

Zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetzes und einer Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

Zu einzelnen Aspekten des Referentenentwurfs nehmen wir – vorbehaltlich weiterer Anmerkungen und ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Stellung wie folgt:

I. Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetzes

Artikel 1 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz

Die in § 1 Abs. 1 b) vorgenommenen Änderungen legitimieren den Erlass bezüglich der Anwendung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsrechts auf Leerfahrten vom 13.03.2015 und werden von uns ausdrücklich begrüßt. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Erlass in der Praxis von einigen Vertretern der Kontrollbehörden nicht zur Anwendung gebracht worden ist.

Wir begrüßen ebenfalls die in § 2 Abs. 2 a) erfolgte, dringend benötigte Klarstellung, dass unter den aufgeführten Voraussetzungen das Mindestalter auf 18 Jahre abgesenkt werden kann.

Nach hiesiger Auffassung ist allerdings die Mitführipflicht des Ausbildungsvertrages nach § 2 Abs. 6 obsolet und sollte daher gestrichen werden. Durch den Eintrag der betreffenden Schlüsselzahl (182 bzw. 187) in den Führerschein ist der Sachverhalt der Ausbildung bei Straßenkontrollen hinreichend ersichtlich.

Vor dem Hintergrund diverser Missbrauchsfälle und im Hinblick auf einen fairen Wettbewerb und eine qualitative Verbesserung der Aus- und Weiterbildung befürworten



wir, dass bessere Voraussetzungen für die behördlichen Kontrollen geschaffen werden, auch wenn der damit verbundene Mehraufwand – insbesondere die in Abs. 7 verankerte Meldepflicht der Ausbildungsstätten – nicht unerheblich ist.

Hinsichtlich der Änderungen des § 8 begrüßen wir grundsätzlich, dass der Bitte der Verkehrsministerkonferenz nachgekommen und im deutschen Recht ein weiterer europaweit anerkannter Nachweis für die Weiterbildung geschaffen werden soll. Allerdings stellt sich hier die Frage, warum dies nicht bundesrechtlich verbindlich geregelt sondern zur Länderangelegenheit erklärt wird. In den letzten Jahren haben die insbesondere von der sog. Grenzgängerproblematik betroffenen Bundesländer wenig Initiative zur Klärung der Angelegenheit gezeigt, obwohl dies rechtlich gemäß § 74 FeV möglich gewesen wäre. Daher bestehen erhebliche Zweifel, dass sich dies durch die Ermächtigung gemäß § 8 Abs. 4 Ziffer 3 ändern wird.

II. Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Artikel 1 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass künftig durch die Weiterbildung alle Kenntnisbereiche abgedeckt werden müssen, § 4 Abs. 1. In einigen Bundesländern war dies bereits gängige Praxis, in anderen Bundesländern war es dagegen möglich und ausreichend, lediglich ein Modul mehrfach zu absolvieren. Im Interesse der Verbesserung der Qualität der Weiterbildung wird diese längst überfällige Klarstellung begrüßt.

Der Verweis in § 9 Abs. 1 Nr. 1 auf § 7 Abs. 1 Satz 5 ist nicht nachvollziehbar, da § 7 Abs. 1 nur aus vier Sätzen besteht.

Die Anlage 2 b (zu § 5 Abs. 1 Nummer 2) unterscheidet nur zwischen einem Block von fünf aufeinander folgenden Schulungstagen und einer eintägigen Weiterbildung. Nicht berücksichtigt wird hierbei, dass es in der Praxis auch Weiterbildungsblöcke gibt, die zwei, drei oder vier Tage betragen. Insbesondere Zwei-Tages-Blöcke kommen häufig vor. Gemäß § 4 Abs. 2 BKrFQV sind solche Teil-Blöcke zulässig. Daher bitten wir, in Anlage 2 b die Möglichkeit von Teil-Blöcken aufzunehmen. Dies könnte dadurch geschehen, dass in der ersten Alternative die Zahl „fünf“ gestrichen wird und durch ein Leerfeld ersetzt wird, in das die betreffende Zahl durch die Ausbildungsstätte eingetragen werden kann.

Artikel 2 Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Formulierung in § 10 Abs. 1 laufende Nummer 9 Spalte Auflagen Nr. 2.3 „im Sinne des § 42 in Verbindung mit § 43 des Personenbeförderungsgesetzes“ ist inhaltlich nicht nachvollziehbar. Sie sollte in „im Rahmen eines Linienverkehr gemäß §§ 42 oder 43 des Personenbeförderungsgesetzes“ abgeändert werden.

In der Anlage 9 Abschnitte B Unterabschnitt II laufende Nummer Schlüsselzahl 187 heißt es im letzten Satz „Die Auflagen nach Nummer 3 und 4 entfallen...“. Die Ziffer

187 enthält aber nur drei Auflagen. Es wird diesseits vermutet, dass es sich um ein redaktionelles Versehen handelt und die in Auflage 3 am Ende genannten „Fahrten ohne Fahrgäste“ in einem neuen Absatz mit der Nummerierung 4 aufgeführt werden müssten. Dies bitten wir entsprechend zu korrigieren.



Darüber hinaus regen wir an, den Punkt „freigestellte Schülerverkehre“ gemäß § 1 der *Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG* zur Klarstellung bei den Auflagen des § 10 Abs. 1 lfd Nr. 9 FeV und den Schlüsselzahlen aufzunehmen. Wir halten es für die Attraktivität des Berufes des Berufskraftfahrers und als Anreiz für Busunternehmen auszubilden für sehr wichtig, dass der Rechtsrahmen es ermöglicht, junge Menschen frühzeitig und so weit wie möglich in die Betriebsabläufe zu integrieren und entsprechend umfangreich einsetzen zu können.

Die nunmehr europarechtskonforme Regelung hinsichtlich des Mindestalters in den Auflagen von § 10 Abs.1 lfd. Nr. 9 FeV wird von uns inhaltlich begrüßt. Wir befürchten allerdings, dass die vorgeschlagene Formulierung angesichts dieser komplexen Materie u.a. bei den Führerscheinstellen zu Missverständnissen führen und der Eindruck entstehen könnte, dass bis zum Erreichen des 24. Lebensjahres nur im Inland gefahren werden darf. Dem könnte entgegengewirkt werden, in dem man aus Gründen der Übersichtlichkeit die Formulierung der Auflagen der Führerscheinklasse C übernimmt. Dort ist im Plural formuliert, dass die Auflagen entfallen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das Mindestalter nach Buchstabe a erreicht hat oder die Ausbildung nach Buchstabe b abgeschlossen ist.

bdo, 20.07.2015