Stellungnahme

zur Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 6. März 2026

Zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Allgemeine Anmerkungen:

Das Ziel des Verordnungsentwurfs, den Berufszugang der Berufskraftfahrer und Berufskraftfahrerinnen zu erleichtern und damit dem wachsenden Fahrermangel im Güterkraftverkehr entgegenzuwirken ist zu begrüßen. Der Logistiksektor verzeichnet seit Jahren Personalengpässen mit negativen Auswirkungen auf die Produktivität und auf die Stabilität von Lieferketten. Die Öffnung der Prüfungen für Fremdsprachen, die Verkürzung der praktischen Prüfung sowie die erleichterte Anerkennung von Fahrerlaubnissen können als erste Entlastungsmaßnahmen beitragen. Gleichzeitig zeigen praktische Erfahrungen, dass die wesentlichen Probleme nicht allein durch eine Modifikation der fachlichen Anforderungen, sondern vor allem durch eine Vereinfachung der organisatorischen und administrativen Rahmenbedingungen des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts behoben werden können. Deshalb muss der Verordnungsentwurf Ausgangspunkt für eine weitergehende praxisorientierte Modernisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts sein.

Anmerkungen im Einzelnen:

Artikel 1
Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Zu § 1 Absatz 3

Regelmäßig beschäftigen Betriebe Berufskraftfahrer aus mehreren Industrie- und Handelskammerbezirken. Soweit die Arbeitgeber eine aktive Rolle bei der Organisation von Qualifikation und Prüfung übernehmen, ist die örtliche IHK der erste Ansprechpartner. Aus diesem Grund wäre es aus betrieblich-organisatorischer Sicht sinnvoll, mit Blick auf den Ort der Prüfung dem Wohnortprinzip die zuständige IHK am „Arbeitsort“ hinzuzufügen:

§ 1 Absatz 3) Die Prüfung wird bei der für den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers zuständigen Industrie- und Handelskammer *oder der* zuständigen Industrie – und Handelskammer am Ort der Arbeitsstätte des Prüfungsteilnehmers abgelegt […].

Zu § 2 Absatz 8 (neu)

Die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation kann derzeit nur in deutscher Sprache absolviert werden. Das dabei geforderte Sprachniveau ist für viele Berufskraftfahrer eine zu hohe Hürde. Aus diesem Grund ist die im Entwurf vorgesehene Regelung, nach der die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation nun auch in weiteren Fremdsprachen – insbesondere aus dem osteuropäischen Sprachraum – abgelegt werden kann, ausdrücklich zu begrüßen.

Zu Anlage 2 Nummer 2 (zu § 1 Absatz 2 Satz 1)

Die Reduzierung des Umfangs der praktischen Prüfung ist als sinnvoll anzusehen. Denn entscheidend ist aus Sicht der Praxis weniger die Prüfungsdauer als die betriebliche Einarbeitung. Die Qualifikation entsteht überwiegend im praktischen Einsatz unter Anleitung erfahrener Fahrer.

Regelungen zur Ausgestaltung des digitalen Unterrichts in der Weiterbildung im gesonderten Verordnungsverfahren

Trotz der in RL EU 2022/2561 eindeutig verankerten Option, bis zu zwölf Stunden der Berufskraftfahrerweiterbildung mittels E-Learning bzw. integrierte Lernformen abzubilden, besteht die Möglichkeit in Deutschland nicht. Während der Entwurf der BKrFQV der vergangenen Legislaturperiode noch konkrete Regelungen zur Ausgestaltung digitalen Unterrichts vorsah, soll dieser Schritt mit Hinweis auf einen hohen Abstimmungsbedarf mit den Ländern in ein gesondertes Verordnungsverfahren verschoben werden. Diese legislative Verzögerung bremst die Modernisierung der Weiterbildung weiterhin aus. Anerkannte Ausbildungsstätten benötigen dringend eine rechtliche Grundlage, um qualitativ hochwertigen, den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterricht sowohl synchron als auch asynchron anbieten zu können. Eine solche Öffnung würde nicht nur die Bildungsinfrastruktur stärken, sondern auch Unternehmen und Fahrern spürbare Entlastungen bringen: flexible Lernzeiten, geringere organisatorische Hürden und moderne, didaktisch anspruchsvolle Lernkonzepte, die den Stoff effizient vermitteln. Die fortgesetzte Vertagung einer ohnehin europäischen Vorgabe wird den Bedarfen der Praxis nicht gerecht. Eine möglichst sofortige Umsetzung wäre aus Sicht aller Beteiligten dringend erforderlich.

Artikel 3
Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

Die im vorliegenden Entwurf der Mantelverordnung vorgesehenen Änderungen der Fahrerlaubnisverordnung sind grundsätzlich zu begrüßen. Sie erleichtern die Möglichkeiten für bereits qualifizierte Berufskraftfahrer aus Drittstaaten, insbesondere für die aus der Ukraine Geflüchteten, ohne überbordende bürokratische Auflagen in Deutschland in ihrem Beruf tätig zu werden. Die bisherige Politik der Abschottung des Arbeitsmarkts für Berufskraftfahrer passt nicht mehr in eine Zeit fortwährenden Fachkräftemangels. Zusätzlich zu den vorgesehenen Änderungen im vorliegenden Verordnungsentwurf sollte die Anerkennung der bisherigen Fahrpraxis von Drittstaatenangehörigen durch Eintrag des Erstellungsdatums der Erstführerscheine in den umgetauschten EU-Führerscheinen in die Fahrerlaubnisverordnung mit aufgenommen werden.

Zu § 12 Absatz 6

Die hier vorgesehene Neuregelung der Anerkennung von Bescheinigungen über das Sehvermögen von Berufskraftfahrern nach Anlage 6 Nummer 2.1 durch einen Augenoptikerbetrieb vereinfacht die Zugangsvoraussetzungen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis und ist gerade vor dem Hintergrund langer Wartezeiten auf einen Facharzttermin zu begrüßen.

Zu § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7

Es ist nicht zu begründen, dass Drittstaatenangehörige mit einer im EU-Ausland erworbenen geltenden Fahrerlaubnis die Fahrprüfung in Deutschland wiederholen müssen. Die vorgesehene Streichung des zu restriktiven Passus in der Fahrerlaubnisverordnung ist deshalb zu begrüßen. Damit würde Deutschland wie die Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten verfahren.

Zu Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4

Die Aufnahme von Ukrainisch und Kurmandschi in die Sprachenliste der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ist eine weitere Vereinfachung des Zugangs zum deutschen Führerschein und ist zu begrüßen.

Zu Anlage 11

Auch die Aufnahme von Montenegro und der Ukraine in die Liste der Staatenliste, deren Führerscheine in Deutschland prüfungsfrei anerkannt werden, ist ein Fortschritt auf dem Weg zur vereinfachten Anerkennung von Abschlüssen und Qualifikationen aus Nicht-EU-Staaten und ist deshalb zu begrüßen. Um weiteren ausländischen Berufskraftfahrenden den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern, sollten ergänzend zu Montenegro und der Ukraine auch die Staaten Bosnien-Herzegowina für die C-Klassen sowie Weißrussland und die Türkei für alle Führerscheinklassen in die Anlage 11 der FeV aufgenommen werden.

Zu Anlage 11 Fußnote 25

Auch wenn in der Ukraine anders als in Deutschland die Möglichkeit besteht, die Führerscheinklassen C und D ohne vorherigen Erwerb eines PKW-Führerscheins der Klasse B zu erwerben, liefert dies keine Begründung dafür, die Anerkennung des ukrainischen LKW-Führerscheins zu verweigern, zumal sich diese besondere Voraussetzung lediglich aus der nationalen Umsetzung des EU-Führerscheinrechts in Deutschland ergibt und in der Richtlinie 2006/126/EG (3. EU-Führerscheinrichtlinie) nicht verbindlich vorgeschrieben wird. Wer die Fähigkeit zum Führen eines schweren Nutzfahrzeugs besitzt, sollte auch in der Lage sein, einen PKW verkehrssicher zu steuern und beim Führerscheintausch in Deutschland keine Nachteile daraus erlangen, dass er in früheren Jahren keinen PKW-Führerschein gemacht hat.

Zu § 31 Absatz 4

Gemäß dieser Vorschrift ist auf einem umgetauschten EU-Führerschein zu vermerken, dass der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eine Fahrerlaubnis zugrunde lag, die nicht in einem EU- oder EWR-Staat ausgestellt wurde. Anders als in der Regelung des § 30 Absatz 4, der entsprechend für getauschte Führerscheine aus einem anderen EU-Mitgliedstaat gilt, ist dabei nicht zu vermerken, wann der Ursprungsführerschein ausgestellt wurde. Dies hat zur Folge, dass die bis zum Umtausch durch den Inhaber des Drittstaatenführerscheins erlangte Fahrpraxis vollständig unberücksichtigt bleibt, weil das Ausstellungsdatum auf dem getauschten EU-Führerschein als fiktives Erstausstellungsdatum angenommen wird. Dies führt insbesondere zu negativen Konsequenzen beim Führen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durch Inhaber des Führerscheins Klasse B. Diesen wird gemäß § 6 Absatz 3 b) auch das Führen von alternativ angetriebenen Fahrzeugen im Güterverkehr größer 3,5 t bis 4,25 t erlaubt.

Inhabern eines auf der Grundlage eines Drittstaatenführerscheins getauschten EU-Führerscheins wird eine mehrjährige Fahrpraxis im Zweifel nicht anerkannt, weil der entsprechende Vermerk im getauschten Führerschein fehlt. Dies zwingt selbst erfahrene Autofahrer dazu, eine Frist von zwei Jahren abzuwarten, bis sie alternativ angetriebene Fahrzeuge bis zu 4,25 t fahren dürfen. Eine entsprechende Ergänzung des § 31 Abs. 4 Fahrerlaubnisverordnung und damit Klarstellung des geltenden Führerscheinrechts sollte zusätzlich erfolgen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.