Stellungnahme

DEKRA Konzernrepräsentanz | Behrenstr. 29 | 10117 Berlin
Telefon: (030) 98 60 98 8 10 | E-Mail: buero-berlin@dekra.com

Bundesministerium für Verkehr
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Leiterin Referat StV 11
[redacted]

Berlin, 10. März 2026

Referentenentwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Mantel-VO)

Sehr geehrte [redacted],
sehr geehrte Damen und Herren,

die DEKRA Akademie ist seit über 50 Jahren einer der größten, bundesweit tätigen privatwirtschaftlichen Bildungsanbieter in Deutschland mit 1.000 Mitarbeitern an etwa 150 Standorten.

DEKRA verfügt seit Jahrzehnten über eine tiefe Expertise im Bereich Aus- und Weiterbildung von Fachpersonal für Transport- und Logistikunternehmen. Die dreijährige duale Berufsausbildung für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer wurde in den 1970er Jahren von DEKRA mit initiiert. Im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern führt die DEKRA Akademie jährlich Weiterbildungsmaßnahmen bei mehr 150.000 Fahrern durch. Die Kunden und Auftraggeber sind deutsche Logistik- und Transportfirmen sowie Handelsunternehmen, die auf diesem Weg die Erfüllung der gesetzlich gestellten Anforderungen an Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sicherstellen.

Die Branche leidet seit Jahren unter einem akuten Mangel an Fahrpersonal – im Güterverkehr aber auch im Personenverkehr. Ein Ende ist nicht absehbar – im Gegenteil. Allein in Deutschland fehlen 60.000 bis 80.000 Fahrer und rund 40 Prozent der Fahrerinnen bzw. Fahrer sind 55 Jahre oder älter. Das bedeutet, der Fachkräftemangel wird sich weiter verschärfen. Die Folgen sind Engpässe in der Logistikbranche und Lieferverzögerungen bis hin zu Versorgungsengpässen für Wirtschaft und Gesellschaft.

Mit dem novellierten Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wurden bereits wichtige Weichen für eine digital gestützte, qualitativ hochwertige Aus- und Weiterbildung gestellt. Neben dem vorliegenden Referentenentwurf muss nun schnellstmöglich auch das gesonderte Verordnungsfahren für die Zulassung synchroner und asynchroner Lernformen mit klaren Kriterien für digitale Lerninhalte und die Lernerfolgsmessung durch das BMV gestartet werden.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, eine Stellungnahme im Zuge der Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften einreichen zu dürfen. Aus unserer Sicht sind die nachstehenden Anmerkungen zentral:

- **Mehrsprachige Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation:** Die vorgesehene Öffnung der Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation für mehrere Fremdsprachen wird von DEKRA ausdrücklich begrüßt. Die Erweiterung auf Sprachen wie Englisch, Hocharabisch, Polnisch, Rumänisch oder Ukrainisch trägt dazu bei, sprachliche Barrieren beim Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers abzubauen und das vorhandene Arbeitskräftepotenzial besser zu erschließen. Angesichts des anhaltenden Fahrermangels im Güter- und Personenverkehr ist es sinnvoll, qualifizierten Personen unabhängig von ihrer Muttersprache einen fairen Zugang zur Qualifikationsprüfung zu ermöglichen, ohne dabei die fachlichen Anforderungen abzusenken. Die Maßnahme stärkt damit sowohl die Attraktivität des Berufsbildes als auch die Funktionsfähigkeit des Verkehrssektors.

- **Flexibilisierung der Berufskraftfahrer-Weiterbildung:** Die vorgesehene Flexibilisierung der Berufskraftfahrer-Weiterbildung und die Aufhebung der bisherigen Beschränkung auf eine einmalige Wiederholung eines Unterkenntnisbereichs bewertet DEKRA positiv. Die Änderung schafft praxisnahe Lernbedingungen und trägt dazu bei, individuelle Lernfortschritte besser zu berücksichtigen. Gleichzeitig erfolgt eine sinnvolle Angleichung an die europäischen Mindestvorgaben. Insgesamt wird dadurch ein Weiterbildungssystem gestärkt, das auf nachhaltigen Kompetenzerwerb und nicht auf formale Hürden ausgerichtet ist.

- **Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung:** Die Aufnahme der Ukraine in die Staatenliste der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung wird von der DEKRA Akademie unterstützt. Sie erleichtert ukrainischen Fahrerinnen und Fahrern die Integration in den deutschen Arbeitsmarkt und schafft zugleich Rechtssicherheit bei der Anerkennung von Fahrerlaubnissen. Besonders relevant ist dabei die Möglichkeit, mit einem anerkannten EU-Führerschein in Deutschland Fahrerkarten für die Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten zu beantragen. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer schneller in den regulären gewerblichen Straßenverkehr zu integrieren.

- **Ausweitung der Berechtigten zur Durchführung von Sehtests:** Die vorgesehene Ausweitung des Kreises der zur Durchführung von Sehtests berechtigten Stellen auf Augenoptikerbetriebe wird ebenfalls begrüßt. Sie verbessert die Verfügbarkeit entsprechender Untersuchungen und reduziert organisatorische Hürden für Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber sowie für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer. Gleichzeitig bleibt das hohe Niveau der verkehrsmedizinischen Anforderungen gewahrt. Eine breitere Einbindung qualifizierter Leistungserbringer trägt damit zu effizienteren Abläufen im Fahrerlaubniswesen bei, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

- **Reduzierung des Prüfungsumfangs zur Grundqualifikation:** Die vorgesehene Reduzierung des Umfangs der praktischen Prüfung zur Grundqualifikation wird differenziert bewertet. Grundsätzlich ist eine Anpassung an die europäischen Mindestvorgaben nachvollziehbar und kann zu einer stärkeren Harmonisierung innerhalb der Europäischen Union beitragen. Gleichwohl sollte bei allen Änderungen im Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation die Verkehrssicherheit weiterhin die zentrale Leitlinie bleiben. Zudem erscheint fraglich, ob die angestrebte Reduzierung des Prüfungsumfangs tatsächlich zu einer spürbaren Kostenentlastung führen wird. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Auswirkungen der Änderungen auf Ausbildungsqualität, Prüfungspraxis und Verkehrssicherheit sorgfältig zu beobachten und gegebenenfalls nachzusteuern.

Über die Berücksichtigung unserer Hinweise im weiteren Verordnungsprozess freuen wir uns und stehen für weitergehende Gespräche sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Leiterin
DEKRA Konzernrepräsentanz Berlin

[redacted]
Senior Referent
DEKRA Konzernrepräsentanz Berlin

Über DEKRA

Seit mehr als 100 Jahren steht DEKRA für Sicherheit. 1925 mit dem ursprünglichen Ziel gegründet, die Verkehrssicherheit durch Fahrzeugprüfungen zu gewährleisten, hat sich DEKRA zur weltweit größten unabhängigen nicht börsennotierten Sachverständigenorganisation im Bereich Prüfung, Inspektion und Zertifizierung entwickelt. Heute begleitet das Unternehmen als globaler Partner seine Kunden mit umfassenden Dienstleistungen und Lösungen, um Sicherheit und Nachhaltigkeit weiter voranzutreiben – ganz im Sinne des DEKRA Jubiläumsmottos "Securing the Future". Im Jahr 2024 hat DEKRA einen Umsatz von 4,3 Milliarden Euro erzielt. Rund 48.000 Mitarbeitende sind in etwa 60 Ländern auf fünf Kontinenten mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen im Einsatz. DEKRA gehört mit dem Platinum-Rating von EcoVadis zu den Top-1-Prozent der nachhaltigsten Unternehmen weltweit.

~~Bearbeitungsstand: 15.01.2026 15:09~~ Bearbeitungsstand: 15.01.2026 15:09

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht hatte der Deutsche Bundestag der 19. Legislaturperiode die Bundesregierung aufgefordert, dem damaligen Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages eine Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, „in der Regelungen über den Einsatz von Fremdsprachenprüfungen […] enthalten sind“ (BT-Drs. 19/23185 und Plenarprotokoll 19/184, S. 23177 ff.).

Im Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode haben die Koalitionspartner vereinbart, dem Fahrermangel – neben anderen Maßnahmen – durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation entgegenzuwirken (Zeile 843 ff.) sowie Bürokratie zurückzubauen (Zeile 1775 ff.).

Mit der vorliegenden Verordnung soll den Forderungen des Deutschen Bundestages sowie den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag Rechnung getragen werden.

Die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation kann bislang nur auf Deutsch abgelegt werden. Um den Berufszugang für fremdsprachige Mitbürger zu erleichtern, soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Prüfung in bestimmten Fremdsprachen abzulegen. Nach § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 erster Halbsatz Fahrerlaubnis-Verordnung besteht für Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis keine Berechtigung im Umfang der Fahrerlaubnis das Kraftfahrzeug im Inland zu führen, wenn die Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist. Um die Anerkennung von Fahrerlaubnissen in diesen Konstellationen zu erleichtern, wird § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 erster Halbsatz Fahrerlaubnis-Verordnung gestrichen.

Der Kreis der Berechtigten zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens von Bewerberinnen und Bewerber sowie von Inhabern und Inhaberinnen einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 Fahrerlaubnis-Verordnung wird auf Augenoptikerbetriebe ausgeweitet.

In der Bußgeldkatalog-Verordnung, der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und Kabotageverkehr und der Gebührenordnung für Maßnahmen in Straßenverkehr sind verschiedene Anpassungen erforderlich.

B. Lösung, Nutzen

Die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation kann zukünftig auch in Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch abgelegt werden. Dies soll sprachliche Hürden bei dem Absolvieren der Prüfung

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

abbauen und mehr Personen den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin/des Berufskraftfahrers ermöglichen.

Darüber hinaus wird das System der Berufskraftfahrer-Weiterbildung flexibilisiert und die Beschränkung auf die Möglichkeit einer nur einmaligen Wiederholung eines Unterkenntnisbereichs aufgehoben. Damit erfolgt auch eine Anpassung an die europäischen Mindestvorgaben.

Außerdem wird der Umfang der praktischen Prüfung der Grundqualifikation um 30 Minuten bei dem Prüfungsteil „Fahrprüfung“ reduziert und somit an die europäischen Mindestvorgaben angepasst. Eine weitere Reduzierung erfolgt bei dem Prüfungsteil „Bewältigung kritischer Situationen“, die ersatzlos gestrichen wird, wodurch sich die Prüfung um weitere 60 Minuten reduziert. Die praktische Prüfung der Grundqualifikation wird damit um insgesamt 90 Minuten reduziert.

Die Ukraine wird in die Staatenliste der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen. Auf diese Weise wird außerdem für ukrainische Fahrerinnen und Fahrer die rechtliche Möglichkeit geschaffen, mit dem EU-Führerschein in Deutschland Fahrerkarten zur Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßengüterverkehr und Straßenpersonenverkehr zu beantragen.

Um aus der Ukraine Geflüchteten die Integration und die Suche nach einem Arbeitsplatz weiter zu erleichtern, wird Ukrainisch als zusätzliche Fremdsprache in Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Ablegung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung aufgenommen. Kurmandschi wird als zusätzliche Fremdsprache in Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.

Die bei Eignungszweifeln gebotenen Differenzierungen zwischen Führerinnen und Führern fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge oder Tiere sollen im Verordnungstext klarer zum Ausdruck kommen. Auf diese Weise wird auch der aktuellen Rechtsprechung Rechnung getragen (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20; Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234; Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 20.03.2024, Az. 10 A 10971/23.OVG; Beschluss des OVG Nordrhein-Westfalen vom 05.12.2024, Az. 16 B 175/23). Künftig sind auch Augenoptikerbetriebe zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens von sich Bewerbenden sowie von Inhabern und Inhaberinnen einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung berechtigt.

C. Alternativen

Aufgrund bildungs- und integrationspolitischer Aspekte sowie unter Berücksichtigung des für die Übersetzung entstehenden Verwaltungsaufwandes bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation weiterhin nur in Deutsch anzubieten und durch eine Fahrerbefragung Verbesserungsmöglichkeiten in der Prüfungsvorbereitung zu identifizieren. Zudem könnte dafür geworben werden, dass bereits bestehende Angebot aus einem vorgeschalteten Sprachkurs und dem Unterricht zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation weiter auszubauen. Angesichts der Dringlichkeit der Behebung des Fahrermangels ist kurzfristig der Möglichkeit der Ablegung der Prüfung in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch der Vorrang einzuräumen.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für Bund, Länder und Kommunen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger reduziert sich der jährliche Zeitaufwand um rund 31 000 Stunden und der jährliche Sachaufwand um rund 7,2 Millionen Euro. Dies ist zum einen auf die Reduzierung der Dauer der praktischen Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation als Berufskraftfahrer und zum anderen auf die Aufnahme von drei weiteren Ländern in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung zurückzuführen. Der Großteil der Sachkostenänderungen – rund 5 Millionen Euro – ist auf die Schaffung der Möglichkeit zurückzuführen, die Untersuchung des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E oder D, D1, DE, D1E oder einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung künftig auch durch Augenoptikerbetriebe vornehmen lassen zu können.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 42 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Die Bürokratiekosten aus Informationspflichten bleiben unverändert.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft unterliegt vollständig der „One in, one out“-Regel. Damit ergibt sich insgesamt ein „Out" in Höhe von 42 000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 130 000 Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 8 000 Euro. Dieser entfällt auf die Länder (inklusive Kommunen).

F. Weitere Kosten

[wird im weiteren Verfahren noch überarbeitet]

Die Gebühren für die Regelprüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation erhöhen sich bei Übersetzung des gesamten Fragenfundus um ca. 30 Euro.

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund

– des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 1 bis 3, des § 6a Absatz 2 Satz 1 und 2, Absatz 3 sowie des § 26a Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 9. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 7) geändert worden ist und

– des § 27 Absatz 1 Nummer 1 und 5 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575), das zuletzt durch [*das Erste Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BT-Drucksache 21/1862*] geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend,

– des § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1a des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 39 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist,

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131):

Artikel 1

Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2905) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 3a eingefügt:

   „(3a) Der Prüfungsteilnehmer hat für die praktische Prüfung bereitzustellen:

   1. ein Prüffahrzeug, das den Anforderungen entspricht, die in Anlage 7 Nummer 2.2.6 bis 2.2.13, jeweils in Verbindung mit Nummer 2.2.16 der Fahrerlaubnis-Verordnung, für die höchste Fahrerlaubnisklasse, über die der Prüfungsteilnehmer verfügt und für die er seine Befähigung nachweisen will, festgelegt sind, sowie

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

2. einen Fahrlehrer, der im Besitz einer gültigen Fahrlehrererlaubnis für die Fahrerlaubnisklasse ist, für die der Prüfungsteilnehmer seine Befähigung nachweisen will.“

b) Nach Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Sätze 1 und 2 sind nur anzuwenden, sofern der zuständigen Industrie- und Handelskammer die Bescheinigungen nach § 4 Absatz 6 Satz 1 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vorgelegt wird.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Vor Absatz 6 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Prüfung darf nur ablegen, wer zuvor gegenüber der zuständigen Industrie- und Handelskammer nachweist, dass er den nach Absatz 2 oder 9 oder § 3 Absatz 2 vorgeschriebenen Unterricht besucht hat.“

b) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 8 eingefügt:

„(8) Die Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann die Prüfung auch in folgenden Sprachen abgelegt werden:

1. Englisch,
2. Hocharabisch,
3. Kroatisch,
4. Polnisch,
5. Rumänisch,
6. Russisch,
7. Türkisch,
8. Ukrainisch.“

c) Der bisherige Absatz 8 wird zu Absatz 9.

d) Der bisherige Absatz 9 wird zu Absatz 10 und nach Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Sätze 1 bis 3 sind nur anzuwenden, sofern der zuständigen Industrie- und Handelskammer die Bescheinigung nach § 4 Absatz 6 Satz 1 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vorgelegt wird.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Fahrer im Güterkraftverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Personenkraftverkehr ausweiten oder ändern, oder Fahrer im Personenkraftverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Güterkraftverkehr ausweiten oder ändern, und die jeweils eine

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation erworben haben, müssen bei der theoretischen und praktischen Prüfung nach § 1 Absatz 2 nur diejenigen Teile ablegen, welche Kraftfahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind."

b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 sind nur anzuwenden, sofern der Fahrer gegenüber der zuständigen Industrie- und Handelskammer nachweist, dass er über Folgendes verfügt:

1. eine Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation im Güterkraftverkehr, sofern er seine Tätigkeit auf den Personenkraftverkehr ausweitet oder ändert,

2. eine Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation im Personenkraftverkehr, sofern er seine Tätigkeit auf den Güterkraftverkehr ausweitet oder ändert."

4. § 4 Absatz 1 Satz 4 wird gestrichen.

5. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. das Ausbildungsprogramm, in dem näher darzustellen sind:

a) die unterrichteten Themengebiete auf der Grundlage der in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche,

b) die geplante Durchführung des Unterrichts und

c) die Unterrichtsmethoden,"

6. § 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „Anlage 5" durch die Angabe „Anlage 3" ersetzt.

b) In Absatz 3 wird nach Satz 1 der folgende Satz eingefügt:

„Bescheinigungen nach § 11 Absatz 1, 2 und 3 sind zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Unterlagen vorzulegen."

7. § 10 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 2 Nummer 7 Buchstabe b des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 eine Teilnahmebescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vorlegt."

8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden gestrichen.

b) Absatz 3 wird zu Absatz 1.

c) Absatz 4 wird gestrichen.

d) Absatz 5 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 5 ersetzt:

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

„(2) Bescheinigungen, die auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Nummer 3 in der bis zum Ablauf des … [*einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieser Verordnung*] geltenden Fassung ausgestellt worden sind, sind für die Dauer von fünf Jahren ab dem Abschluss der Teilleistung oder der gesamten Weiterbildung gültig.

(3) Gültig bleiben Bescheinigungen, die ausgestellt wurden

1. auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a in der bis zu Ablauf des … [*einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieser Verordnung*] geltenden Fassung sowie

2. auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Nummer 2 in der bis zum Ablauf des … [*einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieser Verordnung*] geltenden Fassung.

(4) § 2 Absatz 8 ist erst ab dem … [einsetzen: Datum des ersten Tages des XXX auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats] anzuwenden.

(5) Anlage 2 Nummer 2 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 4 und Absatz 4 in der Fassung vom …[einsetzen: Datum des ersten Tages nach der Verkündung dieser Änderungsverordnung] sind erst ab dem … [einsetzen: Datum des ersten Tages des XXX auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats] anzuwenden.“

9. Anlage 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Die praktische Prüfung besteht aus einer Fahrprüfung und einem praktischen Prüfungsteil“.

b) In Absatz 2 Satz 4 wird die Angabe „120 Minuten“ durch die Angabe „90 Minuten“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird gestrichen.

d) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 4.

10. Die Anlagen 3 und 4 werden gestrichen.

11. Anlage 5 wird zu Anlage 3 und wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Satz 1 wird die Angabe „Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645“ durch die Angabe „Richtlinie (EU) 2022/2561“ ersetzt.

b) In Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchtstabe cc wird die Angabe „Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645“ durch die Angabe „Richtlinie (EU) 2022/2561“ und die Angabe „8. Fahrerlaubnisklassen“ durch die Angabe „9. Fahrerlaubnisklassen“ ersetzt.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Artikel 2

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird durch den folgenden § 3 ersetzt:

„§ 3 Einschränkung und Entziehung der Zulassung

(1) Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeugen, Fahrrädern oder Tieren, hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen. Nach der Untersagung, auf öffentlichen Straßen ein Mofa nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 oder ein Kraftfahrzeug nach § 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1b zu führen, ist die Prüfbescheinigung nach § 5 Absatz 4 Satz 1 unverzüglich der entscheidenden Behörde abzuliefern oder bei Beschränkungen oder Auflagen zur Eintragung vorzulegen. Die Verpflichtung zur Ablieferung oder Vorlage der Prüfbescheinigung besteht auch, wenn die Entscheidung angefochten worden ist, die zuständige Behörde jedoch die sofortige Vollziehung ihrer Verfügung angeordnet hat.

(2) Ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen eines fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeugs, Fahrrads oder Tieres ist, wer

1. die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen für das sichere Führen des jeweiligen fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeugs, Fahrrads oder Tieres im Straßenverkehr nicht oder nur noch bedingt erfüllt oder
2. sonst erheblich gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat.

(3) Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Führer eines fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeugs, Fahrrads oder Tieres zum Führen eines fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeugs, Fahrrads oder Tieres geeignet ist, so kann die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 1 je nach den Umständen des Einzelfalls in entsprechender Anwendung der §§ 11 bis 14 anordnen, dass

1. ein ärztliches Gutachten (§ 11 Absatz 2 Satz 3),
2. ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten, § 11 Absatz 3) oder
3. ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Absatz 4)

beizubringen ist. Entsprechendes gilt, wenn zu klären ist, ob ein Eignungsmangel zum Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tieres nicht mehr besteht.

(4) Bei der Entscheidung über die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens nach Absatz 3 Satz 1 oder 2 sowie der Entscheidung über zu treffende Maßnahmen nach Absatz 1 einschließlich ihrer Art und ihres Umfangs und der dabei zu klärenden Frage der Eignung beziehungsweise des Vorliegens von Eignungszweifeln ist neben

Kommentiert [MK1]: Begründung der Änderungen:

In der Rechtsprechung (und auch im Verwaltungshandeln berücksichtigt) wird immer wieder auf die Besonderheit von Fahrrädern hingewiesen, so auch im AK II des diesjährigen VGT. Daher drängt sich auf, diesen Gedanken aufzugreifen und eine Differenzierung zwischen fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugen und Fahrrädern vorzunehmen. Der Begriff „Fahrzeuge“ ist zu unspezifisch und sollte daher konkretisiert werden. Dann bedürfte es keiner besonderen Argumentation in Hinblick auf das Gefährdungspotenzial von fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugen, sondern man könnte diese mit fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen gleichsetzen. Nicht berücksichtigt, aber nicht minder relevant ist das personenbezogene Gefährdungspotenzial, denn es sind die Fahrzeugführenden, die intoxikiert mit den Fahrrädern und fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen herumfahren und in Abhängigkeit von Art, Tiefe und Komorbidität ihrer Problematik ein stetiges und dauerhaftes Risiko für die Verkehrsgemeinschaft darstellen. Daher ist ein Einschub im Text sinnvoll. Anstelle „ist auch“ sollte „ist neben dem personenbezogenen Gefährdungspotenzial auch“ formuliert werden. Eine weitere Ausdifferenzierung würde den Gesetzestext überfrachten. Die nähere Ausführung des Gefährdungspotenzials sollte der Begründung zur Einführung des neuen § 3 FeV vorbehalten sein (§ 11 enthält bei Krankheiten auch keine Beispiele).

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

dem personenbezogenen Gefährdungspotenzial auch die im Vergleich zu fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen regelmäßig geringere Gefährlichkeit der fahrerlaubnisfreien KraftfFahrzeuge und Fahrräder zu berücksichtigen. Kriterien für die Gefährlichkeit des Fahrzeugshierfür können insbesondere die Größe und das Gewicht des Fahrzeugs, die Fahreigenschaften, die erreichbare Fahrgeschwindigkeit sowie die Art der Bedienung und Benutzung sein."

2. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „DIN 58220 Teil 6, Ausgabe September 2013" durch die Angabe „DIN 58220 Teil 6, Ausgabe April 2021"ersetzt.

   b) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

   „(6) Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E haben sich einer Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 Nummer 2 zu unterziehen und hierüber der Fahrerlaubnisbehörde eine Bescheinigung des Arztes nach Anlage 6 Nummer 2.1 oder ein Zeugnis des Augenarztes nach Anlage 6 Nummer 2.2 einzureichen. Die Bescheinigung nach Anlage 6 Nummer 2.1 kann auch durch einen Augenoptikerbetrieb erbracht werden; § 67 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden."

3. § 24 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „Anlage 5" durch die Angabe „Anlage 5 Nummer 1 und 3" ersetzt.

   b) In Satz 3 wird die Angabe „Anlage 5 Nummer 2" durch die Angabe „Anlage 5 Nummer 2 und 3" ersetzt.

4. In § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 wird die Angabe „deren Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in der Anlage 11 aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist, oder" gestrichen.

5. § 48 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Nummer 4 wird die Angabe „mit Ausnahme von Taxen, Mietwagen und für den gebündelten Bedarfsverkehr im Sinne des § 50 Absatz 1 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes," gestrichen.

   b) In Absatz 6 Satz 2 wird die Angabe „Anlage 5 Nummer 2" durch die Angabe „Anlage 5 Nummer 2 und 3" ersetzt.

6. Nach § 48a Absatz 5 Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:

   „Bei der Beantragung der Eintragung weiterer zur Begleitung vorgesehener Personen ist abweichend von Satz 1 Nummer 3 auf den Zeitpunkt der Beantragung der Eintragung der weiteren zur Begleitung vorgesehenen Personen abzustellen."

7. In § 76 werden nach Nummer 21 die folgenden Nummern 22 und 23 eingefügt:

   „22. Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 Buchstabe n ist ab dem 1. Oktober 2026 anzuwenden.

   23. Anlage 11 Zeile Ukraine ist erst ab dem ….*[einsetzen: Datum des ersten Tages des xxx auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats]* anzuwenden."

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

8. In Anlage 4 wird in der Tabelle in der Zeile zu Nummer 2 in der Spalte 5 „Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF“ Satz 4 gestrichen.

9. In Anlage 4a Satz 1 werden die Angaben „in der Fassung vom 17. Februar 2021 (VkBl. S. 198)“ durch die Angaben „in der Fassung vom 12. Oktober 2022 (VkBl. S. 702)“ ersetzt.

10. Anlage 6 wird wie folgt geändert:

a) Ziffer 2.1 wird durch folgende Ziffer 2.1 ersetzt:

„Untersuchung durch einen Augenarzt, einen Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“, einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“, einen Arzt bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt des Gesundheitsamtes, einen anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung, einen Augenoptiker nach § 67 Absatz 4.“

b) Die Muster „Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung (Anlage 6 Nummer 2.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung)“ werden wie folgt geändert:

aa) Die Überschriften „Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung (Anlage 6 Nummer 2.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung)“ werden jeweils durch die Überschriften „Bescheinigung über die Untersuchung des Arztes oder eines Augenoptikers (Anlage 6 Nummer 2.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung)“ ersetzt.

bb) Teil 1 Nummer 1 wird durch folgende Nummer 1 ersetzt:

„**Angaben über den untersuchenden Arzt oder Augenoptiker**

Name, Facharztbezeichnung, ggf. Gebiets- oder Zusatzbezeichnung des Arztes, ggf. Angabe über Tätigkeit bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder über Stellung als Arzt der öffentlichen Verwaltung, Anschrift oder Name und Anschrift des Augenoptikerbetriebs.“

cc) Teil 2 Satz 1 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Name des Arztes, Facharztbezeichnung, ggf. Gebiets- oder Zusatzbezeichnung des Arztes, ggf. Angabe über Tätigkeit bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder über Stellung als Arzt der öffentlichen Verwaltung, Anschrift oder Name und Anschrift des Augenoptikerbetriebs“.

dd) In Teil 2 werden die Angaben „Stempel und Unterschrift des Arztes mit den obenstehenden beruflichen Angaben“ durch die Angaben „Stempel und Unterschrift des Arztes oder Stempel des Augenoptikerbetriebes sowie Name des die Untersuchung durchführenden und bescheinigenden Augenoptikers “ ersetzt.

11. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.3 Satz 4 Buchstabe l wird durch die folgenden Buchstaben l bis n ersetzt:

„l) Hocharabisch,

m) Ukrainisch,

n) Kurmandschi.“

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

b) Nummer 2.2.17 Satz 4 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Bei Prüfungsfahrzeugen, die über Systeme verfügen, die die Längsführung, Querführung oder Längs- und Querführung des Fahrzeugs in einem spezifischen Anwendungsfall aktiv und kontinuierlich übernehmen können, entscheidet der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr über den Einsatz dieser Systeme.“

c) In Nummer 2.3 Satz 3 wird die Angabe „nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4 und 2.1.5“ durch die Angabe „nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.1.5 und 2.1.6“ ersetzt.

12. In Anlage 8a wird die Überschrift „(zu § 22 Absatz 4 Satz 7)“ durch die Überschrift „(zu § 22 Absatz 4 Satz 6)“ ersetzt.

13. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt I wird wie folgt geändert:

a) In der Tabelle wird in der Zeile zu Nummer 133 in der dritten Spalte die Angabe „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr“ durch die Angabe „Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr“ ersetzt.

b) Nach der Zeile zu Nummer 135 wird die folgende Zeile zu Nummer 136 eingefügt:

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl	
„136	99.01	Sonderausfertigung, nur für die Dauer des vorübergehenden Schutzes gültig (Ersatz für verlorenen oder gestohlenen ukrainischer Führerschein)“.

14. Anlage 11 wird wie folgt geändert:

a) In der Zeile „Albanien[19)]“ wird in der Spalte „Klasse(n)“ die Angabe „A1[20)], A2, A, B[21)]“ durch die Angabe „A1, A2, A, B“ ersetzt.

b) Die Zeile „Israel“ wird wie folgt gefasst:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
„Israel	A1, A2, A, B	nein	nein

“

c) In der Zeile „Kosovo“ wird in der Spalte „Klasse(n)“ die Angabe „DE[24)]“ durch die Angabe „DE“ ersetzt.

d) Nach der Zeile „Moldau“ wird folgende Zeile eingefügt:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
„Montenegro	alle	nein	nein“.

e) Nach der Zeile „Fahrerlaubnisse, die im tatsächlichen Herrschaftsbereich der Behörden in Taiwan erteilt wurden“ wird folgende Zeile eingefügt:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
„Ukraine[25)]	A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	nein	nein

[25)] Amtliche Anmerkung: Vor Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE hat der Antragsteller seine Eignung nach Maßgabe

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

der Anlage 5 und die Erfüllung der Anforderungen an das Sehvermögen nach Anlage 6 nachzuweisen. Die ukrainische Klasse A1 entspricht der deutschen Klasse AM. Wurden die Klassen C oder D ohne die Klasse B erteilt, ist für die Erteilung der Klasse B die theoretische und praktische Prüfung abzulegen. Eine Erteilung der Klasse C oder D ohne vorherige Erteilung der Klasse B ist nicht vorgesehen."

f) In der Zeile „Indiana" wird in der Spalte „Klasse(n)"die Angabe „Operator's License" durch die Angabe „Driver`s License" ersetzt.

g) Fußnote 19 wird durch folgende Fußnote 19 ersetzt:

„[19)] Amtliche Anmerkung: Für Inhaber albanischer Führerscheine, die vor dem 24. Januar 2017 ausgestellt wurden, ist über das Kraftfahrt-Bundesamt bei der zuständigen albanischen Behörde eine Auskunft über den Besitz und die Gültigkeit der Fahrerlaubnis einzuholen."

f) Fußnote 23 wird durch folgende Fußnote 23 ersetzt:

„[23)] Amtliche Anmerkung: Für Inhaber kosovarischer Führerscheine, die vor dem 1. März 2018 ausgestellt wurden, ist über das Kraftfahrt-Bundesamt bei der zuständigen kosovarischen Behörde eine Auskunft über den Besitz und die Gültigkeit der Fahrerlaubnis einzuholen."

Artikel 3

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 2. Oktober 2004 (BGBl. 2024 i Nr. 299 geändert geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage wird wie folgt geändert.

1. Nummer 169 wird durch die folgende Nummer 169 ersetzt:

Lfd. Nr.	Tatbestand	Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
„169	Einer vollziehbaren Auflage nicht nachgekommen	§ 10 Absatz 1 Nummer 5, 7 bis 9 § 23 Absatz 2 Satz 1 § 28 Absatz 1 Satz 2 § 29 Absatz 1 Satz 6 § 46 Absatz 2 § 74 Absatz 3 § 75 Nummer 9	25 €"

2. In Nummer 172 wird in der Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)" die Angabe „§ 48 Absatz 8" durch die Angabe „§ 48 Absatz 7" ersetzt.

3. Nummer 173 wird gestrichen.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 42), die zuletzt durch Artikel 29 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 20 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 2 wird wie folgt geändert:

   a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Nummer 3 wird die Angabe „Fahrpersonals," durch die Angabe „Fahrpersonals." ersetzt.

      bb) Nummer 4 wird gestrichen.

   b) Satz 2 wird gestrichen.

2. Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

   „(3) Die Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung wird auf Antrag in das Feld „Besondere Bemerkungen" der Fahrerbescheinigung eingetragen, sofern bei Antragstellung ein Nachweis der bestehenden Qualifikation nach § 7 Absatz 1 oder 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz vorgelegt wird. Wird ein entsprechender Nachweis nicht vorgelegt, kann der Nachweis der bestehenden Qualifikation auf Antrag auch erbracht werden, wenn sich das Bestehen der Qualifikation aus dem Ergebnis eines Datenabrufs nach § 21 Absatz 1 Nummer 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz ergibt."

Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 382) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage wird wie folgt geändert:

1. In Gebühren-Nummer 202.7 wird in der Spalte „Gegenstand" die Angabe „(§ 22 Absatz 4 Satz 7 FeV)" durch die Angabe „(§ 22 Absatz 4 Satz 6 FeV)" ersetzt.

2. Gebühren-Nummer 345 wird durch folgende Gebühren-Nummer ersetzt:

Gebühren-Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

„345	Entscheidung über die Erteilung, Änderung oder Versagung der Anerkennung einer Ausbildungsstätte einschließlich der Ausstellung der Anerkennungsurkunde nach § 9 BKrFQG in Verbindung mit § 5 BKrFQV, Untersagung der Ausübung von Tätigkeiten nach § 10 Absatz 4 BKrFQG, Rücknahme oder Widerruf der Anerkennung, einschließlich Einziehung der Anerkennungsurkunde, nach § 10 Absatz 1 und 2 BKrFQG	51,10 bis 511,00“.

Artikel 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht hatte der Deutsche Bundestag der 19. Legislaturperiode die damalige Bundesregierung aufgefordert, eine Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, „in der Regelungen über den Einsatz von Fremdsprachenprüfungen […] enthalten sind“ (BT-Drs. 19/23185).

Hintergrund für die Aufforderung zur Regelung von Fremdsprachenprüfungen ist die Vorstellung des Deutschen Bundestages, dass zur Behebung des Fahrermangels neben den bereits ergriffenen umfangreichen Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen – wie beispielsweise der Fachkräfteeinwanderung und den Modalitäten der Prüfung – weitere Maßnahmen erforderlich seien, um den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers zu erleichtern und auf diese Weise dem Fahrermangel entgegenzuwirken.

Durch die Ermöglichung der Ablegung der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in acht anderen Sprachen als Deutsch wird zudem dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode Rechnung getragen, in dem die Koalitionspartner vereinbart haben, dem Fahrermangel – neben anderen Maßnahmen – durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation entgegenzuwirken (vgl. Zeile 843 f. des Koalitionsvertrags) sowie Bürokratie zurückzubauen (Zeile 1775 ff. des Koalitionsvertrags). Die Ausweitung der Berechtigten zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens von Bewerbern und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 Fahrerlaubnis-Verordnung auf Augenoptikerbetriebe dient ebenfalls dem Bürokratierückbau im Sinne des Koalitionsvertrags und greift zudem eine Forderung der seinerzeit vom Bundesverkehrsministerium einberufenen Kommission Straßengüterverkehr auf, „Spielräume zur Einbindung von Augenoptikern und Augenoptikerinnen in den sog. Sehtest zu prüfen“. Darüber hinaus hat sich im Fahrerlaubnisrecht weiterer kurzfristiger Änderungsbedarf ergeben, unter anderem um eine Schlechterstellung von Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit einer hochgradigen Hörstörung, die mit einer adäquaten Hörhilfe versorgt werden bzw. versorgt werden können, gegenüber gehörlosen Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer solchen Fahrerlaubnis, zu vermeiden. Ebenfalls sollen die bei Eignungszweifeln gebotenen Differenzierungen zwischen Führern und Führerinnen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge oder Tiere im Verordnungstext noch klarer zum Ausdruck kommen, womit auch einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20, juris Rn. 37ff. und einem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234, Rechnung getragen wird. In der Bußgeldkatalog-Verordnung sind verschiedene redaktionelle Anpassungen erforderlich, soweit dort auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung Bezug genommen wird.

Auch zeigte die Praxis, dass ein Bedürfnis für Klarstellungen in einzelnen Tatbeständen der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr besteht.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

In Artikel 1 wird die Möglichkeit eingeräumt, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in acht Fremdsprachen anzubieten. Die Schaffung dieser Möglichkeit soll einer größeren Anzahl an Personen den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers erleichtern. Das Bundesministerium für Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob und inwieweit die Regelungen anzupassen sind.

Darüber hinaus wird das System der Berufskraftfahrer-Weiterbildung flexibilisiert und die Beschränkung auf die Möglichkeit einer nur einmaligen Wiederholung eines Unterkenntnisbereichs aufgehoben. Damit erfolgt auch eine Anpassung an die europäischen Mindestvorgaben. Berufskraftfahrern wird auf diese Weise mehr Flexibilität in der Weiterbildung eröffnet sowie die Möglichkeit gegeben, noch individueller spezifischen Förderbedarfen nachzukommen.

Um die Prüfung der Grundqualifikation zu vereinfachen, wird der Umfang der praktischen Prüfung der Grundqualifikation um insgesamt 90 Minuten reduziert: Der Umfang des Prüfungsteil „Fahrprüfung“ wird um 30 Minuten von 120 Minuten auf 90 Minuten reduziert und somit an die europäischen Mindestvorgaben angepasst. Der Prüfungsteil „Bewältigung kritischer Situationen“ wird ersatzlos gestrichen, wodurch sich eine weitere Reduzierung von 60 Minuten ergibt.

Die Vornahme der redaktionellen Anpassungen fördert die Anwenderfreundlichkeit und dient der Rechtssicherheit.

Um aus der Ukraine Geflüchteten den Zugang zu Mobilität und sozialer wie wirtschaftlicher Teilhabe zu erleichtern, wird die Ukraine in die Staatenliste der Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung und Ukrainisch in die Liste der Sprachen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Anlage 7 Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.

Durch die Änderung des § 12 Absatz 6 und der Ziffer 2.1 der Anlage 6 Fahrerlaubnis-Verordnung wird Bewerbern und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung die Möglichkeit eröffnet, die Untersuchung des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 Fahrerlaubnis-Verordnung auch durch Augenoptikerbetriebe vornehmen zu lassen. Hierdurch soll den laut Logistikbranche bestehenden Schwierigkeiten bei der Terminfindung aufgrund des Engpasses an Augenärzten Rechnung getragen werden.

Durch die weiteren Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung einschließlich der in Anlage 4a Fahrerlaubnis-Verordnung in Bezug genommenen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung wird bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technischen und audiologisch-technischen Kenntnisse – soweit möglich – ausdrücklich nur (noch) empfohlen, ohne dass dies Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist. Zudem wird in der Fahrerlaubnis-Verordnung ausdrücklich klargestellt, dass die Regelungen in der Fahrerlaubnisverordnung, welche das Vorgehen der zuständigen Behörde bei Zweifeln an der Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und Inhabern und damit bei (potentiellen) Führern eines Kraftfahrzeugs regeln, bei Zweifeln an der Eignung von Führerinnen oder von Führern eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tieres, nur insoweit entsprechend gelten, als sie nicht das Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs voraussetzen und auch nur soweit dies unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials des Führens des jeweiligen Fahrzeugs oder Tiers auch im Vergleich zum Gefährdungspotential des Führens eines Kraftfahrzeugs im konkreten Einzelfall gerechtfertigt ist. Zugleich wird § 3 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

wurde, auf eine neue Ermächtigungsgrundlage gestellt. Die weiteren Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und auch der Bußgeldkatalog-Verordnung erfolgen, um Klarstellungsbedarf Rechnung zu tragen bzw. aus redaktionellen Gründen.

III. Alternativen

Das Fahrerlaubnissystem der Ukraine ist insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Fahrerlaubnisklassen mit dem europäischen System vergleichbar. Überdies sind ukrainische Führerscheine von aus der Ukraine Geflüchteten, die unter den Schutzstatus fallen, bis zum Ablauf des Schutzstatus, der gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1460 des Rates vom 15. Juli 2025 bis zum 4. März 2027 verlängert wurde, anzuerkennen. Um auch über den Schutzstatus hinaus die Mobilität zu erleichtern, sollten ukrainische Führerscheine prüfungsfrei umgeschrieben werden können.

Die Initiative zur Schaffung der Möglichkeit zum Absolvieren der Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch stammt aus einer Forderung des Deutschen Bundestages (BT-Drs. 19/23185) und trägt dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode Rechnung, wonach sich die Koalitionspartner geeinigt haben, dem Fahrermangel unter anderem durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation entgegenzuwirken sowie Bürokratie zurückzubauen.

Aufgrund bildungspolitischer und integrationspolitischer Aspekte sowie unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes bestünde die Möglichkeit, Deutsch als alleinige Prüfungssprache beizubehalten. Angesichts der Dringlichkeit, Maßnahmen gegen den massiven Fachkräftemangel zu ergreifen und der möglichen Potentiale, die sich durch eine Fachkräfteeinwanderung entfalten können, ist jedoch der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen zu absolvieren – jedenfalls kurzfristig – der Vorrang einzuräumen.

Die Änderungen im Fahreignungsrecht betreffend das Tragen einer adäquaten Hörhilfe bei Schwerhörigkeit sind zur Vermeidung einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung von schwerhörigen gegenüber gehörlosen Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich. Auch die Zulassung von Augenoptikerbetrieben zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens von Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sind zur Vermeidung einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung dieser Augenoptikerbetriebe gegenüber Augenärzten wie auch angesichts des derzeitigen Engpasses an Augenärzten erforderlich und gerechtfertigt. Die weiteren Regelungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung sind aus Gründen der Rechtsklarheit beziehungsweise aus redaktionellen Gründen erforderlich.

Alternativ zur Vornahme der redaktionellen Anpassungen könnte der Status quo beibehalten werden. Dies verbietet sich jedoch aus Gründen der Rechtssicherheit und aufgrund der notwendigen Sicherstellung von bundesweit einheitlichen Verwaltungsvorgängen.

IV. Regelungskompetenz

Gemäß § 27 Absatz 1 Nummer 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz ist das Bundesministerium für Verkehr dazu ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (neu Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung (neu Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend) mit Zustimmung des Bundesrates unter anderem Regelungen über die näheren Einzelheiten des Erwerbs der Grundqualifikation, der

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung zu treffen. Diese Regelungen können sich unter anderem auf die Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen, Inhalte von Unterricht und Prüfungen sowie auf die Anforderungen an Lehr- und Lernmittel beziehen, aber auch auf die Art und Weise des Unterrichts und der Prüfungen.

Die Kompetenz des Bundesministeriums für Verkehr zur Regelung der Anforderungen an die Eignung und Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr und den Nachweis der entsprechenden Anforderungen, insbesondere durch einen Führerschein und durch Eignungsuntersuchungen, sowie zur Regelung des entsprechenden Verwaltungsverfahrens sowie der Berechtigten zur Vornahme der Einungsuntersuchungen und der Bescheinigungen folgt aus § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b, c, d, e und Absatz 3 Nummer 1 bis 3 des Straßenverkehrsgesetzes.

§ 26a Straßenverkehrsgesetz ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelsätze für Geldbußen für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes festzulegen.

Gemäß § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e Straßenverkehrsgesetz ist das Bundesministerium für Verkehr dazu ermächtigt, Gebührensätze für die einzelnen Amtshandlungen zu bestimmen und dabei u.a. Rahmensätze vorzusehen. Im Bereich der Gebühren der Landesbehörden übt das Bundesministerium für Verkehr die Ermächtigung auf Grundlage eines Antrags oder einer Stellungnahme von mindestens fünf Ländern aus.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die in der Verordnung enthaltenen Änderungen führen zu einer grundsätzlichen Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, zum Beispiel durch die Ermöglichung des Ablegens der Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen, Vereinfachung der praktischen Prüfung der Grundqualifikation, Änderung des § 28 Fahrerlaubnis-Verordnung, prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Führerscheine durch die Aufnahme der Ukraine in die Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Nachhaltigkeitsprüfung im Rahmen der Folgenabschätzung ist erfolgt.

Eine nachhaltige Entwicklung ist das Leitprinzip der Politik der Bundesregierung. Durch die Nachhaltigkeitsprüfung soll dargestellt werden, ob die Wirkungen des Regelungsvorhabens einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen, insbesondere welche langfristigen Wirkungen das Vorhaben hat. Diese Prüfung erfolgt anhand der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021 mit ihren 17 Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs), deren Indikatorenbereichen und Indikatoren sowie anhand der Prinzipien nachhaltiger Entwicklung.

Das Regelungsvorhaben hat möglicherweise Auswirkungen auf den Bereich „Gesundheit und Wohlergehen“ (SDG 3), indem es ermöglicht, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch zu absolvieren,

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch und Kurmandschi abzulegen und indem es ermöglicht, die ukrainische Fahrerlaubnis prüfungsfrei umzutauschen. Denn das SDG 3 umfasst auch den Aspekt der Straßenverkehrssicherheit. Es wurde somit untersucht, welche Auswirkungen das Regelungsvorhaben auf die Straßenverkehrssicherheit hat. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die beschleunigte Grundqualifikation durch den Besuch von 140 Stunden Unterricht und das erfolgreiche Absolvieren einer theoretischen Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer erworben wird. Ziel der Prüfung ist die Feststellung, ob die notwendigen Kenntnisse zum Durchführen von gewerblichen Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist, verinnerlicht wurden. Für diese Feststellung ist es grundsätzlich unerheblich, ob sie in Deutsch oder in einer Fremdsprache erfolgt, solange dies unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit und der Vision Zero geschieht. Kritisch ist jedoch zu hinterfragen, ob trotz Ablegung der Prüfung in einer Fremdsprache, gleichwohl die Fähigkeit besteht, sich zum Beispiel in Situationen an der Laderampe oder mit beförderten Personen oder anderen Straßenverkehrsteilnehmern hinreichend auf Deutsch zu verständigen, um über Risiken zu informieren, bei Unfällen angemessen zu reagieren oder um etwaigen Weisungen der Kontrollbeamten Folge zu leisten. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi. Denn durch das Regelungsvorhaben fällt unter Umständen auch für die Fahrerin oder den Fahrer selbst die Möglichkeit zur Selbstüberprüfung weg, ob die erworbenen Kenntnisse in der Landessprache ihres / seines Wohnsitzlandes wiedergegeben werden können.

Hierdurch entsteht ein Zielkonflikt zum SDG 8 („Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“). Die nunmehr eingeräumte Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch abzulegen, soll die Bestehensquote erhöhen und so den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt erleichtern. Hierzu soll es Berufskraftfahrerinnen und -fahrern ermöglicht werden, die erlangten Kenntnisse in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch wiederzugeben. Auf diese Weise soll eine möglicherweise bestehende Sprachbarriere nicht die Ursache dafür sein, dass vorhandene Kenntnisse nicht richtig in der deutschen Sprache wiedergegeben werden können, obwohl diese in vollem Umfang vorliegen. Zwar haben die Industrie- und Handelskammern das Sprachniveau im Rahmen der Prüfung bereits derart abgesenkt, dass diesbezügliche Hürden möglichst niedrig gesetzt sind. Das belegt die bereits hohe Bestehensquote von über 90 Prozent. Doch sollen vor dem Hintergrund des SDG 8 weitere Möglichkeiten genutzt werden.

Insoweit wirkt sich das Regelungsvorhaben auf die Indikatoren 8.5 a, b (Erwerbstätigenquote) aus. Die Indikatoren geben die Anteile der Erwerbstätigen im Alter zwischen 20 und 64 Jahren (8.5a) und im Alter zwischen 60 und 64 Jahren (8.5b) jeweils gemessen an der Gesamtbevölkerung derselben Altersklasse an. Ziel und Intention der Bundesregierung ist die Erhöhung der Beschäftigtenquote. Dem liegt der demografische Wandel zugrunde, aufgrund dessen es langfristig zu einem Mangel an Fachkräften in Deutschland kommen kann. Gleichzeitig droht eine zunehmende Unterfinanzierung der sozialen Sicherungssysteme. Daher ist das vorhandene Arbeitskräftepotenzial künftig besser auszuschöpfen. Bis 2030 soll die Erwerbstätigenquote der 20 bis 64-Jährigen auf 78 Prozent und das der 60 bis 64-Jährigen auf 60 Prozent erhöht werden. Durch die Möglichkeit zum Absolvieren der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch soll die Bestehensquote erhöht und damit mehr Personen der Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers ermöglicht werden. Dies gilt gleichermaßen für ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Migrationshintergrund, da deren Engagement zur Weiterbildung seltener ist (s. die Ergebnisse der erweiterten Erhebung des Adult Education Survey [AES-Migra 2016] „Weiterbildungsverhalten von Personen mit Migrationshintergrund“, Seiten 4 und 23, herausgegeben vom

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Bundesministerium für Bildung und Forschung). Dies betrifft auch die Erweiterung von Sprachkompetenz. Demgegenüber verfügen ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oftmals über jahrelange Berufserfahrung, mit der sie mögliche Sprachbarrieren ausgleichen können. Entsprechendes gilt in Hinblick auf die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi.

Insbesondere entspricht die Einbeziehung älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dem Anliegen des fünften Prinzips nachhaltiger Entwicklung („Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“), denn dieses Prinzip verlangt unter anderem, dass alle die gleichberechtigte Chance erhalten, sich an der wirtschaftlichen Entwicklung zu beteiligen. Hierzu trägt ein erleichterter Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt bei.

Das Regelungsvorhaben kann darüber hinaus Auswirkungen auf die Ziele „Keine Armut“ (SDG 1), „nachhaltige Städte und Gemeinden“ (SDG 11) sowie „Maßnahmen zum Klimaschutz“ (SDG 13) haben. Durch den erleichterten Berufszugang könnten mehr Menschen eine Erwerbstätigkeit aufnehmen und auf diese Weise Armut verringern oder beseitigen. Insbesondere aus der Ukraine Geflüchteten wird es durch die erweiterte Mobilität erleichtert, eine Beschäftigung in Deutschland aufzunehmen und somit für ihren Lebensunterhalt zu sorgen. Durch den erleichterten Berufszugang könnte zudem mehr Fahrpersonal zur Verfügung stehen, so dass Mobilität gefördert und die Umwelt geschont werden könnte.

Das Regelungsvorhaben hat mithin möglicherweise Auswirkungen sowohl auf das SDG 3 als auch auf die SDG 1, 8, 11 und 13) die im Ergebnis zu einem Zielkonflikt führen könnten. Um diesen möglichen Konflikt aufzulösen, sind die Belange der beiden SDG abzuwägen und nach Möglichkeit miteinander in Einklang zu bringen.

Vor diesem Hintergrund ist im Hinblick auf SDG 3 zu berücksichtigen, dass zum jetzigen Zeitpunkt – unter anderem mangels einschlägiger Verkehrsunfallstatistiken – nicht abschließend beurteilt werden kann, ob die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen zu absolvieren, eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellt. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi. So ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass bereits jetzt eine Vielzahl fremdsprachiger Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus Drittstaaten Beförderungen durch die Bundesrepublik Deutschland – als Transitland – durchführen. Bei diesen Fahrerinnen und Fahrern gibt es nicht nur Schwierigkeiten in der Kommunikation, sondern sind deren Berufsqualifikationen gänzlich unbekannt. Es kann mithin derzeit nicht sicher eingeschätzt werden, ob und inwieweit es durch das Regelungsvorhaben zu Risiken für die Straßenverkehrssicherheit, mithin einer Auswirkung auf das SDG 3 kommt. Demgegenüber steht das Ziel einer hohen Beschäftigung (SDG 8) und insbesondere die Forderung nach der Behebung des bereits existierenden gravierenden Berufskraftfahrermangels, darüber hinaus die Ziele der Bekämpfung der Armut (SDG1), nachhaltiger Städte und Gemeinden (SDG 11) sowie Klimaschutz (SDG 13). Da negative Auswirkungen auf das SDG 3 zwar möglich erscheinen, aber nicht zwingende Folge sind, die positiven Auswirkungen auf die SDGs 1,8, 11 und 13 jedoch derzeit – insbesondere von der Wirtschaft – als sehr wahrscheinlich bis sicher eingestuft werden, sind zum jetzigen Zeitpunkt die Bedenken in Hinblick auf eine Beeinträchtigung des SDG 3 – jedenfalls vorläufig – zurückzustellen. Bei einer Abwägung der verschiedenen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung ist somit – jedenfalls bei der gegenwärtigen Sachlage – der Förderung der Beschäftigung des SDG 8 (sowie der Bekämpfung der Armut des SDG 1, der Förderung nachhaltiger Städte und Gemeinden des SDG 11 sowie dem Klimaschutz des SDG 13) der Vorrang einzuräumen. Die somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nachhaltig eingestufte Möglichkeit der Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen schließt jedoch keinesfalls aus,

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

dass zu einem späteren Zeitpunkt – etwa wegen negativer Erfahrungen in der Praxis – eine erneute Abwägung zu einem anderen Ergebnis gelangt. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Die Änderungen haben keine haushälterischen Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben des Bundes.

Länder (inkl. Kommunen)

Die Änderungen haben keine haushälterischen Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der Länder.

4. Erfüllungsaufwand

[wird im weiteren Verfahren noch überarbeitet]

a) Kurzbeschreibung

Die Bürgerinnen und Bürger werden um rund 31 000 Stunden und rund 7,2 Millionen Euro pro Jahr entlastet. Dies ist zum einen auf die Reduzierung der Dauer der praktischen Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation als Berufskraftfahrer und zum anderen auf die Aufnahme von drei Ländern in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung zurückzuführen. Großteil der Sachkostenänderung – rund 5 Millionen Euro – ist auf die Schaffung der Möglichkeit zurückzuführen, dass die Untersuchung des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E und D, D1, DE, D1E und der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung vom Augenoptikerbetrieb anstatt vom Augenarzt durchgeführt werden darf

Die Wirtschaft wird um rund 42 000 Euro pro Jahr entlastet. Diese Entlastung ist überwiegend auf die Reduzierung der Dauer der praktischen Prüfung zurückzuführen.

Der Landesverwaltung (inkl. Kommunalverwaltung) entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 130 000 Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 8 000 Euro.

b) Überblick der Erfüllungsaufwandsänderungen (Tabellarische Zusammenfassung nach Normadressat und Vorgabe)

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
1.1	Artikel 1 Nummer 9; § 1 Absatz 2 Satz 1 i. V. m. Anlage 2 BKrFQV; Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation (Änderung) (a*)	800 Praktische Prüfungen	Zeitaufwand: -60 Minuten	Zeitaufwand: -800 Stunden			
1.2	Artikel 1 Nummer 1a; § 1 Absatz 3a BKrFQV; Zulassungsvoraussetzung für den Erwerb der Grundqualifikation (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.3	Artikel 1 Nummer 1b; § 1 Absatz 5 Satz 2 BKrFQV; Zulassungsvoraussetzung für den Erwerb der Grundqualifikation für Inhaber einer Fachkunde-Bescheinigung (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.4	Artikel 1 Nummer 2a; § 2 Absatz 6 BKrFQV; Prüfung für den Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.5	Artikel 1 Nummer 2d; § 2 Absatz 10 Satz 4 BKrFQV; Prüfung für den Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation für Inhaber einer Fachkunde-Bescheinigung (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.6	Artikel 1 Nummer 3b; § 3 Absatz 3 BKrFQV; Zulassungsvoraussetzung für den Unterricht und für Prüfungen in besonderen Fällen (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
1.7	Artikel 1 Nummer 4; § 4 Absatz 1 BKrFQV; Weiterbildung (Änderung) (b*)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.8	Artikel 2 Nummer 7; § 11 Absatz 1 Satz 1 und 2 i. V. m. Anlage 4 FeV; Anforderung für die Bewerbung um eine Fahrerlaubnis (Eignung) (Änderung)		Zeitaufwand: 0 Minuten Sachaufwand: 0 Euro	0			
1.9	Artikel 2; § 12 Absatz 6, § 24 Absatz 1 Nr. 1 und § 48 Absatz 5 Nummer 2 i. V. m. Anlage 6 Nummer 2.1 FeV; Regelmäßige ärztliche und augenärztliche Eignungsuntersuchung für Berufsfahrer (Änderung)	125.250 Eignungsuntersuchungen (Untersuchung Sehvermögen)	Sachaufwand: -40 Euro	Sachkosten: -5.010 Tsd. Euro			
1.10	Artikel 2 Nummer 4; § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 FeV; Streichung der 1. Alternative (Abschaffung)			„geringfügig“ (geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall)			
1.11	Artikel 2 Nummer 12; § 31 i. V. m. Anlage 11 FeV; Umschreibung der Fahrerlaubnis (Änderung)	10.000 Umschreibungen	Zeitaufwand: -180 Minuten Sachaufwand: -215 Euro	Zeitaufwand: -30.000 Stunden Sachkosten: -2.150 Tsd. Euro			
	Summe Zeitaufwand (in Stunden)			**-30 800**			**0**
	Summe Sachaufwand (in Tsd. Euro)			**-7 160**			**0**

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1	Artikel 1 Nummer 9; § 1 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. Anlage 2 BKrFQV; Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation (Änderung) (a*)		800 Praktische Prüfungen	-53,1 Euro = (-60 / 60 * 53,10 Euro/h (WZ: P))	-42			
2.2	Artikel 1 Nummer 4; § 4 Abs. 1 BKrFQV; Weiterbildung - Aufwand Ausbilder (Änderung) (b*)			0 Euro = (0 / 60 * 0,00 Euro/h + 0 Euro)	0			
2.3	Artikel 4 Nummer 1; § 20 GüKGrKabotageV; Beantragung von Fahrerbescheinigungen (Änderung: id-ip 200611011526 0311) (c*)	Ja			„geringfügig“ (geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall)			
	Summe (in Tsd. Euro)				**-42**			**0**
	davon aus Informationspflichten (IP)				**0**			

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)“	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	Artikel 1 Nummer 2b; § 2 Absatz 8 BKrFQV; Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in anderen Sprachen als Deutsch (Neu)	Land	1 IHK	8.000 Euro = (0 +8.000 Euro)	8	1 IHK	80.000 Euro = (0 +80.000 Euro)	80
3.2	Artikel 2 Nummer 10; § 16 i.V.m. Anlage 7 Teil 1 FeV; Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung	Land				1 Technische Prüfstellen	50.000 Euro = (0 +50.000 Euro)	50
3.3	Artikel 2 Nummer 11; § 31 i.V.m. Anlage 11 FeV; Umschreiben der Fahrerlaubnis	Land	1 Fahrerlaubnisbehörden	12,2 Euro = (18 / 60 * 40,70 Euro/h (100% durchschnitt))	0			
3.4	Artikel 4 Nummer 1; § 20 GüKGrKabotageV; Ausstellung einer Fahrerbescheinigung (Änderung: idip 201708020	Land			„geringfügig“ (geringe Fallzahl und geringfügiger Aufwand pro Fall)			

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)“	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	9390101) (c*)							
	Summe (in Tsd. Euro)				**8**			**130**
	davon auf Bundesebene				**0**			**0**
	davon auf Landesebene (inklusive Kommunen)				**8**			**130**

c) Erläuterungen der Erfüllungsaufwände ausgewählter Vorgaben nach Normadressat

Bürgerinnen und Bürger

Zu lfd. Nr. 1.1; Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation; § 1 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. Anlage 2 BKrFQV

Der Zeitaufwand für die praktische Prüfung wird um insgesamt 60 Minuten reduziert. Laut der bundeweiten Statistik zu den Prüfungen gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz der DIHK (Stand 2024) erlangen pro Jahr etwa 800 Personen die Grundqualifikation nach Prüfungsarten im Güterverkehr beziehungsweise nach Prüfungsarten im Personenverkehr (Mittelwert der Jahre 2022-2024). Der Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger reduziert sich somit um 800 Stunden.

Zu den lfd. Nr. 1.2 bis 1.6; Zulassungsvoraussetzungen

Durch die Aufnahme von Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen entsteht kein neuer Aufwand. Entsprechende Vorschriften fanden sich zuvor in der Mustersatzung des Industrie- und Handelskammertages.

Zu lfd. Nr. 1.7; Weiterbildung; § 4 Abs. 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Die Streichung von Satz 4 führt zu keiner Erfüllungsaufwandsänderung. Die Folge ist vielmehr eine höhere Flexibilität seitens der Berufskraftfahrer, da Themenbereiche auch häufiger wiederholt werden können. Die Anzahl der zu vertiefenden und aufzufrischenden Unterkenntnisbereiche bleibt aber unverändert, genauso wie die Dauer der Weiterbildung.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu lfd. Nr. 1.8; Anforderung für die Bewerbung um eine Fahrerlaubnis (Eignung); § 11 Absatz 1 Satz 1 und 2 i.V.m. Anlage 4 Fahrerlaubnis-Verordnung

Im Gegensatz zu gehörlosen Bewerbern um eine Fahrerlaubnis waren hochgradig hörgeschädigte Personen verpflichtet, eine adäquate Hörhilfe zu tragen. Diese Pflicht entfällt zukünftig zu Gunsten einer ausdrücklichen Empfehlung. Eine hochgradige Hörstörung liegt vor, wenn eine Person beispielsweise einen Gesprächspartner bei normaler Lautstärke nicht mehr hören kann. Es ist davon auszugehen, dass bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung eine entsprechende Hörhilfe aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des Alltags sowieso im Besitz des Betroffenen ist. Zudem ist anzunehmen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Betroffenen auch ohne die Pflicht zum Tragen einer Hörhilfe aus Eigeninteresse von einer Hörhilfe beim Führen eines Kraftfahrzeugs Gebrauch machen wird. Es ergibt sich somit keine Änderung des Erfüllungsaufwands durch die Neuregelung

Zu lfd. Nr. 1.9; Regelmäßige ärztliche und augenärztliche Eignungsuntersuchung für Berufsfahrer; § 12 Absatz 6, § 24 Abs. 1 Nr. 1 und § 48 Abs. 5 Nummer 2 i.V.m. Anlage 6 Nummer 2.1 FeV

Künftig können Bewerber für die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E und D, D1, DE, D1E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung die erforderlichen Untersuchungen des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 FeV bei einem Augenoptikerbetrieb statt bei einem Augenarzt oder bestimmten anderen Arzt vornehmen lassen.

Zu der Untersuchung des Sehvermögens zählen dabei die Prüfung der zentralen Tagessehschärfe nach DIN 58220, des Gesichtsfeldes, des Stereosehens und des Kontrast- oder Dämmerungssehens. Die Kosten liegen beim Augenarzt hierfür zwischen etwa 80 Euro und 120 (siehe https://www.praxis-augenglueck.de/augenarzt-gutachten-fahrgastbefoerderung-bus-de-108.html, https://www.mobile.de/magazin/artikel/fuehrerschein/sehtest und https://www.artemiskliniken.de/magazin/augenaerztliches-gutachten-wann-ist-es-erforderlich-1/; zuletzt aufgerufen am 21.01.2026). Für die weitere Berechnung wird mit einem Mittel von 100 Euro pro Fall gerechnet.
Die Preisspanne beim Augenoptiker ist derzeit noch ungewiss. Vor allem, da nur Preise von Einzelleistungen recherchiert werden können und der Preis des für den Erwerb der Fahrerlaubnis erforderliche Leistungspakets davon abweichen kann.
Sehtests für die Klassen A, B, L und T kosten um die 35 Euro, können aber auch kostenlos sein – insbesondere dann, wenn auch eine Sehhilfe beim Optiker erworben wird. Neben der Prüfung der zentralen Tagessehschärfe ist auch die Prüfung des Kontrast- oder Dämmerungssehens sowie die Prüfung des Stereosehens in diesem Preis meist inkludiert. Die Prüfung des Gesichtsfelds ist oft Teil von Augenscreening-Paketen und kann insgesamt etwa 90 Euro kosten (siehe https://optik-thierbach.de/; zuletzt aufgerufen am 21.01.2026). Bei dem genannten Paket wird neben dem Gesichtsfeld auch eine Autorefraktometermessung, eine Augeninnendruckmessung und ein OCT Netzhautscreening durchgeführt. Angenommen, die Gesamtkosten sind auf alle Leistungen gleichmäßig aufgeteilt, kostet die Gesichtsfeldprüfung demnach etwa 22,5 Euro.

In Summe könnte die Prüfung nach Anlage 6 Nummer 2.1 FeV bei einem Augenoptiker somit rund 57,5 Euro und damit rund 40 Euro weniger als beim Augenarzt kosten.

Bei der Bestimmung der Fallzahl wird, ausgehend vom aktuellen Bestand an Berufskraftfahrern im Güterverkehr (stand 2022 etwa 480 000 Personen, siehe https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/05/PD22_N023_13.html?utm_source=chatgpt.com; zuletzt aufgerufen am 21.01.2026), im Personenverkehr (stand 2024 etwa 100 000 Personen, siehe https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oepnv.aspx; zuletzt aufgerufen am 21.01.2026) und an Taxifahrern (stand 2020-2022 etwa 250 000 Personen, siehe https://bundesverband.taxi/zahlen-und-fakten/; zuletzt aufgerufen am 21.01.2026), angenommen, dass sich 166 000 Personen pro Jahr einer Untersuchung

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 der Anlage 6 FeV unterziehen müssen, da die Fahrerlaubnis alle fünf Jahre erneuert werden muss.

Trotz möglichen Preisunterschied werden auch weiterhin Personen den Augenarzt und nicht den Augenoptiker aufsuchen, etwa weil auch andere Untersuchungen durchgeführt werden sollen.. Für die weitere Schätzung wird angenommen, dass 75 Prozent (125 250 Personen) künftig die Sehtests beim Augenoptiker statt beim Augenarzt vornehmen lassen werden.

Dadurch errechnet sich eine Entlastung von rund 5 Millionen Euro an Sachkosten.

Zu lf. Nr. 1.10; Streichung der 1. Alternative § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung

Mit der Streichung der 1. Alternative des § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung wird die Regelung aufgehoben, dass Führerscheine von Personen, die einen Führerschein eines Drittstaates, welcher nicht in Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt ist, ohne erfolgreiche Ablage einer theoretischen bzw. praktischen Prüfung umgetauscht haben, in Deutschland nicht zum Führen von Fahrzeugen berechtigen. Nach alter Regelung mussten demnach Betroffene eine theoretische bzw. praktische Prüfung in Deutschland ablegen, sofern sie in Deutschland wohnhaft sind und von ihrem EU/EWR-Führerschein in Deutschland Gebrauch machen wollten. Ursprünglich wurde diese Regelung zur Bekämpfung des sogenannten Führerscheintourismus eingeführt. Aufgrund bereits bestehender strengerer Regelungen spielt der Führerscheintourismus in der Praxis keine erhebliche Rolle mehr.

Darüber hinaus ist eine mögliche Fallkonstellation denkbar, in der Inhaber eines EU/EWR-Führerscheins „unabsichtlich“ von der Regelung betroffen sind: Verlegt ein Inhaber eines Führerscheins eines Drittstaats seinen Wohnsitz in ein EU/EWR-Land, welches ein bilaterales Abkommen mit dem entsprechenden Drittstaat unterhält, sodass der Führerschein prüfungsfrei umgetauscht werden kann und verlegt diese Person zu einem späteren Zeitpunkt seinen bzw. ihren Wohnsitz nach Deutschland, musste eine theoretische und praktische Prüfung abgelegt werden. Anderenfalls berechtigt der bereits umgetauschte EU/EWR-Führerschein nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland.

Der oben beschriebene Fall sollte selten auftreten, wobei im Einzelfall ein Zeitaufwand von etwa 90 Minuten (45 Minuten für die theoretische sowie 45 Minuten für die praktische Prüfung) entsteht. Bei einer erwartbar niedrigen Fallzahl und einer geringen Einzelfallbelastung wird von einem Erfüllungsaufwand in vernachlässigbarer Höhe ausgegangen.

Zu lfd. Nr. 1.11; Umschreiben der Fahrerlaubnis, § 31 i.V.m. Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung

Inhaber einer israelischen, montenegrinischen oder ukrainischen Fahrerlaubnis müssen in den aufgenommenen Fahrerlaubnisklassen künftig bei der Umschreibung ihrer Fahrerlaubnis keine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung mehr absolvieren. Dadurch reduzieren sich sowohl die Sachkosten wie auch Zeitaufwände.

Konkrete Fallzahlen lassen sich nicht ermitteln, da nicht abzuschätzen ist, wie viele Personen von dieser Möglichkeit tatsächlich Gebrauch machen werden.

Folgende Zahlen lassen sich jedoch schätzen:

Ausgehend von der Anzahl der Ukrainerinnen und Ukrainer, die nach Deutschland geflohen und über 18 sind (etwa 70% von 1,23 Millionen Menschen; siehe https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine und https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Umwelt/Bevoelkerung/Migration-Integration/Tabellen/auslaendische-bevoelkerung-altersgruppen.html)) und Personen, mit Führerschein – davon 80% – (https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/autofahren-ist-jungen-erwachsenen-weiter-wichtig-35812), kann ein Maximum von einmalig etwa 600 000 Personen angenommen werden, die von diesem Angebot Gebrauch machen könnten. Da nicht angenommen werden kann, dass alle hiervon Gebrauch machen werden (beispielsweise, weil sie in die Ukraine zurückkehren) wird angenommen, dass etwa die Hälfte davon – ca. 300.000 Personen – die Fahrerlaubnis umtauschen werden.

Für diese Personen reduziert sich der Aufwand, da die bisher notwendige theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht mehr absolviert werden muss. Der Zeitaufwand wird mit Wegzeiten zur theoretischen und praktischen Prüfung sowie die Prüfungen auf ca. 3 Stunden geschätzt. Die Sachkostenänderung wird von der Nachmessung zur Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (Regelungsvorhabennummer 4818) übernommen (-215 Euro Sachkosten; siehe OnDEA, id-ip: 2020010908160001). Daraus ergäben sich ein reduzierter Aufwand von -1 050.000 Stunden und -75,3 Millionen Euro an Sachkosten.

Für die Betroffenen tritt zwar eine reale Entlastung ein, gemäß der Erfüllungsaufwandmethodik ist dieser Erfüllungsaufwand jedoch nicht als negativer Einmalaufwand auszuweisen.

Auch herkömmliche Zuwanderungen durch Ukrainerinnen und Ukrainer, unabhängig von der derzeitigen Kriegssituation, können künftig von der Erweiterung in der Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung Gebrauch machen und das Angebot der Umschreibung ihres Führerscheins wahrnehmen. Für die Bestimmung dieser Fallzahl kann die Wanderungsstatistik als Ausgangspunkt genutzt werden. Laut dieser gab es aus der Ukraine etwa 13 000 Zuzüge pro Jahr in den Jahren vor Kriegsbeginn (Mittelwert der Jahre 2016 bis 2021) (Wanderungsstatistik, siehe Genesis Tabelle 12711-0008, Statistisches Bundesamt). Dieselbe Möglichkeit gilt künftig auch für Personen, die aus Israel nach Deutschland ziehen – laut Wanderungsstatistik gab es in den Jahren 2016 bis 2021 etwa 2 600 Zuzüge pro Jahr und Person aus Israel und etwa 2 300 aus Montenegro.

Die zuvor aufgeführten Anteile hinsichtlich Personen über 18 Jahre (70%) und Personen mit Führerschein (80%) können erneut angesetzt werden, wodurch sich eine jährliche Fallzahl von etwa 10 000 Umschreibungen errechnet. Die Reduzierung des Zeitaufwands (-3 Stunden) und der Sachkosten (-215 Euro) werden von der zuvor genannten Nachmessung übernommen. Insgesamt ergeben sich damit jährlich Einsparungen von – 30 000 Stunden und 2,2 Millionen Euro.

Nachrichtlich: Prüfungen in Fremdsprachen

Es können Entlastungen für die Personen entstehen, die die Prüfung in einer Fremdsprache ablegen, da Kosten, die eventuell durch Sprachkurse zum Erwerb der erforderlichen Deutschkenntnisse entstehen, u.ä. wegfallen. Dies wäre aber eine mittelbare Wirkung der Rechtsänderung und zählt methodisch nicht zum Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Der KMU-Test wurde durchgeführt. Kleine und mittlere Unternehmen sind vom dem Regelungsvorhaben nicht betroffen.

Prüfung zum Erwerb der Grundqualifikation; § 1 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. Anlage 2 BKrFQV

Die Fallzahl und die Zeitaufwandsänderung werden spiegelbildlich von der lfd. Nr. 1.1 übernommen (800 Prüfungen und 60 Minuten). Als Lohnkostensatz wird das hohe Qualifikationsniveau des Wirtschaftsabschnitts P (Erziehung und Unterricht) in Höhe von 53,10 Euro pro Stunde angesetzt.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Dadurch reduziert sich der Erfüllungsaufwand für die Prüfer bei der IHK um rund 42 000 Euro.

Nachrichtlich: Wegfall der Übergangsregelung nach § 11 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz a.F. zum Ausstellen von Papierbescheinigungen

Durch den Wegfall der Übergangsregelung des § 11 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung a.F. entsteht kein Erfüllungsaufwand, da keine Neuregelung getroffen, sondern eine Übergangsregelung bis zur Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister gestrichen wird.

Verwaltung

Bund

Für die Verwaltung des Bundes entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Länder (inkl. Kommunen)

Zu lfd. Nr. 3.1; Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in anderen Sprachen als Deutsch; § 2 Absatz 8

Durch die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, entstehen den Industrie- und Handelskammern durch die Übersetzung des Fragenkatalogs, der zukünftig ausschließlich aus Multiple-Choice-Fragen bestehen soll, in Abhängigkeit der jeweiligen Sprache einmalige Kosten in Höhe von ca. 10.000 Euro, mithin insgesamt einmalig 80.000 Euro.

Für die laufenden Aktualisierungskosten und das Managen des Aufgabentools werden schätzungsweise 10% der einmaligen Kosten angenommen. Somit ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 8 000 Euro. Durch die Umstellung auf ausschließlich Multiple-Choice-Fragen entsteht keine Erhöhung der Korrekturkosten.

Im Rahmen der Länder- und Verbändebeteiligungsrunde wurde angemerkt, dass jeder Prüfungsteilnehmer, der die Prüfung in seiner Muttersprache ablegen kann, dies auch tun wird. Infolgedessen könnten die Vorbereitung der Prüfungsunterlagen und die Kommunikation mit den Prüfungsteilnehmern auf Seiten der Industrie- und Handelskammern komplizierter und aufwändiger werden.

Folgt man der Einschätzung der Länder- und Verbändebeteiligungsrunde, müsste angenommen werden, dass alle Personen, die Deutsch als Zweitsprache sprechen, eine Prüfung in ihrer Muttersprache bevorzugen würden. Darüber, wie viele dieser Personen die Prüfung in einer der nun angebotenen Sprachen ablegen werden, kann keine prognostische Aussage getroffen werden.

Zu lfd. Nr. 3.2 Fragenkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Den Technischen Prüfstellen entstehen durch die erforderliche Übersetzung des Fragenkatalogs der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch und Kurmandschi und erforderliche technischen Anpassung Kosten in Höhe von ca. 50.000, die allerdings bereits durch die bestehenden Gebühreneinnahmen abgegolten sind, da 1 Euro der Prüfungsgebühren pro Prüfung durch die Technischen Prüfstellen für die Weiterentwicklung der Prüfung verwendet werden muss.

Zu lfd. Nr. 3.3; Umschreiben der Fahrerlaubnis § 31 i.V.m. Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Bei Beantragung einer Umschreibung der Fahrerlaubnis durch Personen aus der Ukraine, aus Montenegro oder aus Israel entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand. Es kann keine konkrete Fallzahl ermittelt werden, da nicht abzuschätzen ist, wie viele Personen von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden.

Da keine konkreten Fallzahlen vorliegen, kann lediglich der Einzelfall geschätzt werden.

Für die Umschreibung wird pro Fall ein Zeitaufwand von 18 Minuten geschätzt. Dieser setzt sich aus den Standardaktivitäten „Formelle Prüfung, Daten sichten“ (StA 3, Komplexität einfach, 5 Minuten), „Inhaltliche Prüfung, Daten erfassen“ (StA 8 Minuten, Komplexität einfach, 8 Minuten) und „Abschließende Informationen aufbereiten, Bescheid erstellen“ (StA 11, Komplexität einfach, 5 Minuten) zusammen.

Als Lohnkostensatz werden 40,70 Euro pro Stunde angesetzt, was dem Durchschnitt auf Kommunalebene entspricht. Dadurch betragen die Einzelfallkosten rund 12 Euro.

Bei dem Erfüllungsaufwand handelt es sich um „Sowieso“-Aufwände, da sie der Verwaltung auch entstehen würden, wenn Israel, Montenegro und die Ukraine nicht in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen würden. So ist davon auszugehen, dass Personen mit einer israelischen, montenegrinischen oder ukrainischen Fahrerlaubnis, die ihren Führerschein nun prüfungsfrei umschreiben können, ansonsten eine theoretische und praktische Prüfung ablegen würden, um eine deutsche Fahrerlaubnis zu erhalten. Auch dann entstünde für die Verwaltung hinsichtlich der Ausstellung der deutschen Fahrerlaubnis Aufwand. Durch die Aufnahme von Israel, Montenegro und der Ukraine in die Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung entfällt der Auftrag an die Technischen Prüfstellen, wodurch pro Fall nach Schätzung jedoch nur geringe Einsparungen entstehen.

5. Weitere Kosten

Durch die Aufnahme der Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen entsteht den Industrie- und Handelskammern kein neuer Aufwand. Entsprechende Vorschriften fanden sich zuvor in der Mustersatzung des Industrie- und Handelskammertages.

Durch die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen abzulegen, entstehen Kosten (Übersetzung, Aktualisierung und Korrektur). Diese werden auf die Prüfungsteilnehmer im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation (ca. 26 543 gemäß DIHK-Statistik 2022) umgelegt. Die Prüfungsgebühr für die Regelgebühr beträgt derzeit durchschnittlich 110 Euro. Bei der Übersetzung des gesamten Fragenfundus in die acht Fremdsprachen würde sich voraussichtlich eine Gebühr von 140 Euro ergeben.

Für Personen, die ihre ukrainische Fahrerlaubnis umtauschen, entfallen jeweils die Gebühren der Technischen Prüfstellen und der nach Landesrecht zuständigen Behörden für die jeweilige Fahrerlaubnisprüfung für die jeweilige Klasse. (Im Einzelnen siehe Ziffern 401 und 402 der Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr). Für den Umtausch des ukrainischen Führerscheins in einen deutschen EU-Führerschein entstehen Gebühren in Höhe von 36,30 Euro.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen. Zudem sind weder positive noch negative demografische Auswirkungen zu erwarten.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

VII. Befristung; Evaluierung

Hinsichtlich der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, wird die Deutsche Industrie- und Handelskammer dem Bundesministerium für Verkehr jährlich zum 31. Januar einen Bericht über die Akzeptanz, den Verwaltungsaufwand, die Sprachenauswahl und die Qualitätssicherung in nicht personenbezogener Form vorlegen. Nach Auskunft der Deutschen Industrie- und Handelskammer werden die dem Bericht zu Grunde liegenden Informationen bereits aus Eigeninteresse von den Industrie- und Handelskammern im Rahmen ihrer Prüfungszuständigkeit erhoben und von der Deutschen Industrie- und Handelskammer in einem entsprechenden Bericht ausgewertet. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer steht bereits jetzt im Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr zu Prüfungen, die von den Industrie- und Handelskammern im Zusammenhang mit der Berufskraftfahrerqualifikation abgenommen werden, insbesondere zu Prüfungszahlen und Bestehensquoten. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer wird diesen Bericht um die Aspekte der Prüfung zur Erlangung beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erweitern.

Der Bericht umfasst insbesondere

- in welchem Umfang die Industrie- und Handelskammern Prüfungen in den acht Fremdsprachen durchgeführt haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich die Teilnehmerzahlen insgesamt verändert haben,
- ob und inwieweit sich die Bestehensquoten verbessert haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich der Verwaltungsaufwand der Industrie- und Handelskammern verändert hat,
- ob und inwieweit sich die Qualität der Prüfungen verändert hat,
- ob und inwieweit die Sprachauswahl anzupassen ist.

Das Bundesministerium für Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob Anpassungen der Regelungen zur Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erforderlich sind.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 3a)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Buchstabe b (§ 1 Absatz 5 Satz 3)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 6 Satz 1)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 8)

Prüfungsarten

Die Möglichkeit der Ablegung der Prüfung in anderen Sprachen als Deutsch im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation gilt für sämtliche Arten der Prüfung, mithin sowohl für die „Regelprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 2 Absatz 1 bis 8 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung, der „Quereinsteigerprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 2 Absatz 9 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und auch der „Umsteigerprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 3 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung.

Sprachenauswahl

Bislang war es gemäß § 2 Absatz 3 Nummer 2 VwVfG in Verbindung mit § 23 Absatz 1 VwVfG lediglich möglich, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Deutsch abzulegen. Aufgrund des gravierenden Fahrermangels sowie zur Unterstützung der Fachkräfteeinwanderung soll es trotz der bereits umfangreichen Maßnahmen zur Vereinfachung des Berufszugangs nunmehr möglich sein, die Prüfung auch in folgenden anderen Sprachen als Deutsch abzulegen: Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.

Damit wird der Forderung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 19/23185) der 19. Legislaturperiode nachgekommen sowie dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode, in dem die Koalitionspartner vereinbart haben, dem Fahrermangel u.a. durch eine Reform des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts entgegenzuwirken. (vgl. Zeile 843 f. des Koalitionsvertrags) sowie Bürokratie zurückzubauen (Zeile 1775 ff. des Koalitionsvertrags).

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Die Vorarbeiten zu dieser Rechtsänderung haben gezeigt, dass die Bedarfe hinsichtlich ausgewählter Fremdsprachen unterschiedlich sind bzw. unterschiedlich bewertet werden und sich unter Berücksichtigung der Einwanderungsländer nach Deutschland verändern können. Bei der Auswahl der Fremdsprachen, in denen nunmehr die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation möglich sein soll, ist der durch die Übersetzung, Aktualisierung und Überprüfung der Prüfungsfragen hervorgerufene Verwaltungsaufwand zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund verbietet es sich, eine Vielzahl von Fremdsprachen zuzulassen (vgl. hierzu die Ausführungen zu den weiteren Kosten). Zudem würde die Zulassung einer Vielzahl von Fremdsprachen dem Charakter eines Pilotprojekts widersprechen. Die Auswahl der Fremdsprachen hat sich vielmehr an den zu erwarteten tatsächlichen Bedarfen zu orientieren.

Ein Bedarf kann sowohl bei Personen aus Drittstaaten als auch aus EU-Mitgliedstaaten bestehen:

Die in einem EU-Mitgliedstaat erlangte Berufskraftfahrerqualifikation wird in Deutschland zwar anerkannt. Für Personen aus Drittstaaten und EU-Mitgliedstaaten besteht mithin die Möglichkeit, dass sie die Berufskraftfahrerqualifikation bereits in einem EU-Mitgliedstaat (in der jeweiligen Landessprache des Mitgliedstaates) erwerben und sodann mit entsprechenden Visa bzw. im Wege der Arbeitnehmerfreizügigkeit in Deutschland eine Beschäftigung aufnehmen. In diesen Fällen bedarf es daher grundsätzlich nicht der Möglichkeit der Prüfung in einer Fremdsprache.

Ein Bedarf kann bei Personen aus Drittstaaten und EU-Mitgliedstaaten jedoch bestehen, wenn sie bereits vor Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation über eine Arbeitsgenehmigung bzw. einen Aufenthaltstitel verfügen, der erkennen lässt, dass die Erwerbstätigkeit erlaubt ist bzw. ihren Wohnsitz in Deutschland begründen. Aus den Zahlen der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Fremdsprachen in den relevanten Fahrerlaubnisklassen (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE) wird deutlich, dass es einen großen Kreis an Personen gibt, die erst in Deutschland ihre Fahrerlaubnis erwerben. Hieraus lässt sich schließen, dass diese Personen auch in Deutschland ihre Berufskraftfahrerqualifikation erwerben wollen.

Orientiert an Zahlen der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in den relevanten Fahrerlaubnisklassen der Jahre 2018 bis August 2025 zeigt sich folgende prozentuale Verteilung der Prüfung in Fremdsprachen:

1) Hocharabisch (33,16 %)

2) Russisch (14,35 %)

3) Türkisch (12,96 %)

4) Rumänisch (10,82 %)

5) Kroatisch (10,23 %)

6) Polnisch (5,85 %)

7) Englisch (5,13 %)

8) Andere (Französisch (1,99 %), Griechisch (1,53 %), Italienisch (2,26%), Portugiesisch (0,56%) und Spanisch (1,17%)).

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Personen, die eine Fahrerlaubnis in den relevanten Fahrerlaubnisklassen erwerben, auch den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation anstreben.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Ein entsprechender potentieller Bedarf an Prüfungen in diesen Fremdsprachen spiegelt sich auch in der „Marktbeobachtung Güterverkehr – Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2024 – Fahrerberufe“ (abrufbar unter: https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Verkehrswirtschaft/Marktbeobachtung/Turnusberichte/turnusberichte.html) wider: Der überwiegende Teil ausländischer Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer aus den EU-Mitgliedstaaten stammt danach aus Polen (46.171; 8,2 % Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr) und Rumänien (32.207; 2,9 % Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr). Bei Fahrerinnen und Fahrern aus Ländern außerhalb der EU zeigt sich ein deutlicher Anstieg bei syrischen Beschäftigten (2023: 2.993 Beschäftigte; 11,2 % Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr und Verzehnfachung im Vergleich zu 2017).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung sind die Sprachen Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch und Türkisch aufzunehmen.

Infolge der am 24. Februar 2022 begonnenen militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine sind Millionen Menschen aus der Ukraine vertrieben worden. Es ist davon auszugehen, dass – jedenfalls solange die Invasion fortbesteht – weitere Menschen die Ukraine verlassen werden. Um den aus der Ukraine Geflüchteten den Einstieg in den Berufskraftfahrerberuf und die Integration zu erleichtern, wird die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation neben Russisch auch auf Ukrainisch angeboten. Dies erleichtert den Erwerb einer dauerhaft – und nicht auf einen Schutzstatus beschränkten – anerkannten Berufskraftfahrerqualifikation und schafft damit Planungssicherheit, sowohl für ukrainische Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber. Daher wurde auch Ukrainisch als Prüfungssprache aufgenommen.

Bericht der Deutschen Industrie- und Handelskammer

Hinsichtlich der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, wird die Deutsche Industrie- und Handelskammer dem Bundesministerium für Verkehr jährlich zum 31. Januar einen Bericht über die Akzeptanz, den Verwaltungsaufwand, die Sprachenauswahl und die Qualitätssicherung in nicht personenbezogener Form vorlegen. Nach Auskunft der Deutschen Industrie- und Handelskammer werden die dem Bericht zu Grunde liegenden Informationen bereits aus Eigeninteresse von den Industrie- und Handelskammern im Rahmen ihrer Prüfungszuständigkeit erhoben und von der Deutschen Industrie- und Handelskammer in einem entsprechenden Bericht ausgewertet. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer steht bereits jetzt im Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr zu Prüfungen, die von den Industrie- und Handelskammern im Zusammenhang mit der Berufskraftfahrerqualifikation abgenommen werden, insbesondere zu Prüfungszahlen und Bestehensquoten. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer wird diesen Bericht um die Aspekte der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erweitern.

Der Bericht umfasst insbesondere

– in welchem Umfang die Industrie- und Handelskammern Prüfungen in den acht Fremdsprachen durchgeführt haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),

– ob und inwieweit sich die Teilnehmerzahlen insgesamt verändert haben,

– ob und inwieweit sich die Bestehensquoten verbessert haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),

– ob und inwieweit sich der Verwaltungsaufwand der Industrie- und Handelskammern verändert hat,

– ob und inwieweit sich die Qualität der Prüfungen verändert hat,

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

– ob und inwieweit die Sprachauswahl anzupassen ist.

Das Bundesministerium für Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob Anpassungen der Regelungen zur Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erforderlich sind.

Abgrenzung zu Prüfungen in der dualen Berufsausbildung

Bei der beschleunigten Grundqualifikation handelt es sich um einen Befähigungs- bzw. Sachkundenachweis und damit um eine personenbezogene Bescheinigung über die nachgewiesene fachliche Eignung zur Ausübung einer bestimmten Tätigkeit. Dies unterscheidet sie von Prüfungen im Bildungssystem wie z.B. in der dualen Berufsausbildung. Die Regelungen zur (beschleunigten) Grundqualifikation dienen unter anderem der Harmonisierung des europaweiten Marktzugangs für Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güter- oder Personenverkehr und haben damit eine grundsätzlich andere Zielsetzung als nationale Bildungsprüfungen. Bei Letzteren gehört regelmäßig die deutsche - in Einzelfällen auch die fremdsprachliche - Sprachkompetenz zum Prüfungsgegenstand selbst, so dass hier eine Substitution ausscheidet.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung.

Zu Buchstabe d (§ 2 Absatz 10 Satz 4)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe b (§ 3 Absatz 3)

Es handelt sich um Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen sind. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017), die hier sinngemäß übernommen wurden.

Zu Nummer 4

Nach den europarechtlichen Vorgaben sind in der Weiterbildung verschiedene Kenntnisbereiche abzudecken (vgl. Artikel 7 i.V.m. Anhang I Abschnitt 4 Richtlinie (EU) 2022/2561), „einschließlich der Wiederholung von Lerninhalten, wenn sich herausstellt, dass der Fahrer gesonderte Fördermaßnahmen benötigt“ (vgl. Anhang I Abschnitt 4 Richtlinie (EU) 2022/2561). Eine Beschränkung auf eine nur einmalige Wiederholung ist in den europarechtlichen Vorgaben nicht vorgesehen. Sie ist zwar hierdurch auch nicht ausgeschlossen und kann sich –z.B. bei missbräuchlichen Fällen – als erforderlich erweisen. Um mehr spezifischen Förderbedarf sowie Flexibilität zu ermöglichen, soll jedoch auf eine Beschränkung auf eine nur einmalige Wiederholung verzichtet werden.

Zu Nummer 5 (§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1)

§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit strukturiert.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Nummer 6 (§ 8)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung.

Zu Buchstabe b

Die auf Übergangsvorschriften basierenden Bescheinigungen nach § 11 Absatz 1, 2 und 3 sind im Rahmen des Antrags auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises zusätzlich zu den in § 8 Absatz 3 genannten Unterlagen beizufügen.

Zu Nummer 7

Folgeanpassung aufgrund der Aufhebung des § 11 Absatz 4.

Zu Nummer 8 (§ 11)

Zu Buchstabe a (Aufhebung § 11 Absätze 1 und 2 a.F.)

§ 11 Absätze 1 und 2 werden aufgrund des Zeitablaufs (21. Dezember 2021 bei § 11 Absatz 1 bzw. 23. August 2022 bei § 11 Absatz 2) aufgehoben.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 a.F.; Absatz 1 n.F.()

Folgeänderung.

Zu Buchstabe c (Absatz 4 a.F.)

Aufgrund der Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister bedarf es keiner Papierbescheinigungen mehr. Einträge können ausnahmslos im Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfolgen.

Insbesondere besteht kein Regelungsbedürfnis für nach früherem Recht gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten. Diese galten bis zu ihrer Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde als anerkannt i. S. d. § 9 Abs. 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, längstens jedoch bis zum 2. Dezember 2022. Seit dem 3. Dezember 2022 ist eine Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde erforderlich.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die anerkannte Ausbildungsstätte nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen, damit diese zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen wird. Die Zulassung erfolgt nach der Mitteilung der nach Landesrecht zuständigen Behörde an das Kraftfahrt-Bundesamt durch das Kraftfahrt-Bundesamt innerhalb eines Tages. Um eine effiziente Verwaltung zu gewährleisten, ist davon auszugehen, dass die Länder ihre Anerkennungsverfahren so ausgestalten, dass die Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz jedenfalls zeitgleich mit der Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte an die Ausbildungsstätte erfolgt, so dass kein oder nur ein irrelevanter Zeitraum zwischen Anerkennung der Ausbildungsstätte und Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz liegt und damit auch kein oder nur ein irrelevanter Zeitraum zwischen Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte und Zulassung zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister besteht.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Entsprechendes gilt für die nach § 18 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz zu erfolgende Mitteilung der nach Landesrecht zuständigen Behörde für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern, die Prüfungen nach § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 7 sowie nach § 71 Absatz 2 Berufsbildungsgesetz durchführen. Auch hier ist davon auszugehen, dass Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammern erst durchgeführt werden, nachdem diese durch die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern dem Kraftfahrt- Bundesamt mitgeteilt wurden, damit sie zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt- Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen werden.

Mangels eines Bedürfnisses nach Papierbescheinigungen und zwecks Förderung der Digitalisierung war die Regelung des § 11 Absatz 4 daher aufzuheben. Übergangsvorschriften finden sich in den neuen Absätzen 2 und 3.

Zu Buchstabe d (§ 11 Absätze 2 und 3 neu)

Übergangsregelung vor dem Hintergrund der Aufhebung des § 11 Absatz 4. Die Übergangsregelung in § 11 Absatz 2 (neu) ist vor dem Hintergrund der für alle fünf Jahre vorgeschriebenen Weiterbildungspflicht gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz auf fünf Jahre zu beschränken. § 11 Absatz 3 (neu) beinhaltet die Übergangsregelung für Prüfungsbescheinigungen sowie Bescheinigungen über den Abschluss des Unterrichts zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation.

Zu Nummer 9

Um den Erwerb der Grundqualifikation zu erleichtern und damit dem Fahrermangel entgegenzuwirken, werden die Vorgaben für die praktische Prüfung der Grundqualifikation, die aus drei Teilen – namentlich einer Fahrprüfung, einem praktischen Prüfungsteil sowie der Bewältigung kritischer Fahrsituationen – besteht, geändert.

Zu Buchstabe a

Der Prüfungsteil „Bewältigung einer kritischen Fahrsituation“ wird ersatzlos gestrichen. Es handelt sich um eine europarechtliche Option, von der nicht weiter Gebrauch gemacht werden soll, auch vor dem Hintergrund, dass i.R.d. beschleunigten Grundqualifikation gar keine praktische Prüfung vorgesehen ist.

Zu Buchstabe b

Die Fahrprüfung wird von 120 Minuten auf 90 Minuten reduziert und damit an die europarechtliche Mindestvorgabe (vgl. Anhang I Abschnitt 2.2. Buchstabe b) Ziffer i) Richtlinie (EU) 2022/2561) angepasst.

Zu Buchstabe c

Der Prüfungsteil „Bewältigung einer kritischen Fahrsituation“ wird ersatzlos gestrichen.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung.

Zu Nummer 10 (Aufhebung Anlage 3 a.F. und Anlage 4 a.F..)

Mit der Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister entfällt das Bedürfnis nach Papierbescheinigungen. Eintragungen sind nunmehr ausschließlich über das Berufskraftfahrerqualifikationsregister vorzunehmen.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Anlage 3 und Anlage 4 in der Fassung vom 9.12.2020 sind daher zu streichen.

Zu Nummer 11 (Anlage 5 a.F; Anlage 3 n.F.)

Zu Buchstabe a (Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2 Buchstabe 1 Doppelbuchstabe cc Satz 2)

Redaktionelle Anpassung aufgrund Neukodifikation der Richtlinie 2003/59/EG, die mehrfach und teils erheblich geändert worden war. Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit wurde sie in Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46; L 128 vom 15.5.2023, S. 89; L 2023/90029 vom 16.10.2023) neu kodifiziert.

Zu Buchstabe b (Nummer 2 Buchstabe 1 Doppelbuchstabe cc Nummer 8)

Redaktionelle Korrektur. Die Nummerierung muss sich auf die Nummerierung, die auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis aufgebracht ist, beziehen. Es handelt sich nicht um eine Nummerierung innerhalb des Regelungswerkes. So ergibt sich aus Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Satz 2, dass die Nummer 8 (Wohnort) nicht vorhanden ist, da die Angabe nach den europäischen Vorgaben fakultativ ist und im deutschen Fahrerqualifizierungsnachweis nicht ausgewiesen wird. Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Nummer 8 war daher zu streichen. Der bisherige Regelungsinhalt der Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Nummer 8 ist vielmehr einer Nummer 9 in Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc zuzuweisen, um auch dem Muster in Anlage 5 Nummer 3 Vorderseite zu entsprechen.

Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3)

Durch die Neufassung des § 3 Absatz 2 enthält dieser nun ausdrücklich eine Definition, wann von (fehlender) Eignung bzw. (nur) bedingter Eignung zum Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs auszugehen ist. Die Eignung wird dabei vermutet und umfasst die körperliche und geistige Eignung zum Führen des jeweiligen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs im Straßenverkehr. Auch darf nicht erheblich gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen worden sein. Erheblich bedeutet in einem Ausmaß, dass der Betroffene nicht oder nur noch bedingt die notwendige charakterliche Eignung zum Führen eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs im Straßenverkehr aufweist. Dabei ist die Wertung der Absätze 3 und 4 mit zu berücksichtigen. Bei (nachweislich) fehlender Eignung zum Führen des jeweiligen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs hat die zuständige Fahrerlaubnisbehörde entsprechend Absatz 1 Satz 1 zu verfahren, also dem Betroffenen das Führen des jeweiligen Fahrzeugs in der Regel zu untersagen.

Bei bedingter Eignung hat sie das Führen in der Regel entsprechend zu beschränken oder Auflagen anzuordnen. Wie bei Fahreignungszweifeln verfahren werden kann, ist nun in den neuen Absätzen 3 und 4 geregelt. So kann die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung der Entscheidung über das Untersagen des Führens von Fahrzeugen oder Tieren, zur Aufhebung einer solchen Untersagung sowie zur Anordnung erforderlicher Auflagen bei Zweifeln, ob die Führerin oder der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tiers zum Führen dieses Fahrzeugs oder Tiers geeignet ist, je nach den Umständen des Einzelfalls in entsprechender Anwendung der §§ 11 bis 14 anordnen, dass ein ärztliches Gutachten, ein medizinisch-psychologisches Gutachten oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr beizubringen ist.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Dabei gilt, dass aufgrund des regelmäßig geringeren Gefährdungspotentials und auch aufgrund der geringeren Betriebsgefahr fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge regelmäßig geringere Anforderungen an die Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und damit korrespondierend höhere Anforderungen an das Vorliegen von Eignungszweifeln zu stellen sind als an die Eignung(szweifel) zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge. Dabei sind insbesondere auch die Größe und das Gewicht des Fahrzeugs, die Fahreigenschaften, die erreichbare Fahrgeschwindigkeit sowie die Art der Bedienung und Benutzung zu berücksichtigen. Das Untersagen des Führens eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs sollte ultima ratio sein und insbesondere dann, wenn es sich nicht um Kraftfahrzeuge handelt, nur in wirklich gravierenden Fallgestaltungen zur Anwendung kommen. „Diese „ultima ratio“ dürfte sich regelmäßig auch in einem personenbezogenen Gefährdungspotenzial zeigen, welches auf einen Dauerkonflikt bei der Einhaltung von Vorschriften hindeutet. Dazu gehören beispielsweise Abhängigkeit, mehrfacher Kontrollverlust, Störung der Persönlichkeit, erhebliche Mischintoxikation oder Hinweise auf Polytoxikomanie. Denn „ultima ratio“ bedeutet ja, dass es anwendbar ist, wobei eine besondere Erheblichkeit des potenziellen Eignungsmangels den Unterschied zu dem bei Kraftfahrzeugführenden anzulegenden Maßstab verdeutlicht. -Zu Gefahrerforschungsmaßnahmen wegen Alkohol im Straßenverkehr siehe insoweit auch die Wertung des § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c. Einen entsprechenden Grenzwert zu 1,6 Promille gibt es für andere berauschende Mittel und psychoaktive Substanzen bislang nicht, so dass hier im konkreten Einzelfall besonders sorgfältig zu prüfen ist, ob eine ggf. bestehende Drogenproblematik auch zur Nichteignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen beziehungsweise – unter Berücksichtigung des regelmäßig geringeren Gefährdungspotentials fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im Vergleich zu fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen – nach den Umständen des konkreten Einzelfalles Anlass zu der begründeten Annahme gibt, der Betroffene werde in überschaubarer Zukunft ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug im Zustand der Nichteignung führen und zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden, die über die der von der Allgemeinheit tolerierten allgemeinen Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs hinausgeht. Bei nicht fristgerechter Beibringung eines angeordneten Eignungsgutachtens gilt § 11 Abs. 8 entsprechend.

hat formatiert: Schriftart: Nicht Kursiv

Mit der Neufassung der Absätze 2 bis 4 wird der aktuellen Rechtsprechung Rechnung getragen. So hatte das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20, juris Rn. 37ff. Zweifel angemerkt, ob die bisherige Fassung des § 3 Absatz 2, der für die Klärung von Eignungszweifeln ohne weitere Differenzierung auf die strengen Anforderungen der §§ 11 bis 14 verwies, verhältnismäßig sei. Auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234 hatte wegen nicht ausreichender Regeltiefe des § 3 Absatz 2 einen Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bejaht (siehe des Weiteren auch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 20.03.2024 – Az. 10 A 10971/23.OVG; den Beschluss des OVG Nordrhein-Westfalen vom 05.12.2024 Az. 16 B 175/23, a. A. noch OVG Niedersachsen, Beschluss vom 23.08.2023 – Az. 12 ME 93/23). Eine weitere Detailtiefe hinsichtlich der Frage, welche Mängel hinsichtlich des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im Einzelfall relevant sind und unter welchen konkreten Voraussetzungen die in den §§ 11 bis 14 FeV vorgesehenen Gefahrerforschungsmaßnahmen bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen getroffen werden dürfen, ist angesichts der Vielschichtigkeit der Sachverhalte vom Verordnungsgeber und auch von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen im Rahmen der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung schlicht nicht zu leisten. So ist auch im Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs angeführt, dass der Bestimmtheitsgrundsatz nicht eine den §§ 11 ff. Fahrerlaubnis-Verordnung in Verbindung mit Anlage 4 bis 6 vergleichbare Regelungsdichte erfordert.

Zugleich werden § 3 Absatz 2 bis 4 mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst wurde, auf eine neue Ermächtigungsgrundlage gestellt.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a (§ 12 Absatz 2 Satz 2)

Redaktionelle Anpassung des Absatz 2 Satz 2, da DIN 58220 Teil 6, Ausgabe September 2013, zwischenzeitlich durch DIN 58220 Teil 6, Ausgabe April 2021, ersetzt wurde.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 6)

Durch die Änderung des Absatz 6 sind künftig auch Augenoptikerbetriebe zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens von Bewerbern und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach Anlage 6 Nr. 2.1 berechtigt. § 67 Abs. 4 gilt entsprechend, d. h. die Augenoptikerbetriebe gelten als hierfür anerkannt; sie müssen gewährleisten, dass sie die Voraussetzungen (Zuverlässigkeit; Verfügung über die erforderlichen Fachkräfte und die erforderlichen Geräte für die Untersuchung). Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Anerkennung durch die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Stelle nachträglich mit Auflagen verbunden werden, um sicherzustellen, dass die Untersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Die Anerkennung ist im Einzelfall in entsprechender Anwendung des § 67 Abs. 4 zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen nachträglich weggefallen sind oder die Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 Nr. 2.1 wiederholt nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde oder sonst gegen Auflagen verstoßen wurde. Hat ein Augenoptiker die erforderlichen Geräte für die Untersuchung nicht bzw. führt er die Untersuchung nicht ordnungsgemäß durch, ist zudem ggf. der Tatbestand der Urkundenfälschung und ggf. Beihilfe zum Betrug erfüllt, wenn er die Bescheinigung dennoch ausfüllt.

Zu Nummer 3 (§ 24 Absatz 1)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Nummer 4 (§ 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7)

§ 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 wurde insgesamt eingeführt, um den Führerscheintourismus zu bekämpfen. Die der Regelung zugrundliegende Situation hat sich in der Zwischenzeit geändert. Da die Regelung Alternative 1 nun vermehrt ein Hindernis für die Freizügigkeit in der Europäischen Union darstellt, wird sie gestrichen.

Zu Nummer 5 (§ 48)

Zu Buchstabe a (§ 48 Absatz 2 Nummer 4)

Als Maßnahme des Bürokratierückbaus sowie vor dem Hintergrund des auch in der Taxen- und Mietwagenbranche bestehenden Fahrermangels und für den erleichterten Berufszugang soll der Kleine Fachkundenachweis gemäß § 48 Absatz 4 Nummer 7 nicht mehr bundesweit verpflichtend Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sein. Vor diesem Hintergrund ist die Regelung anzupassen.

Zu Buchstabe b (§ 48 Absatz 6)

Redaktionelle Klarstellung

Zu Nummer 6 (§ 48a Absatz 5)

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass bei Beantragung der Eintragung weiterer Begleitpersonen, diese zum Zeitpunkt der Beantragung der Eintragung nicht mit mehr als einem Punkt im Fahreignungsregister belastet sein dürfen.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Nummer 7 (§ 76 Nummer 22 und 23)

Artikel 3 Nummer 8 (§ 76 Nummer 22 Fahrerlaubnis-Verordnung) regelt das Inkrafttreten der Regelung des Artikels 3 Nummer 12 Buchstabe a hinsichtlich der Aufnahme der Sprache Kurmandschi in den Sprachenkatalog der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Die technischen Prüfstellen bedürfen Zeit für die Umsetzung.

Zudem bedürfen die Länder Zeit für die Umschreibung von ukrainischen Fahrerlaubnissen.

Zu Nummer 8 (Anlage 4)

Die Änderung in der Spalte 5 der Ziffer 2 der Tabelle zu Anlage 4 hat zur Folge, dass bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technisch und audiologisch-technischen Kenntnisse keine Voraussetzung mehr für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E ist und damit als Bedingung bzw. Auflage ausscheidet. Dies vermeidet eine Schlechterstellung von (hochgradig) schwerhörigen Kraftfahrzeugführern und Kraftfahrzeugführerinnen gegenüber gehörlosen Kraftfahrzeugführern und Kraftfahrzeugführerinnen. Bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung ist - soweit möglich - die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technischen und audiologisch-technischen Kenntnisse durchaus zu empfehlen. Es gibt jedoch auch Fallgestaltungen, in denen schwerhörige Kraftfahrzeugführer/innen auch im Interesse der Verkehrssicherheit bewusst ohne Hörgeräte ein Kraftfahrzeug führen, weil bei ihnen (z. Bsp. aufgrund der Qualität der Hörsysteme) Störgeräusche übermäßig verstärkt werden.

Zu Nummer 9 (Anlage 4a Satz 1)

Mit der Änderung wird die aktuelle Fassung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in Kraft gesetzt.

Zu Nummer 10 (Anlage 6)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung der Änderung des § 12 Abs. 6. Künftig können neben Augenärzten auch Augenoptikerbetriebe (§ 67 Abs. 4) die Untersuchung des Sehvermögens von Bewerbern und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach Anlage 6 Ziffer 2.1 vornehmen. Über die Untersuchung ist eine Bescheinigung gemäß dem Muster dieser Anlage zu erstellen.

Die Ausweitung der Untersuchungsberechtigten zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens nach Ziffer 2.1 greift dabei auch eine Maßnahme der Kommission Straßengüterverkehr auf, die in ihrem Abschlussbericht vom 31.07.2024 im Handlungsfeld „Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen“ u. a. die Maßnahme „Spielräume zur Einbindung von Augenoptiker in den sog. Sehtest prüfen“ als vordringlich angesehen hat (siehe Link zum Abschlusspapier: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/abschlussbericht-strassengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile).

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderung der Änderung des § 12 und der Ziffer 2.1 der Anlage 6.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Nummer 11 (Anlage 7)

Zu Buchstabe a (Anlage 7 Ziffer 1.3 Satz 4)

Die Fahrerlaubnisprüfung ist grundsätzlich in deutscher Sprache abzulegen. Dies ist sowohl der Tatsache geschuldet, dass Deutsch Amtssprache ist, als auch der Förderung der Integration fremdsprachiger Mitbürger. Um insbesondere den zahlreichen aus der Ukraine Geflüchteten die Suche nach einem Arbeitsplatz zu erleichtern, wird für die Ersterteilung einer deutschen Fahrerlaubnis zudem Ukrainisch als Fremdsprache in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung aufgenommen. Um auch Kurmandschi sprechenden Mitbürgern als größere in Deutschland lebende Bevölkerungsgruppe die Teilnahme am Straßenverkehr und Zugang zu Berufen zu erleichtern, ist die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zukünftig auch auf Kurmandschi möglich.

Zu Buchstabe b (Anlage 7 Ziffer 2.2.17)

Die Änderung dient der Klarstellung, dass alle hier genannten Alternativen an Systemen auch eingesetzt werden dürfen.

Zu Buchstabe c (Anlage 7 Ziffer 2.3 Satz 3)

Die Änderung ist eine Folge der mit der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) erfolgten Änderung der Nummer 2.3. Der neue Satz 3 stellt klar, dass bei LKW- und Bus-Klassen die verkürzte Prüfung auch den Abschluss der Fahrt (2.1.6) umfasst.

Zu Nummer 12 (Anlage 8a)

Redaktionelle Korrektur der Überschrift.

Zu Nummer 13 (Anlage 9)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Korrektur.

Zu Buchstabe b

Die besondere Schlüsselzahl 99.01 ist in die Anlage 9 Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen, da es eine europäische Schlüsselzahl ist. Deutschland hat von der Option der Ausstellung von deutschen Führerscheinen für verloren gegangene ukrainische Führerscheine nach Art. 6 der Verordnung (EU) 2022/1280 zwar keinen Gebrauch gemacht, andere Mitgliedstaaten können diese Schlüsselzahl jedoch nutzen.

Vor dem Hintergrund der Bekanntmachung der EU-Kommission C/2025/988 wird auf den zuvor vorgesehenen Zusatz eines Ablaufdatums „(max.06.03.2025)“ verzichtet.

Zu Nummer 14 (Anlage 11)

Zu Buchstabe a (Albanien)

Redaktionelle Klarstellung.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Buchstabe b (Israel)

Die Vereinbarung mit Israel über Verfahrensfragen bei der Umschreibung von Führerscheinen umfasst neben der Klasse B auch die Klassen A1, A2 und A. Daher wird Anlage 11 entsprechend ergänzt.

Zu Buchstabe c (Kosovo)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe d (Montenegro)

Nachdem die Gegenseitigkeitsvereinbarung am 17.12.2025 unterzeichnet worden ist, ist Montenegro in Anlage 11 aufzunehmen.

Zu Buchstabe e (Ukraine)

Mit der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. 195 vom 22.07.2022, S. 13) hat die Europäischen Union Regelungen geschaffen, die Geflüchteten aus der Ukraine die Teilnahme am Verkehr in der Europäischen Union erleichtern sollen. Nach dieser Verordnung sind von der Ukraine ausgestellte gültige Führerscheine im Gebiet der Union anzuerkennen, wenn ihren Inhabern gemäß der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 vorübergehender Schutz oder angemessener Schutz nach nationalem Recht gewährt wird, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, zu dem dieser vorübergehende Schutz endet. Nach Ablauf des Schutzstatus müssten Geflüchtete, die nicht in die Ukraine zurückkehren eine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung ablegen, obwohl sie in Deutschland bereits mehrere Jahre am Verkehr teilgenommen haben. Aus diesem Grund wird die Ukraine in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.

Die Klasse A1 ist in der Ukraine auf zweirädrige Motorräder und Roller mit einem Hubraum von bis zu 50 ccm beschränkt. Jedoch gibt es keine Höchstgeschwindigkeit. Die Klasse ist vergleichbar mit der Klasse AM in Deutschland, wobei hier eine Höchstgeschwindigkeit von 45km/h besteht.

In der Ukraine ist es möglich, jedenfalls die Berechtigung der Fahrerlaubnisklasse C ohne die Berechtigung der Fahrerlaubnisklasse B zu erlangen. Auf § 6 Absatz 3 Fahrerlaubnis-Verordnung verweisen §§ 29 Absatz 1 Satz 2, 31 Absatz 1 Satz 2 Fahrerlaubnisverordnung nur in Bezug auf die Fahrerlaubnisklassen AM, L und T. Insofern ist bei einem Umtausch einer ukrainischen Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisklasse C oder D, die ohne die Fahrerlaubnisklasse B erteilt wurde, , eine deutsche Fahrerlaubnis der Klasse C oder D nur zu erteilen, wenn zuvor eine Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt wurde. Für die Erteilung der Klasse B ist dann die theoretische und praktische Prüfung erfolgreich abzulegen. Die Klassen C und D können unter dieser Voraussetzung dann prüfungsfrei erteilt werden.

Zu Buchstabe f (Indiana)

Redaktionelle Anpassung aufgrund einer Änderung der Bezeichnung.

Zu Buchstabe g (Anlage 11 – Fußnote 19)

Redaktionelle Klarstellung.

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Zu Buchstabe f (Anlage 11 – Fußnote 23)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Artikel 3 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Zu Nummer 1 (laufende Nummer 169)

Die laufende Nummer 169 wird in der Spalte 3 an den derzeitigen Wortlaut des § 75 Nr. 9 Fahrerlaubnis-Verordnung angepasst.

Zu Nummer 2 (laufende Nummer 172)

Im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts wurde aus dem § 48 Absatz 8 Fahrerlaubnis-Verordnung der § 48 Absatz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Spalte 3 der laufenden Nummer 172 ist daher entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 3 (Laufende Nummer 173)

Durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts sind Ortskenntnisse als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 48 FeV) weggefallen. Damit entfällt auch die Anforderung an den Halter, sich im Rahmen der Fahrgastbeförderung die Ortskenntnisse des Fahrzeugführers nachweisen zu lassen.

Zu Artikel 4 (Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr)

Die Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und den Kabotageverkehr ist eine notwendige Anpassung an Änderungen der Nachweisführung im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht. Die bestehende Norm verlangt die Vorlage von Papierbescheinigungen, die jedoch nur übergangsweise ausgestellt werden konnten und zwischenzeitlich entfallen sind.

Die Europäische Kommission hat auf Nachfrage bestätigt, dass auch in Fällen, in denen der Antragsteller auf Erteilung einer Fahrerbescheinigung über einen zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation geeigneten Fahrerqualifizierungsnachweis nach § 7 Absatz 1 oder 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz verfügt, auf Antrag einen Anspruch darauf hat, dass die bestehende Berufskraftfahrerqualifikation zusätzlich durch Eintragung der Schlüsselzahl 95 nach Anlage 9 der FeV in der Fahrerbescheinigung im Feld „Besondere Bemerkungen“ vermerkt wird.

Neben der Vorlage eines Nachweises der bestehenden Berufskraftfahrerqualifikation nach § 7 Absatz 1 und 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz soll auf Antrag auch eine Nachweisführung durch Abruf aus dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister durch die ausstellende Behörde ermöglicht werden. Die entsprechende Zugriffsmöglichkeit wurde in einem neuen § 21 Absatz 1 Nummer 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz geschaffen.

Zu Artikel 5 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Zu Nummer 1 (Gebührennummer 202.7)

Die Änderung dient der Korrektur des Verweises.

Zu Nummer 2 (Gebührennummer 345)

Die Gebührennummer 345 enthält unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichtes Düsseldorf vom 09.01.2020 (Az.: 6 K 17945/17) und des Verwaltungsgerichts

hat formatiert: Schriftart: 9 Pt.

Arnsberg vom 01.03.2023 (Az.: 7 K 968/21) Klarstellungen dahingehend, dass auch Änderungsanträge von der Gebührennummer erfasst sind. Ein Änderungsantrag liegt unter Berücksichtigung der Anerkennungsvoraussetzungen gemäß § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung zum Beispiel dann vor, wenn sich die Ausbildungsstätte anderer oder weiterer Unterrichtsräume als der im Anerkennungsbescheid gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 genannten bedient. Bei der Veränderung der Anerkennungsvoraussetzungen ist in der Regel lediglich die Änderung durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden zu überprüfen, weshalb die vorgesehene Rahmengebühr ausreicht. Zudem erfasst der Gebührentatbestand nunmehr auch ausdrücklich die Versagung. Auch hier ist die bereits vorgesehene Rahmengebühr ausreichend, da der Prüfaufwand bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden identisch ist. Die Prüfung endet jedoch in diesem Fall mit der Feststellung, dass die Anerkennungsvoraussetzungen nicht vorliegen.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Ein Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung ist insbesondere erforderlich, um mit den Maßnahmen möglichst zeitnah dem Fahrermangel entgegen wirken zu können.