Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Stellungnahme

Erste Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

Der BGL begrüßt den Referentenentwurf ausdrücklich als überfällig. Er geht gleichwohl angesichts des akuten Mangels an Berufskraftfahrern aus Sicht des mittelständischen Transportgewerbes nicht weit genug:

- Der ausgeklammerte Bereich der digitalen Weiterbildung ist für das Gewerbe von hoher Wichtigkeit. Entscheidend ist die Einführung flexibler Regelungen mit verbesserten Aufteilungsmöglichkeiten.
- Eine Aufnahme weiterer Staaten in Anlage 11 FeV wird angeregt.
- Notwendig ist außerdem eine praxisgerechtere Gestaltung der vierstündigen Theorieprüfung bei der Grundqualifikation, damit mehr angehende Berufskraftfahrer auch die Grundqualifikation absolvieren.
- Die Erweiterung des Kreises der Berechtigten zur Untersuchung des Sehvermögens auf Augenoptiker wird begrüßt. Ergänzend dazu regt der BGL an, diesen Kreis auf Hausärzte zu erweitern.
- Die Ukraine-VO 2022/1280 muss dringend umgesetzt werden; Fußnote 25 Sätze 3 und 4 zu Anlage 11 FeV sollte gestrichen werden
- Langfristig ist aus Sicht des BGL eine grundlegende Reform der EU-Richtlinie zur BKF-Qualifikation mit dem Ziel der Abschaffung von Grundqualifikation (GQ) und Weiterbildung und der Integration unverzichtbarer Ausbildungsinhalte in die Lkw-Fahrausbildung erforderlich.

Frankfurt am Main, den 10. März 2026

Hausanschrift
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt
Telefon: +49 69 7919 0
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand
Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Der BGL begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Referentenentwurf zur BKrFQV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, durch den wichtige Anliegen des Transportlogistikgewerbes im Bereich der Berufskraftfahrer-Qualifikation angegangen werden und der Auftrag des Deutschen Bundestages aus den 19. Legislaturperiode umgesetzt wird.

Gleichwohl können die vorgesehenen Änderungen nur als Einstieg zu werten sein. Für die Zukunft bedarf es weitergehender Schritte zur Reformierung von Lkw-Fahrausbildung und Berufskraftfahrer-Qualifizierung, um dem Fahrermangel - der sich künftig weiter verschärfen wird – begegnen zu können. Es gilt, die hohen bürokratischen Anforderungen und wirtschaftlichen Belastungen der Transportlogistikunternehmen im Bereich der Berufsbildung weiter abzubauen und gleichzeitig Berufskraftfahrern den Berufszugang und die Berufsausübung zu erleichtern.

Folgende Punkte sind hierbei aus Sicht des BGL relevant:

1. Ausklammerung des Bereichs Digitalisierung der Weiterbildung

- Der BGL bedauert, dass der Bereich digitales Lernen im Bereich der Weiterbildung (E-Learning) als Umsetzung der EU-Qualifikations-RL 2022/2561 aus diesem Referentenentwurf ausgeklammert ist und als separater Referentenentwurf folgen soll.
- Der BGL unterstreicht die Wichtigkeit einer zeitnahen Regelung, da eine Digitalisierung der Fahrausbildung seit langem überfällig ist. Überdies sind diverse Bildungsträger derzeit bereits damit beschäftigt, Konzepte für die Praxis zu auszuarbeiten und benötigen daher Planungssicherheit.
- Inhaltlich ist aus BGL-Sicht eine möglichst große Flexibilität beim E-Learning erforderlich. Insbesondere sollte eine stärkere Aufteilbarkeit der Weiterbildung als bisher ermöglicht werden, einschließlich des elektronischen Teils.
- Außerdem sollte mittelfristig durch eine Änderung der EU-Richtlinie eine Erhöhung des Anteils des E-Learnings bei der Weiterbildung über 12 Stunden hinaus ermöglicht werden. Eine digitale Durchführung der BKF-Qualifikation (synchron und asynchron) sollte zur Regel werden.

2. Zulassung von Fremdsprachen bei der Prüfung zur beschleunigten GQ

- Die in § 2 Abs. 7 BKrFQV-E vorgesehenen Prüfungssprachen entsprechen den Vorstellungen des Gewerbes und werden begrüßt.

3. Verkürzung der praktischen Prüfung der Grundqualifikation (GQ) /BGL für praxistauglichere Regelungen

- Die Verkürzung des Umfangs der praktischen Prüfung der Grundqualifikation um 30 Minuten bei dem Prüfungsteil „Fahrprüfung“ (Reduktion auf die Vorgaben des EU-Rechts) wird begrüßt.
- Generell sollte der deutsche Gesetzgeber nicht über die Vorgaben der EU-Qualifikationsrichtlinie hinausgehen, da dies deutliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen im Vergleich zu Unternehmen aus dem EU-Ausland hat.

- Derzeit (Stand 2026) besteht die Situation in der Praxis, dass die „normale“ Grundqualifikation in der Praxis nur von relativ wenigen angehenden Berufskraftfahrern genutzt wird. Grund hierfür ist die anspruchsvolle 4-stündige Theorieprüfung (Anlage 2 Nr. 1 BKrFQV), die ausschließlich in deutscher Sprache absolviert werden kann. Ein konkreter Vorschlag könnte die Zulassung eines Dolmetschers sein. Die Prüfungsinhalte sollten sich auf das Angemessene beschränken und nicht darüber hinausgehen, was EU-rechtlich (Anhang I, Abschnitt 2.2 der RL 2022/2561) vorgeschrieben ist. Hierdurch könnten die Vorteile der GQ (keine Pflichtstunden, im Gegensatz zur beschleunigten GQ mit 140 Pflichtstunden) in stärkerem Maße wahrgenommen werden. Dies hätte eine deutliche positive Auswirkung auf die Möglichkeit der Gewinnung neuen Fahrpersonals.

4. Örtliche Zuständigkeit der IHKen für die Prüfung zur GQ und beschleunigten GQ lockern

- Nach § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 7 BKrFQV wird die Zuständigkeit der Industrie- und Handelskammer für die Prüfung der Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation nach dem Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers bestimmt. Aus Sicht des BGL ist es vertretbar, die Zuständigkeit der IHK vom jeweiligen Wohnort zu lockern. Die Prüfungen sollten bei jeder IHK abgelegt werden dürfen, sofern die Meldepflichten nach den Vorschriften zum Berufskraftfahrer-Qualifikationsregister (§§ 12 ff. BKrFQG) eingehalten werden können.

5. Aufnahme zusätzlicher Staaten in Anlage 11 FeV

- Der BGL regt an, zusätzlich zu den vorgesehenen Staaten auch Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Türkei, Usbekistan, Kasachstan und Belarus in die Liste aufzunehmen.
- **Zu Fußnote 25 in Anlage 11** (S. 11-12 des Referentenentwurfs): Der BGL sieht keine Notwendigkeit, für Ukrainer die Ausstellung eines Führerscheins Klasse C zu verweigern, wenn die Klasse C zuvor in der Ukraine ohne vorherige Erteilung der Klasse B erteilt wurde. Eine solche Einschränkung lässt sich aus Art. 3 der VO (EU) 2022/1280 nicht entnehmen. Zudem sollte bei Ukrainern, die den Lkw-Führerschein bereits besitzen, hinreichend belegt sein, dass sie zum Führen von Lkw auch in Deutschland in der Lage sind.

6. Ukraine-Verordnung 2022/1280

- BGL spricht sich nach wie vor für eine Umsetzung der in Art. 4 Abs. 4 der Verordnung vorgesehenen Möglichkeit einer Nachschulung mit Prüfung aus. Dies böte ukrainischen Fahrern, die bereits eine umfangreiche Fahrpraxis und eine abgeschlossene Ausbildung aus ihrer Heimat besitzen, die Möglichkeit, schneller und unbürokratischer die Fahrtätigkeit in Deutschland aufzunehmen.

7. Änderungen in Anlage 6 FeV, Zulassung von Augenoptikern

- Der BGL begrüßt, dass im Rahmen der Überprüfung des Sehvermögens bei Bewerbern um Erteilung/Verlängerung einer Fahrerlaubnis nunmehr auch Augenoptiker im Sinne von § 67 Abs. 4 FeV zugelassen werden. Ergänzend dazu regt der BGL an, diesen Kreis auf Hausärzte zu erweitern.

8. Anlage 5 FeV

- Zum 01.06.2022 sind in Anlage 5 FeV (Eignungsprüfungen für Bewerber um Erteilung/Verlängerung von Fahrerlaubnisklassen) zusätzliche Prüfungspflichten für die zuständige Fahrerlaubnisbehörde eingeführt worden (Unteranlage 1 der Anlage 5). Mangels hinreichender medizinischer Kenntnisse der Fahrerlaubnisbehörde kann diese die Fahreignung regelmäßig nicht verlässlich beurteilen, wodurch häufig Zweitgutachten notwendig werden. Im Rahmen des gewünschten Bürokratieabbaus hält es der BGL für erforderlich, diese Neuregelung wieder zu streichen.

9. Anerkennung von Ausbildungsstätten nach § 9 BKrFQG

- Der BGL macht auch an dieser Stelle (wie bereits in der Stellungnahme zum BKrFQG im Jahr 2025) geltend, dass ausbildende Betriebe, die bereits nach dem BBiG als Ausbildungsbetriebe staatlich anerkannt sind, nicht verpflichtet sein sollten, eine zusätzliche behördliche Genehmigung beizubringen, um Ausbildungsstätte im Sinne von § 9 BKrFQG sein zu können.
- Außerdem sollten zugelassene Unterrichtsräume bei Nutzung durch andere anerkannte Ausbildungsstätten nicht erneut zugelassen werden müssen; der BGL spricht sich stattdessen für eine Anzeige-/Informationslösung aus.

10. Langfristig erforderlich: Grundlegende Reform der EU-RL zur BKF-Qualifikation

- In Anbetracht des weiter zunehmenden Fahrermangels ist die Abschaffung der verpflichtenden Grundqualifizierung und Weiterbildung erforderlich. Stattdessen sollten unverzichtbare Ausbildungsinhalte in die Lkw-Fahrausbildung integriert werden. Darüber hinausgehende Qualifizierungen/Weiterbildungen sollten in den freiwilligen unternehmerischen Verantwortungsbereich übertragen werden.
- Im Mindesten aber sollten rasch Ausnahmen von der Weiterbildungspflicht für erfahrene Berufskraftfahrer eingeführt werden; außerdem die Schaffung der Möglichkeit eines vorübergehenden Berufszugangs ohne Nachweis einer Weiterbildung Hintergrund ist, dass sich seit der Einführung des jetzt geltenden BKF-Qualifikationsrechts ab dem Jahr 2006 ff. der Arbeitsmarkt im Hinblick auf den Fahrermangel stark verändert hat. In weit größerem Maße als früher existieren Möglichkeiten für Fahrer und Unternehmen, sich notwendige Informationen zur Ausübung des Berufs des Berufskraftfahrers zugänglich zu machen.

- Außerdem gilt immer zu berücksichtigen, dass Fahrer, die für Unternehmen aus Drittstaaten fahren, und in der EU mit bilateralen Genehmigungen grenzüberschreitende Beförderungen oder Transit durchführen, ein Qualifikationsniveau auf Basis des hohen deutschen Standards regelmäßig nicht sicher vorweisen können.