

Novelle der Fahrerschulerausbildungsordnung

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Zu der Fachveröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) und der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA) *Novelle der Fahrerschulerausbildungsordnung* nimmt der bdo Stellung wie folgt:

I. Ausgangslage

Bei den privaten und mittelständischen Busbetrieben in Deutschland besteht ein existenzbedrohlicher Fahrpersonal­mangel. Derzeit fehlen rund 7.800 Busfahrerinnen und Busfahrer. Der Grund sind die zunehmenden altersbedingten Personalabgänge, da bereits über die Hälfte des Fahrpersonals über 55 Jahre alt ist. Hinzu kommt ein stetig steigender Fahrpersonalbedarf für die geplante Verkehrswende und den damit erforderlichen Kapazitätsausbau. Bis in 2030 werden daher 87.000 neue Busfahrer:innen benötigt. Die Schienenersatzverkehre für die geplanten, umfangreichen Bahnsanierungsmaßnahmen und die Auswirkungen des Deutschlandtickets sind hier noch gar nicht berücksichtigt.

Die Rekrutierung des Fahrpersonals ist, neben des allgemeinen Fachkräftemangels, durch die bürokratische und über­teuerte Ausbildung in Deutschland erschwert. In Deutschland fällt dieselbe Busfahrausbildung mit bis zu 244 Pflichtstunden und 10.000 bis 12.000 Euro deutlich zeit- und kostenintensiver als im europäischen Ausland aus (Zum Vergleich: In Österreich sind 38 Pflichtstunden und ca. 3.600 EUR aufzuwenden). Der bdo hat daher ein [Maßnahmenpaket](#) zur Entbürokratisierung des Berufszugangs erarbeitet. Darin schlagen wir insbesondere vor, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung zu integrieren („2 in 1“) und die Pflichtstunden der Führerscheinklasse D auf die Anzahl der Pflichtstunden der Klasse D1 anzupassen.

Die in dieser Fachveröffentlichung durch die Arbeitsgruppe der bast und DFA vorgeschlagenen Anpassungen der Ausbildungsinhalte für die Führerscheinklassen D1, D1E, D und DE führen nicht zu der dringend erforderlichen Entbürokratisierung der Ausbildung. Denn die Anzahl der praktischen Mindeststunden soll unverändert und die Anzahl der theoretischen Unterrichtsstunden je nach Vorkenntnissen nur minimal reduziert oder gar erhöht werden. Nach diesen Vorschlägen würden sich die Ausbildungskosten für die Busführerscheinklasse D mit Vorbesitz der Klasse B und die Berufskraftfahrerqualifikation (derzeit 244 Pflichtstunden) bei einer Reduktion um 12 Doppelstunden zu 90 Min. (die Höchste in der Fachveröffentlichung vorgesehene Reduktion) lediglich um 9,8 Prozent reduzieren. Bei Ausbildungskosten von 10.000 bis 12.000 EUR entspräche das einer Ersparnis von lediglich 980 EUR bzw. 1.176 EUR. Bei der Führerscheinklasse D1 ist die vorgesehene Reduktion mit 2,6 Prozent deutlich geringer. Die Ausbildungskosten für den Führerscheinklasse D1 und die Berufskraftfahrerqualifikation würden bei derzeit 224 Pflichtstunden lediglich um ca. 267 EUR sinken.

Diese minimale Reduktion der Ausbildungszeiten und Ausbildungskosten ist im europäischen Vergleich nicht akzeptabel. Daher ist zwingend die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung „2 in 1“ zu integrieren, damit dieselbe Ausbildung zeit- und kostengünstiger absolviert werden kann. Zudem sind die Pflichtstunden der Führerscheinklasse D auf die Anzahl Pflichtstunden der Klasse D1 anzupassen, um prüfungreife Busfahrerschüler:innen mit dem Erlangen der Prüfungsreife zur Prüfung zuzulassen.

II. Stellungnahme

a. Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung „2 in 1“

Dass die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert wird, verlängert und verteuert die Ausbildung enorm. Der bdo schlägt daher vor, die Berufskraftfahrerqualifikation und die Führerscheinausbildung „2 in 1“ zusammen zu schulen und zusammen in einer Theorie- und einer Praxisprüfung zu prüfen. Die bestehenden Prüfungsanforderungen sollen ausdrücklich unverändert bleiben. Das Zusammenlegen beider Ausbildungen in eine Unterrichtseinheit, eine Theorie- und eine Praxisprüfung würde Synergien nutzen und Bürokratie abbauen. Der Zeit- und Kostenaufwand der inhaltlich und qualitativ gleichbleibenden Ausbildung wäre erheblich reduziert. Dadurch könnte dieselbe Ausbildung wie im EU-Ausland zeit- und kostengünstiger absolviert werden. Weitere Details entnehmen Sie bitte unserem [Positionspapier](#) (Seite 6 und 13).

Die in der Fachveröffentlichung auf Seite 8 unter Ziffer 2.2.2 aufgeführte Schlussfolgerung, die „*Überschneidungen der Führerscheinausbildung und der Berufskraftfahrerausbildungen*“ würden „*nur im Wortlaut in einigen Punkten existieren*“ ist unzutreffend. Denn faktisch werden zusammengehörende Ausbildungsinhalte sowohl in der Führerscheinausbildung, als auch in der Berufskraftfahrerqualifikation behandelt, z.B. Schulungen hinsichtlich der Fahrtauglichkeit. Für die Schulung in der Berufskraftfahrerqualifikation muss zur Anknüpfung an die Vorkenntnisse aus der Führerscheinausbildung folglich wiederholend auf die Inhalte der Führerscheinausbildung zurückgegriffen werden. Diese Doppelungen können vermieden werden, wenn die in der Praxis ohnehin beide abgelegten Ausbildungen in Theorie und Praxis zusammen geschult und geprüft werden. Es würden keine Ausbildungsinhalte entfallen, dieselbe Ausbildung würde jedoch effizienter erworben werden. Insofern verkennt die vorliegende Fachveröffentlichung die durch den bdo und die Güterverkehrsverbände BGL, DSLV und BDE vorgebrachten, praxisgerechten Reformvorschläge für eine „2 in 1“-Ausbildung.

Zudem ist die Feststellung der Arbeitsgruppe, dass „*die Fahrausbildung als Basisausbildung anzusehen und vor der Grundqualifikation stattfinden*“ müsse, schon heute unzutreffend, da für das Absolvieren der Berufskraftfahrerqualifikation noch gar kein Führerschein vorliegen muss. Mit einer zusammengelegten Schulung und Prüfung der Führerscheinausbildung und der Berufskraftfahrerqualifikation „2 in 1“ würde die von der Arbeitsgruppe befürwortete Ausbildungsreihenfolge durchgeführt werden.

b. Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden unter Beibehaltung des Leistungsprinzips und der Ausbildungsqualität

Im europäischen Vergleich müssen Fahrschüler:innen in Deutschland für den Busführerschein deutlich mehr Pflichtstunden für dieselbe Ausbildung absolvieren. Je nach bisheriger Fahrpraxis im Pkw sind bis zu 137 Lektionen vorgeschrieben. Der bdo schlägt vor, dass die gesetzlich vorgeschriebene Mindestanzahl der Theorie- und Praxislektionen der Führerscheinklasse D auf die Anzahl der Lektionen der Führerscheinklasse D1 gesenkt wird. Das käme der Praxis gerecht, da viele Fahrschüler:innen bereits früher die Prüfungsreife erlangen und die verbleibende Anzahl Pflichtstunden dennoch „absitzen“ müssen. Der bdo betont ausdrücklich, dass lediglich die Anzahl der mindestens zu absolvierenden Pflichtstunden reduziert werden, jedoch keinesfalls alle Busfahrschüler:innen zwingend auch mit dieser reduzierten Stundenzahl den Führerschein erhalten sollen. Durch die gleichbleibenden Ausbildungsinhalte und Prüfungsanforderungen bleibt die gleich hohe Ausbildungsqualität sichergestellt. Für talentierte Fahrer:innen kann der Zeit- und

Kostenaufwand für dieselbe Ausbildung aber erheblich reduziert werden. Weitere Details entnehmen Sie bitte unserem [Positionspapier](#) (Seite 4 und 12).

Das auszubildende Busfahrer:innen logischerweise Fahrerfahrung im Pkw vorweisen, führt bei der Arbeitsgruppe zu folgender Schlussfolgerung (Seite 61, Ziffer 4.5): *„Daher sollte die Erlangung eines besseren „Raumgefühls“ für Großfahrzeuge einen größeren Stellenwert in der Ausbildung bekommen. Wir empfehlen deshalb eine Reduzierung der besonderen Ausbildungsfahrten (Fahrten auf Autobahn und Nachtfahrten), aber eine Ausweitung der Grundausbildung um weitere, über die die Grundfahraufgaben hinausgehende Rangierübungen, die im Einzelnen noch definiert werden müssten. Der Gesamtausbildungsaufwand sollte aus den o.g. Gründen deshalb nicht wesentlich verändert und auch weiterhin verbindlich festgelegt werden, vor allem weil die Beförderung von Personen im politischen Interesse ist und besondere Anforderungen an den Fahrer stellt. Außerdem entsteht aus der ständig wachsenden Anzahl von immer intelligenter werdenden Fahrerassistenzsystemen ein neuer Ausbildungsbereich, der Zeit in Anspruch nimmt und in die Ausbildung integriert werden muss.“* Dieser Einschätzung muss ausdrücklich widersprochen werden. Bei den angehenden Busfahrer:innen handelt es sich um Inhaber:innen eines Pkw-Führerscheins. Diese wie absolut unerfahrene Verkehrsteilnehmende zu behandeln, ist realitätsfremd. Wozu sollen weitere Rangierübungen gesetzlich vorgeschrieben werden, wenn Busfahrerschüler:innen keine Schwierigkeiten beim Rangieren haben? Hier werden erneut unsinnige Zusatzpflichtstunden geschaffen, die talentierte Auszubildende „absitzen“ müssten. Nur Fahrschüler:innen mit Schwierigkeiten beim Rangieren sollten individuell benötigte Zusatzstunden absolvieren, da sie ansonsten die Fahrprüfung nicht bestehen. Beim Erwerb des Busführerscheins handelt es sich um eine Umschulung auf eine andere Fahrzeugkategorie, nicht um das Erlernen des Fahrens. Daher muss sich die Ausbildung an den individuellen Kenntnissen und Fähigkeiten der Fahrschüler:innen bemessen. Maßgebend darf folglich nur das Bestehen der Fahrprüfung sein und nicht das absolvieren einer vorgeschriebenen Mindeststundenzahl. Daher schlägt der bdo ausdrücklich nur vor, die Anzahl der Pflichtstunden zu reduzieren, um prüfungsreife Kandidat:innen zur Prüfung zuzulassen. Die Ausbildungsinhalte und die Prüfungsanforderungen sollen unverändert bleiben und im individuellen Lerntempo der Bus-Fahrschüler:innen absolviert werden. Eine weitere Ausdehnung der Grundausbildung ist daher abzulehnen.

Das auf Seite 61 angeführte, „politischen Interesse“ an der Personenbeförderung sollte sich nicht auf die Schaffung neuer Pflichtstunden richten, sondern auf die Gewinnung ausreichender Busfahrpersonale durch eine moderne, qualitative und unbürokratische Ausbildung. Denn ohne eine Entbürokratisierung der Busfahrausbildung und einer Senkung der enormen Dauer und Kosten der Ausbildung wird es künftig aufgrund des Fahrpersonalmangels keine Personenbeförderung in Bussen mehr geben können.

III. Erforderliche Textänderungen

1. Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung („2 in 1“)

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)

- In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.
- In § 2 Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.

- In § 18 Abs. 4 BKrFQG werden jeweils nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.
- In § 19 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt.

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- § 1 Abs. 3 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen können für den praktischen Teil amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr hinzuziehen. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen müssen für den praktischen Teil in Satz 2 bezeichnete Sachverständige oder Prüfer hinzuziehen, soweit sie nicht über eigenes Personal mit gleichwertiger Qualifikation verfügen. Bei Bedarf müssen die zuständigen Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

- § 2 Abs. 7 BKrFQV wird wie folgt gefasst:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Bei Bedarf müssen die zuständige Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

2. Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden für die Klasse D

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO)

- Anlage 2.8 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:
 - o Die Spalte „D1 10 Doppelstunden“ ist in „D1, D 10 Doppelstunden“ abzuändern.
 - o Die Spalte „D1 (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ abzuändern.
 - o Die Spalte „D1 (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ abzuändern.
 - o Die Spalte „D 18 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - o Spalte „D (Vorbesitz C) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - o Spalte „D (Vorbesitz C1) 12 Doppelstunden“ ist zu streichen.
 - o Die Spalte „D (Vorbesitz D1) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen.

- Anlage 5 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen.
 - Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D) sind die Angaben „20, 5, 5, 5“ durch die Angaben „4, 3, 1, 1“ zu ersetzen.
 - Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D“ (Erwerb der Klasse DE) ist zu streichen.
 - In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D1E) sind die Angaben „D1“ durch die Angabe D1, D“ und die Angabe „D1E“ durch die Angabe „D1E, DE“ zu ersetzen.

Berlin, 29. Februar 2024