

Betreff: Email
Gesendet: 14.08.2025, 17:22:01
Von: [REDACTED]@bgl-ev.de>
An: Ref-StV11
CC: [REDACTED]
Anhänge: [BGL Stellungnahme Ukraine-VO, BKrFQV, BKrFQG 16.02.2024.pdf](#)
[Tabelle BGL-Vorschläge zur regelmäßigen erforderlichen Weiterbildung.pdf](#)

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Vergewissern Sie sich, dass Absender, Anlage, Verlinkung vertrauenswürdig sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebes StV11-Team,

der BGL bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Allgemeine Anmerkungen:

- **Kurze Stellungnahmefrist inmitten der Urlaubszeit inakzeptabel:**

Wie Sie wissen, ist die Weiterentwicklung und Entbürokratisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts für das Transportlogistikgewerbe angesichts des akuten Fahrermangels sehr wichtig. Wenngleich sich der Gesetzentwurf nicht wesentlich von dem aus dem vergangenen Jahr unterscheidet, ist es angesichts der Bedeutung gleichwohl nicht nachvollziehbar, dass für die Möglichkeit einer Stellungnahme inmitten der Urlaubszeit nur eine kurze Frist von wenigen Tagen gewährt wird. Da der Referentenentwurf ausweislich der Anlage 1 vom 11. Juli stammt, wäre eine frühzeitige Verbändebeteiligung durchaus möglich gewesen. Durch den Versand der Anhörung am 5. August hingegen mit Frist zum 15. August verwehren Sie es uns als Verband, sich angemessen mit dem Gesetzentwurf zu befassen und eine qualifizierte Stellungnahme abzugeben. Wir können uns daher im Rahmen dieser Anhörung lediglich auf die nachfolgenden Stichpunkte beschränken.

- **UAAusnV sowie BKrFQV und FeV müssen zügig folgen:**

Darüber hinaus bedauert der BGL, dass mit Versand der Anhörung zum vorliegenden Gesetzentwurf nicht zugleich auch die Entwürfe für eine Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, insb. der Fahrerlaubnis-Verordnung, versandt wurden. Der BGL bittet mit Blick auf den bereits erwähnten akuten Fahrermangel und den bereits sehr starken zeitlichen Verzug zur Verabschiedung der genannten Regelungen darum, die entsprechenden Verordnungsentwürfe zeitnah in die Anhörung zu geben.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang gern daran, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung bereits im Jahr 2020, also in der vorletzten Legislaturperiode!, aufgefordert hat, „dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur bis Mai 2021 die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, in der Regelungen über den Einsatz von Fremdsprachenprüfungen und den Einsatz von e-Learning enthalten sind“. Auch die EU-rechtlichen Möglichkeiten zum erleichterten Einsatz ukrainischer Fahrer lässt Deutschland seit nunmehr bereits 3 Jahren ungenutzt.

Dem BGL ist es bereits seit langem nicht mehr möglich, diesen Zeitverzug im Gewerbe zu vermitteln. Er schadet massiv der Glaubwürdigkeit von Regierung und Parlament und befördert die Kluft zwischen Politik und Gesellschaft.

Besondere Anmerkungen:

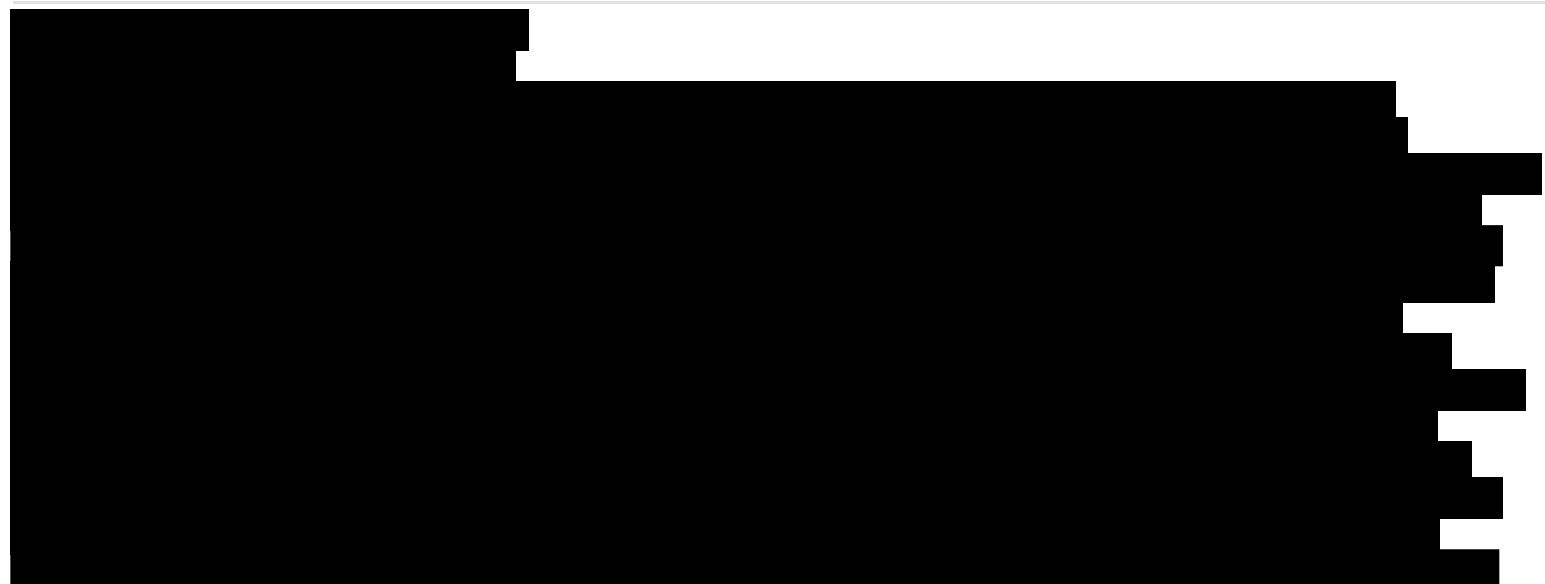
- Der BGL verweist zunächst auf seine Stellungnahme vom 16. Februar 2024, die dem Referat vorliegt, jedoch im Anhang erneut beigefügt ist.
- Der BGL verweist zudem nochmals auf die von ihm erarbeiteten Vorschläge zur Erleichterung für die regelmäßige erforderliche Weiterbildung, die Ihnen zur Umsetzung der Prüfaufträge der Kommission Straßengüterverkehr am 17. September 2024 zugesandt wurden. Diese Vorschläge sind im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt. Wir fügen diese daher ebenfalls im Anhang bei. Hervorzuheben sind hierbei insb. zwei Punkte aus den im Dokument genannten Nummern 8 und 9:

- o Die Regelungen zu § 9 BKrFQG (Anerkennung von Ausbildungsstätten) sind zu bürokratisch. Die Vorschriften sollten dahingehend geändert werden, dass Unternehmen Schulungen auch in eigenen Räumen bzw. auch am Unternehmenssitz durchführen können. Die vorhandene Verknüpfung von Räumen und Schulungsträger ist aufzulösen. Räume sollten auch außerhalb des Schulungsträgers als zulässig zu erachtet werden.
 - o Im Hinblick auf die Anerkennung/Zertifizierung der Referenten spricht sich der BGL für eine Erweiterung der Erlaubnis auf Unternehmen bzw. befähigte Personen im Unternehmen aus.
- Vor diesem Hintergrund weisen wir darauf hin, dass die im Gesetzentwurf ergänzten Regelungen in § 9 Abs. 3 sowie der entsprechenden Anzeigepflicht bei Änderungen und der Bußgeldvorschriften ein Mehr an Bürokratie darstellen. Dem Ziel der Entbürokratisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrecht nähert sich der Gesetzentwurf damit allein mit dem grundsätzlichen Ermöglichen des digitalen synchronen Lernens.

Mit freundlichen Grüßen

██████████ L.M. Eur.
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Leiter der Repräsentanz Berlin

Telefon: +49 30 202409-██████████
Mobil: +49 172 895 ██████████
E-Mail: ██████████@bgl-ev.de



BGL-Vorschläge für Erleichterungen für die regelmäßige erforderliche Weiterbildung

	<u>Verband</u>	<u>Sachverhaltskonstellation</u> (Beschreibung der Sachverhaltskonstellation, in der Erleichterungen geschaffen werden sollten)	<u>Begründung</u> (Begründung, warum in dieser Konstellation Erleichterungen geschaffen werden könnten)	<u>Lösungsvorschlag</u> (Lösungsvorschlag, der die in der Praxis gewünschten Erleichterungen beinhaltet)
1.		<p>Abschaffung der Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung</p> <p>Letztlich sollte es das Ziel sein, das EU-Recht dahingehend zu ändern, dass die Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung gänzlich abgeschafft wird.</p>	<p>Die Pflicht zur obligatorischen Weiterbildung wurde mit Einführung von BKrFQG und BKrFQV (ab dem Jahr 2006 ff.) eingeführt und existierte vorher nicht.</p> <p>Inzwischen hat sich der Arbeitsmarkt im Hinblick auf den Fahrermangel jedoch stark verändert. Außerdem existieren in weit größerem Ausmaß als früher die Möglichkeiten für die Fahrer und Unternehmen, notwendige Informationen zu beschaffen.</p> <p>Die notwendigen Weiterbildungen sollten in die Verantwortung der Unternehmen gestellt werden. Es bestehen ohnehin genügend Anreize für die Unternehmen, ihre Fahrer in wichtigen Dingen zu schulen, z.B. beim Einsparen von Kraftstoff. Daher wird jedes Unternehmen, das am Markt bestehen bleiben will, freiwillig Schulungen durchführen. Diese können allgemeiner Natur sein ebenso wie auf</p>	<p>Eine gänzliche Abschaffung der Pflicht wäre das Endergebnis einer Abstimmung auf EU-Ebene. Das BMDV hatte als Ergebnis der Kommission Straßengüterverkehr zugesagt, sich auf EU-Ebenen für Erleichterungen einzusetzen</p>

			<p>das Transportgut oder die Transportart bezogen.</p> <p>Hinzu kommen ungleiche Wettbewerbsbedingungen: Fahrer, die für Unternehmen aus Drittstaaten fahren, und in der EU mit bilateralen Genehmigungen grenzüberschreitende Verkehre oder Transit durchführen, haben keine Pflicht zur Weiterbildung.</p>	
2.		<p>Keine Pflicht zur Weiterbildung bei Besitz der Fahrerlaubnis-Klasse C vor dem 10.09.2009</p>	<p>Siehe Nr. 1</p> <p>Fällt die Pflicht zur Weiterbildung gänzlich weg, ist auch die Besitzstandsregelung entsprechend anzupassen.</p>	<p>Die Besitzstandsregelung in § 4 BKrFQG ist entsprechend dahingehend zu ändern, dass Fahrer, die ihre Fahrerlaubnisklasse-Klasse C vor dem 10.09.2009 erworben haben, keine regelmäßige Weiterbildung nachweisen müssen.</p>
3.		<p>Keine Pflicht zur Weiterbildung bei Erwerb der Fahrerlaubnis-Klasse C nach dem 10.09.2009</p> <p>Erforderlich ist in diesem Fall nur die (beschleunigte) Grundqualifikation.</p>	<p>Nur zur systematischen Klarstellung. Ein Fahrer, der seine Fahrerlaubnis-Klasse C nach dem 10.09.2009 erworben hat, braucht die (beschleunigte) Grundqualifikation, nicht jedoch eine Weiterbildung</p>	<p>Entsprechende Klarstellung im Gesetz</p>
4.	<p>Hilfsweise, für den Fall, dass eine gänzliche Abschaffung der Weiterbildung politisch nicht unmittelbar durchsetzbar sein sollte, spricht sich der BGL in Zusammenhang mit der Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung für folgende Änderungen aus:</p>			
5.		<p>Weiterbildungspflicht bei erfahrenen BKF</p>	<p>Die Themen wiederholen sich ständig, da die Bereiche in der BKrFQV nicht massiv erneuert werden. Mit einer</p>	<p>Entsprechende Änderung im Gesetz</p>

		<p>Wegfall der Weiterbildungspflicht; hilfsweise Reduzierung der Weiterbildungspflicht auf 7 Stunden (eine Schulung) alle fünf Jahre für Berufserfahrene nach 20 Jahren Arbeitserfahrung.</p>	<p>komprimierten Schulung, um Veränderungen bekannt zu geben und zu schulen, ist ein Kurs alle 5 Jahre nach einer gewissen Berufserfahrung ausreichend.</p> <p>Es ist für einen älteren BKF in keiner Weise attraktiv, nur als Aushilfe, d.h. nicht am Steuer, tätig sein zu können. Doch das ist Stand jetzt leider die Folge, wenn die Module nicht gemacht wurden.</p> <p>Dringend erforderlich ist die stärkere Einbindung älterer Arbeitnehmer in den Arbeitsmarkt, insbesondere auch bei BKF.</p>	
6.		<p>Stundenanzahl E-Learning Möglichkeit der Remote Weiterbildung ohne physische Präsenzpflicht</p> <p>Jetziges EU-Recht erlaubt nur 12 Stunden.</p> <p>Idealerweise ist das EU-Recht dahingehend zu ändern, dass es keine Begrenzung nach Stunden für das E-Learning mehr gilt.</p>	<p>Ein solches Angebot könnte sodann von zu Hause oder Unterwegs wahrgenommen werden.</p> <p>Dies wäre für die betroffenen Unternehmen wirtschaftlich attraktiv, für die Fahrer auch unter didaktischen Gesichtspunkten sinnvoll.</p> <p>Außerdem: Der 12- Stunden-Zeitraum passt nicht zu einem 7-Stunden-Modul. Hier wären zumindest 14 Stunden sinnvoll,</p>	<p>Erlaubnis von Online-Meetings / -Schulungen ohne permanente Überprüfung der Präsenz. Idealerweise unbegrenzte (sonst höhere) Stundenanzahl.</p>

		Auch asynchrones E-Learning ist zu ermöglichen.	weil dies 2 Modulen entsprechen würde. Viele Unternehmen in der Praxis wünschen eine noch höhere Stundenanzahl.	
7.		<p>Möglichkeit der Aufteilung der Module Möglichkeit der Aufteilung der einzelnen Weiterbildung auf Einheiten mit min. 2 Stunden (in Verbindung mit Remote).</p>	<p>Eine solche Option könnte sodann auch unterwegs vor oder nach der täglichen Arbeitszeit in Anspruch genommen werden und es müsste nicht ein ganzer Tag in die Weiterbildung investiert werden. (Dies ist bei einer Aufteilung in zweimal 3 ½ Stunden nicht ohne weiteres möglich.</p> <p>Es sprechen didaktische Gründe dafür (bessere Aufnahme des Wissens)</p> <p>Es sprechen auch wirtschaftliche Gründe dafür, da Stand jetzt Aufwand und Nutzen der Weiterbildung in einem Missverhältnis stehen. Hauptkostenpunkt der Weiterbildung ist nicht das Modul selbst, sondern die Arbeitszeit des BKF.</p>	Erlaubnis von Online-Meetings / Schulungen mit einer Minstdauer von 2 Stunden
8.		<p>Anerkennung der Räumlichkeiten nach § 9 BKrFQG Die Regelungen bzgl. der Anerkennung der Räume für die Weiterbildung sind zu bürokratisch.</p>	Weiterbildungen sind ohne Weiteres auch in eigenen Räumlichkeiten oder in Räumlichkeiten am Unternehmenssitz durchführbar.	Änderungen der Vorschriften dahingehend, dass Unternehmen auch in eigenen Räumen durchführen können, bzw. dass Unternehmen Schulungen auch am

		Hinzu kommt, dass Räume und Schulungsträger in der Zulassung verbunden sind.		<p>Unternehmenssitz durchführen zu können.</p> <p>Die vorhandene Verknüpfung von Räumen und Schulungsträger ist aufzulösen. Räume sind also auch außerhalb des Schulungsträgers als zulässig zu erachten.</p>
9.		<p>Anerkennung/Zertifizierung der Referenten Die Weiterbildungen dürfen nur von im Bescheid anerkannten Referenten durchgeführt werden. Die Antragsteller müssen die Befähigung der Referenten im Einzelnen belegen.</p>	<p>Die Frage der Befähigung der Referenten kann deutlich mehr in die Eigenverantwortung der Unternehmen gestellt werden. Es kann dazu Situationen kommen, dass anerkannte Referenten wichtige Bereiche nicht beherrschen, z.B. Ladungssicherung für Schwertransporte; Außerdem besteht ein Wertungswiderspruch dahingehend, dass für Unterrichtung in Zusammenhang mit DGUV-Vorschriften die Anerkennung nicht verlangt wird, bei der regelmäßigen Weiterbildung schon.</p>	<p>Erweiterung der Erlaubnis auf Unternehmen bzw. befähigte Personen im Unternehmen</p>
10.		<p>Information der Teilnehmer über bereits absolvierte Schulungen Die Teilnehmer verlieren oft den Überblick über die bereits besuchten Schulungen. Die ehemals ausgestellten</p>	<p>Die Teilnehmer haben oftmals das Problem, dass sie die Daten aus dem BQR nicht einsehen (mangelndes technischem Verständnis der betroffenen Fahrer; viele benutzen die</p>	<p>Möglichkeit schaffen, bei der Eingabe der Personendaten auch eine Mailadresse mit anzugeben. So könnte – ergänzend zu der bereits bestehenden Möglichkeit der Information - der Teilnehmer eine</p>

		Papier- Bescheinigungen konnten hier eine Orientierung bieten.	bestehenden Möglichkeiten der Informationsbeschaffung nicht.)	<p>Mail erhalten, und zwar schon im Zeitpunkt der Eintragung aus dem BQR mit den entsprechenden Informationen zur registrierten Weiterbildung.</p> <p>Diese Information kann der Teilnehmer dann elektronisch oder ausgedruckt aufbewahren.</p>
11.		<p>Verbesserung bei der Abfrage von Eintragungen über absolvierte Schulungen</p> <p>Die Fahrerlaubnisbehörden können Einträge über absolvierte Schulungen in manchen Fällen nicht ansehen, wenn die Daten des Beantragenden nicht 1:1 von allen Ausbildungsstellen gleich erfasst wurden.</p>	z.B. Ergänzung beim Geburtsort mit Land	Die Abfrage aus dem BQR muss für die Fahrerlaubnisbehörden offener gestaltet werden, um eventuell anders eingegebene Daten ebenfalls ansehen zu können (Verbesserung der Suchfunktion).



Stellungnahme

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

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Zusammenfassung:

- Ukrainische Fahrer mit Ergänzungsqualifikation sollten auch über das Datum des Ablaufs des Schutzstatus hinaus (04.03.2025) als grundqualifiziert gelten. Der Ablauf der Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises mit SZ 95.01 zu diesem Zeitpunkt (§ 7 Abs. 6 UAAusV) ist so zu verstehen, dass nur formal die Gültigkeit des Dokuments endet.
- In der UAAusV ist ergänzend klarzustellen, dass Ukrainer mit Ergänzungsqualifikation Anspruch auf Ausstellung einer Fahrerkarte haben.
- Bereits anerkannte Ausbildungsstätten sollten für die Durchführung des digitalen Unterrichts keine weitere Zustimmung der Behörde benötigen. Einhaltung der Anforderungen von Anlage 3 BKrFQV, d.h. Übermittlung des Unterrichtskonzepts sowie Ermöglichung der Überwachung, reichen aus.
- Lange Bearbeitungszeit des FQN: Problem der zeitlichen Vakanz zwischen Bestehen der BKF-Prüfung und Aushändigung des FQN muss gelöst werden.
- Bosnien-Herzegowina ist in Anlage 11 FeV aufzunehmen, mit allen Fahrerlaubnisklassen

Frankfurt am Main, den 16. Februar 2024

Der BGL begrüßt die beiden Verordnungsentwürfe und stimmt mit ihren Inhalten grundsätzlich überein. Das Transportlogistikgewerbe hat der Umsetzung der wichtigen Vorgaben des EU-Rechts zur Zulassung von Fremdsprachen bei der beschleunigten Grundqualifikation sowie von E-Learning im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung schon seit dem Jahr 2020 entgegengesehen.

Für die Möglichkeit der Stellungnahme bedankt sich der BGL und hat zu den Entwürfen folgende Anmerkungen:

Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise (UAAusnV):

- Der BGL begrüßt, dass mit der UAAusnV eine Umsetzung der EU-Verordnung 2022/1280, welche unmittelbar bereits die Anerkennung ukrainischer Führerschiene vorgesehen hat, erfolgt. Für ukrainische Fahrer wird nunmehr ein rechtssicheres Verfahren für den Erwerb einer Ergänzungsqualifikation mit dem Nachweis durch die Schlüsselzahl 95.01 vorliegen. Der BGL regt im Übrigen an, die UAAusnV als Vorbild heranzuziehen, wenn es um die Entwicklung von künftigen Verfahren für die Anerkennung von BKF-Qualifikationen anderer Drittstaaten, die die Kriterien des CEMT-Qualitätscharta erfüllen, geht.

BGL-Position:

- **Ablaufdatum des FQN mit der SZ 95.01**
Nicht sinnvoll ist es auch Sicht des BGL, wenn aufgrund der Vorschrift des § 7 Abs. 6 Nr. 1 UAAusnV ukrainische Fahrer nach Ablauf des Schutzstatus (Art. 4 der RL 2001/55/EG) wieder gänzlich ohne BKF-Qualifikation wären. Für die Güterkraftverkehrsunternehmen wäre dies mit einem erheblichen Ausmaß an Rechtsunsicherheit und Kosten verbunden, da die beschleunigte Grundqualifikation erneut absolviert werden müsste. Die Vorschrift und die der Vorschrift zugrundeliegende Art. 4 Abs. 7 der VO (EU) 2022/1280 ist daher so auszulegen, dass mit Ablauf des Schutzstatus lediglich formal der Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) mit der SZ 95.01 ungültig wird, der ukrainische Fahrer aber weiterhin als qualifiziert gilt. So müsste lediglich die Ausstellung eines neuen Dokuments beantragt werden.
- **Fahrerkarte für ukrainische Fahrer**
Eine große Rechtsunsicherheit besteht derzeit für ukrainische Fahrer bei der Ausstellung von Fahrerkarten. Grund ist, dass die maßgebliche Vorschrift in § 5 Abs. 1 FPersV formell das Vorhandensein einer EU- bzw. EWR-Führerscheins verlangt. Nach Kenntnis des BGL ist die Verwaltungspraxis der Führerscheinstellen in Deutschland noch immer uneinheitlich.

Der BGL regt an, dass in der Verordnung eine Klarstellung erfolgt, dass Ukrainer mit Ergänzungsqualifikation Anspruch auf Ausstellung der Fahrerkarte haben.

Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

- Die Einführung des E-Learnings im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung in Umsetzung der EU-Richtlinie 2020/2561 (insb. Anhang I Abschnitt 4) wird vom BGL begrüßt. Dabei ist der vom EU-Recht ermöglichte Umfang von 12 Stunden in vollem Maße ausgeschöpft worden.

BGL-Position:

➤ Höhere Stundenanzahl

Der BGL gibt hierbei zu bedenken, dass bereits heute vom Transportgewerbe teilweise eine höhere Stundenanzahl für digitales Lernen im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung gewünscht wird, auch wenn das vom derzeitigen EU-Recht nicht gedeckt ist. Unter Einbeziehung künftiger Evaluationen der BAST (§ 3 Abs. 3b BKrFQV-E) sollte aber eine entsprechende Anpassung des EU-Rechts erwogen werden, zumal der Gesetzgeber davon ausgeht, dass im Bereich des asynchronen digitalen Unterrichts eine zeitlich flexible Nutzung der Lerninhalte vorgesehen ist (siehe Begründung S. 46 des Referentenentwurfs).

Transportlogistikunternehmen informierten den BGL außerdem, dass eine Stundenanzahl von 14 Stunden für das digitale Lernen tunlich wäre, da die verbleibenden 21 Stunden dann in drei Modulen zu je 7 Stunden in Präsenzunterricht absolviert werden könnten.

➤ Bereits anerkannte Ausbildungsstätten

Aus Sicht des BGL ist es nicht erforderlich, dass auch bereits anerkannte Ausbildungsstätten (§ 9 BKrFQG), die digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form anbieten möchten, vor Durchführung des digitalen Unterrichts ebenfalls noch einmal der Zustimmung der nach Landesrecht für die Anerkennung von Ausbildungsstätten zuständigen Behörde bedürfen.

Ohnehin ist in Zusammenhang mit der Anerkennung von Ausbildungsstätten bereits zusätzliche Bürokratie geschaffen worden, als nach Ablauf einer Übergangsfrist zum 02.12.2022 die gesetzliche Anerkennung für Ausbildungsbetriebe weggefallen ist und so sämtliche Ausbildungsbetriebe einer staatlichen Anerkennung bedürfen.

Aus Sicht des BGL reicht in diesem Fall die Einhaltung der in Anlage 3 BKrFQV-E geregelten allgemeinen Anforderung aus. Hierzu gehört insbesondere die

Vorlage eines Unterrichtskonzepts an die nach Landesrecht zuständige Behörde sowie die Ermöglichung der Überwachung des digitalen Unterrichts. (Anlage 3, Nr. 5 und 6 BKrFQV-E). Entsprechend ist auch die Formulierung in § 9 Abs. 3 BKrFQG-E anzupassen.

➤ **Zuverlässige Nutzeridentifizierung**

Bezüglich Anlage 3 Nr. 2 BKrFQV-E regt der BGL an, dass die Voraussetzung einer zuverlässigen Nutzeridentifizierung konkreter gefasst wird. So sollte in Nr. 2 aufgeführt werden, dass das Lehrpersonal vor Beginn des digitalen Unterrichts die Identität und während des Unterrichts die Anwesenheit der zu schulenden Unterrichtsteilnehmer zu prüfen hat.

Außerdem sollte zwischen einer Nutzerverifizierung (Prüfung, ob der Nutzer auch der Mensch ist, der er vorgibt zu sein) und einer Nutzerauthentifizierung (bezeichnet den eindeutigen Login-Prozess, der in der Regel durch eine eindeutige Nutzererkennung mit Anmeldenamen und Passwort gegeben ist), unterschieden werden.

➤ **Lange Bearbeitungszeiten bei Ausstellung des FQN**

Ein drängendes Anliegen in der Praxis angehender Berufskraftfahrer ist nach wie vor ungelöst:

Nach § 3 Abs. 7 BKrFQG tritt während der Berufsausbildung an die Stelle des Nachweises der Grundqualifikation der Ausbildungsvertrag. Nach Abschluss der Ausbildung entsteht in der Praxis sehr häufig das Problem, dass die Ausstellung des FQN lange Zeit beansprucht. In der Übergangszeit steht der angehende BKF ohne Nachweis der Qualifikation dar. Dieser Rechtszustand ist widersinnig, denn warum sollte ein Azubi, der die Abschlussprüfung absolviert hat, und dessen Ausbildungszeit abgelaufen ist, schlechter gestellt werden als während der Ausbildung?

Eine Lösung in der BKrFQV müsste dahin geschaffen werden, dass die IHK-Prüfungsbescheinigung als vorläufiger Nachweis der Qualifikation bei Fahrten im gewerblichen Güterverkehr anerkannt wird; oder es muss ein vorläufiger FQN zur Verfügung gestellt werden.

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

BGL-Position:

➤ **Anlage 11 FeV**

Bosnien-Herzegowina ist mit allen Fahrerlaubnisklassen in Anlage 11 FeV aufzunehmen (bisher fehlen die C-Klassen). Es ist nicht ersichtlich, dass sich die dortige Qualität der Führerschein-Ausbildung signifikant von der in Staaten wie Serbien oder Nordmazedonien unterscheidet.

- **Streichung § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 7 FeV**
Ausdrücklich begrüßt der BGL die Streichung dieser Vorschrift. Die fehlende Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen, die ein Drittstaatenfahrer in einem EU-Mitgliedsstaat prüfungsfrei in einen EU-Führerschein umtauscht, war bisher ein großes Hindernis bei der Einstellung von Fahrern aus Drittstaaten in Deutschland; zumal die Vorschrift in der Praxis einen nur geringen Bekanntheitsgrad hatte.

- **Digitaler Theorieunterricht bei Fahrschulen**
Der BGL regt an, dass digitaler Unterricht auch im Rahmen des theoretischen Fahrschulunterrichts zum Regelfall wird und nicht nur in begründeten Ausnahmefällen möglich ist (§ 4 Abs. 1b FahrschAusbO)