März 2026

VDV-Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedern und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt das Ziel aus dem Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode, dem Fahrermangel durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation entgegenzuwirken (Zeile 843 ff.) sowie Bürokratie zurückzubauen (Zeile 1775 ff.). Denn der bisherige Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D sowie die zusätzlich geforderte Berufskraftfahrerqualifikation sind einerseits zu teuer und andererseits zu langwierig. Allerdings sehen wir bei dem vorgelegten Entwurf Nachbesserungsbedarf.

Teil A – Anmerkungen zu einzelnen Änderungsvorschlägen im Entwurf

Hinsichtlich des vorgelegten Entwurfs haben wir folgende Einzelanmerkungen:

I. BKrFQV

1. Artikel 1, § 1 Abs. 3a und 5, § 2 Abs. 6 und 10, § 3 Abs. 3 – Übernahme von Regelungen aus der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern

Die Aufnahme der bisher in der IHK-Satzung aufgeführten Voraussetzungen halten wir dem Grunde nach für richtig. Bedenken bestehen jedoch, soweit in § 2 Abs. 10 und § 3 Abs. 3 der Verordnung auf die „zuständige IHK" verwiesen wird. Hier sollte der Verordnungsgeber institutionenneutral formulieren und statt „zuständige IHK" die Formulierung „zuständige Stelle" verwenden, so dass perspektivisch auch eine Öffnung für andere Institutionen möglich ist.
Als Anlage zu der Verordnung könnte dann eine Liste „zuständiger Stellen" geführt werden.

2. Artikel 1, § 10 – Ordnungswidrigkeiten

Die nicht rechtzeitige Falsch- oder Nichtausstellung einer Bescheinigung muss auch weiterhin eine Ordnungswidrigkeit darstellen. Die Unternehmen müssen weiterhin darauf vertrauen dürfen, dass die ihnen von dem Fahrpersonal vorgelegten Bescheinigungen richtig sind. Ferner müssen sie darauf vertrauen dürfen, dass die Bescheinigungen überhaupt und rechtzeitig ausgestellt werden. Daher erfüllt die Regelung des § 10 Abs. 2 Nr. 2 weiterhin ihren Zweck. Entsprechend lehnen wir die Änderung des § 10 Abs. 2 ab.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. · Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln · T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000 · info@vdv.de · www.vdv.de
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung" registriert. Die Registernummer lautet: R001242

3. Artikel 1, Anlage 2, Nummer 1 – Multiple-Choice-Fragen

Hier würden wir eine Vorab-Veröffentlichung der Multiple-Choice-Prüfungsfragen zur Prüfungsvorbereitung begrüßen.

4. Artikel 1, Anlage 2, Nummer 2, Abs. 1, Satz 1 – kritische Fahrsituationen

Die Beherrschung „kritischer Fahrsituationen" ist eine wichtige Kompetenz bei der Führung eines Busses. Aus diesem Grund muss dies auch im Rahmen der Erlaubnis zum Führen eines Busses abgeprüft werden. Daher sollte die Streichung nochmals im Lichte und im Rahmen einer Überarbeitung der Erfordernisse des Führerscheinerwerbs der Klasse D hinterfragt werden und anschließend Teil einer gemeinsamen Prüfung von Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation werden.

II. FeV

Artikel 2, § 12 Abs. 6 – Untersuchung durch Augenoptiker

Bei der Augenuntersuchung hat es sich in der Praxis als sinnvoll erwiesen, ein zweistufiges Verfahren durchzuführen. Hierbei untersuchen regelmäßig auf der ersten Stufe Betriebsärzte oder arbeitsmedizinische Dienstleister die Bewerber. Sofern notwendig, erfolgt dann in einer zweiten Stufe für komplexere Themen eine weitergehende Untersuchung durch Augenärzte. In den Fällen, bei denen die Untersuchungen über Betriebsärzte oder arbeitsmedizinische Dienstleister institutionalisiert sind, ist eine Ausweitung auf Optiker zwar möglich, würde aber häufig keinen zusätzlichen Nutzen bringen.

Artikel 2, § 28 Abs. 4, Nr. 7 – Umschreibung einer in einem Drittstaat erteilten Fahrerlaubnis

Wir begrüßen ausdrücklich Erleichterungen bei der Umschreibung von im Ausland erteilten Fahrerlaubnissen. Allerdings ist hinsichtlich einer möglichen Streichung der ersten Voraussetzung in § 28 Abs. 4 Nr. 7 weiterhin zu gewährleisten, dass zur missbräuchlichen Erschleichung einer deutschen Fahrerlaubnis keine Erstumschreibung einer Fahrerlaubnis aus einem Drittland in einem anderen EU-Land erfolgt.

Artikel 2, § 48 Abs. 2, Nr. 4 – Ausnahmen von einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

Soweit bei der Änderung des § 48 Abs. 2, Nr. 4 eine Streichung der Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehre i. S. d. § 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG erfolgen soll, halten wir eine Regelung für sinnvoll, die eine gleichzeitige Nutzung der Führerscheinklasse D bei einem anderen Arbeitgeber verhindert. Denn diese Novelle darf nicht dazu führen, dass im Rahmen von Nebentätigkeiten Busfahrer auch Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehre i. S. d. § 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG durchführen und hierdurch die Verkehrssicherheit tangiert wird.

Teil B –Weitere, darüberhinausgehende Themen

Neben den vorgenannten Anmerkungen haben wir ein wichtiges, grundsätzliches Anliegen:
Um Doppelungen und Kosten bei der Führerscheinklasse D-Ausbildung und der Berufskraftfahrerqualifikation zu vermeiden bzw. zu reduzieren, bitten wir eindringlich darum, beide Ausbildungen und Rechtsgrundlagen zusammenzulegen und die Ausbildungsinhalte sinnvoll miteinander zu verzahnen („2 in 1" - Ausbildung). Dies gilt insbesondere bei folgenden Themen:

- Ergänzung der Theorie-Lerninhalte der Führerscheinausbildung um die Lerninhalte der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation zur Schaffung eines gemeinsamen Schulungsangebots.
- Ergänzung der praktischen Fahrausbildung um die Praxis der Inhalte der Grundqualifikation.
- Umstellung auf gemeinsame Theorie- und Praxisprüfungen für den Busführerschein und die Grundqualifikation anstelle von vier Einzelprüfungen.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.