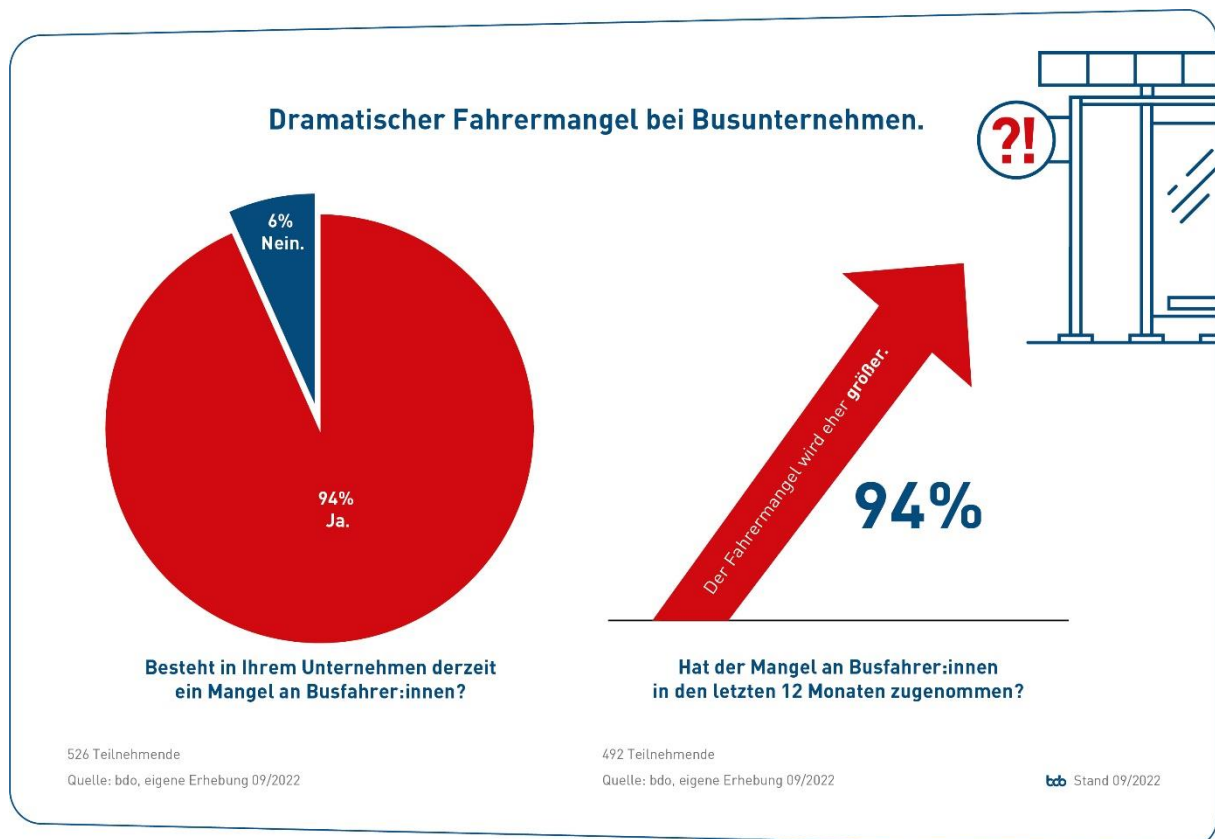


Fahrpersonalmangel – Maßnahmen auf EU-Ebene

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der rund 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus den Bereichen Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

I. Ausgangssituation

Der Fahrpersonalmangel hat bei den privaten und mittelständischen Busbetrieben ein existenzbedrohliches Ausmaß angenommen. Umfragen des bdo unter seinen Mitgliedsunternehmen haben ergeben, dass sich die Situation immer weiter zuspitzt: Bestand im Oktober 2021 noch bei 85,1 Prozent der deutschen Busunternehmen ein akuter Fahrpersonalmangel, sind es im September 2022 bereits 93,5 Prozent. Über 95 Prozent der befragten Unternehmen gehen davon aus, dass sich das Problem zukünftig weiter verschärfen wird. Schon im Oktober 2021 waren 67,4 Prozent der befragten Busbetriebe aufgrund des Fahrpersonalmangels nicht in der Lage, ihre Leistungen vollständig zu erbringen. Im September 2022 können bereits über 80 Prozent der Busunternehmen geplante Fahrten nicht durchführen, nicht an Ausschreibungen teilnehmen oder müssen Kundenanfragen ablehnen. 30,8 Prozent der Busunternehmen können mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal das Volumen zwar noch bedienen, als Unternehmen aber nicht mehr wachsen. Dies hat zur Folge, dass 58,3 Prozent der Betriebe aufgrund des Fahrpersonalmangels in ihrem Wachstum gehindert werden. Sie können daher ihr umfangreiches Angebot nicht mehr halten und auch nicht weiter ausdehnen.

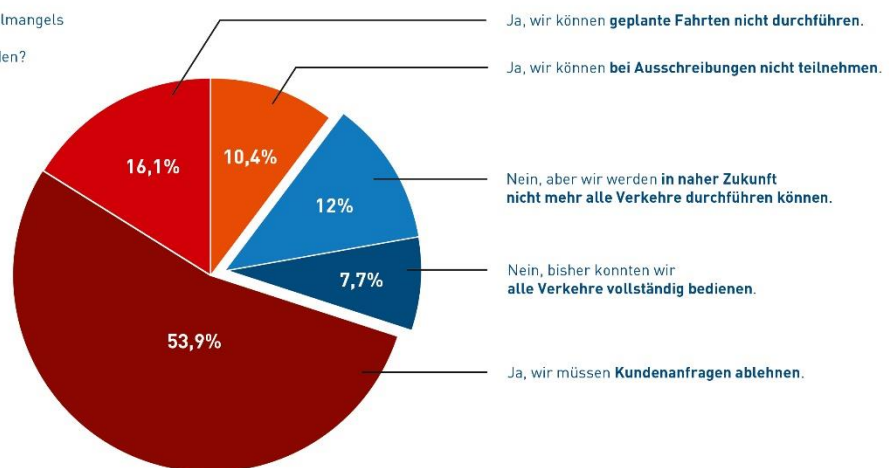


Leidtragende sind die Verbraucherinnen und Verbraucher: 29,9 Prozent der befragten Busunternehmen haben Schwierigkeiten, ihre vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. Dadurch reduziert sich zwangsweise das Angebot an Mietomnibussen und in der Bustouristik. Zusätzlich ist die öffentliche Daseinsvorsorge gefährdet: Die geplante Verkehrswende mit einer angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen wird ohne den Bus, das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, nicht gelingen. Dadurch wird aber der Fahrpersonalbedarf im öffentlichen Nah- und Fernverkehr zusätzlich steigen. Hinzu kommen die Schienenersatzverkehre, welche für die zahlreichen Bau- und Bahninfrastrukturmaßnahmen erforderlich sein werden. Ohne zusätzliche Busfahrer:innen können weder die Verkehrswende, noch die öffentliche Grundversorgung sichergestellt werden.

Fahrpersonalmangel bremst Verkehrswende aus.

Schon heute beeinträchtigt der Fahrpersonalmangel den Betrieb der Busunternehmen. Über 80 Prozent geben an, dass sie aufgrund fehlender Busfahrer:innen geplante Fahrten nicht durchführen, Kundenanfragen nicht bedienen oder bei Ausschreibungen nicht teilnehmen können.

Fallen aufgrund des Fahrpersonalmangels geplante Fahrten aus oder muss das Angebot reduziert werden?

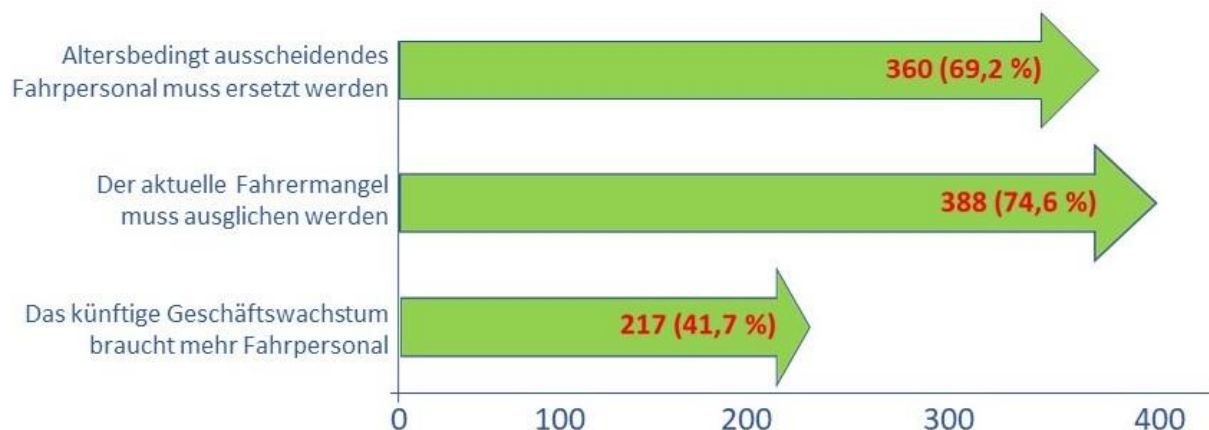


492 Teilnehmende

Quelle: bdo, eigene Erhebung 09/2022

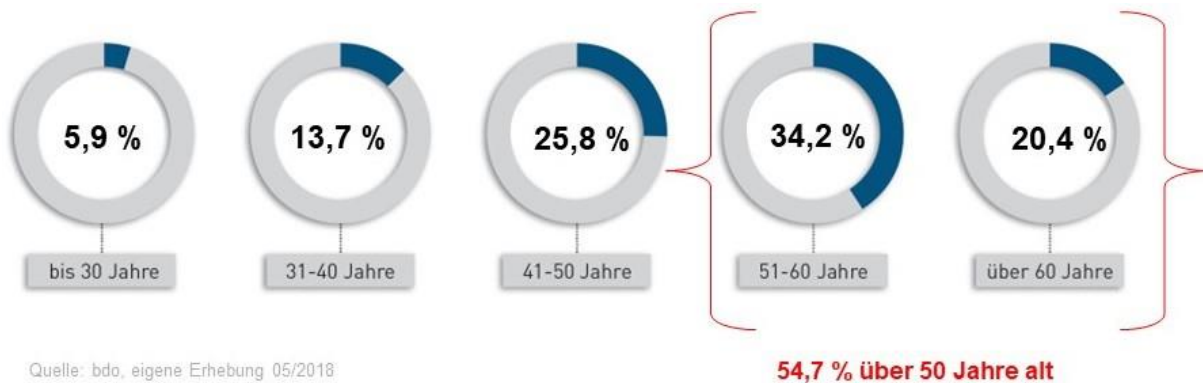
bdo Stand 09/2022

Einstellungsgründe für neues Fahrpersonal



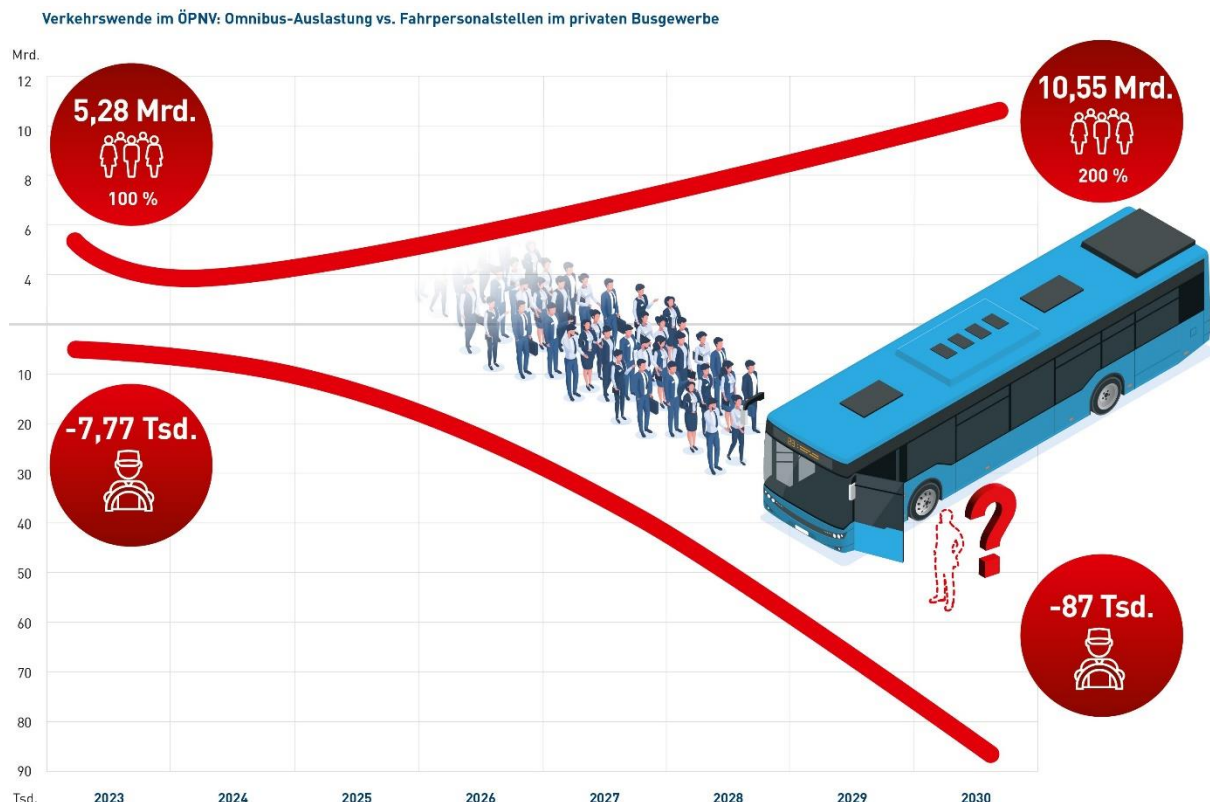
Quelle: bdo, eigene Erhebung 10/2021

Derzeit fehlen 7.768 Busfahrer:innen (Stand Januar 2023). Über die Hälfte des bestehenden Fahrpersonals ist älter als 50 Jahre alt (Stand 2018). Altersbedingt werden daher immer mehr Fahrer:innen wegfallen, ohne dass genügend Nachwuchskräfte nachrücken. Aufgrund der zunehmenden altersbedingten Personalabgänge und des zusätzlichen Personalbedarfs für die geplante Verkehrswende wird der Bedarf bis 2030 auf 87.000 Busfahrer:innen steigen. Die Schienenersatzverkehre für die geplanten, umfangreichen Bahnsanierungsmaßnahmen sind hier noch gar nicht berücksichtigt.



II. Ursachen des Fahrpersonalmangels

Hauptursache des enormen Fahrpersonalmangels und der unzureichenden Gewinnung neuer Busfahrer:innen ist die komplizierte Umsetzung der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie. In Deutschland werden die Fahrausbildung und die für die Personenbeförderung erforderliche Berufskraftfahrerqualifikation getrennt unterrichtet und geprüft. Das verlängert und verteuert die Ausbildung enorm.



Der bdo hat ein Maßnahmenpaket mit Reformvorschlägen gegen den Fahrpersonalmangel erarbeitet. Die Lösungsvorschläge betreffen vorwiegend nationale Rechtsvorschriften in Deutschland. Die das europäische Recht betreffenden Maßnahmen möchten wir Ihnen im Nachfolgenden erläutern:

III. Maßnahmen der Busbranche zur Behebung des Fahrpersonalmangels

1. Aufhebung des Wohnortprinzips für Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation

Derzeit müssen Personen mit Wohnsitz in Deutschland ihren Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation zwingend in Deutschland absolvieren. Aufgrund der bürokratischen Ausbildungsdauer und der hohen Kosten sollte es Personen mit Wohnsitz in Deutschland möglich sein, ihren Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation auch im EU-Ausland zu erwerben. Für Fremdsprachler:innen würden zudem die Sprachbarrieren entfallen, da sie die Ausbildung in der von Ihnen benötigten Sprache absolvieren. Das würde den Ausbildungsdruck erheblich reduzieren. Die EU-weit einheitlichen Ausbildungsstandards stellen weiterhin eine qualitativ hochwertige Fahrausbildung sicher. Das Wohnortprinzip muss daher auf europäischer und nationaler Ebene in ein „Unionsprinzip“ umgewandelt werden.

2. Senkung des Mindestalters für Busfahrer:innen auf europäischer Ebene

Durch das gesetzlich vorgeschriebene Mindestalter für Busfahrer:innen ist es erst ab einem Alter von 23 Jahren möglich, die Fahrer:innen vollständig und flexibel einzusetzen. Jüngere Busfahrer:innen dürfen entweder nur kleine Busse lenken, nur Strecken im Linienverkehr von maximal 50 Kilometern Länge bewältigen oder keine Fahrgäste mitführen. Viele Nachwuchskräfte gehen aufgrund dieser Altersbeschränkung verloren, weil sie in andere Branchen abwandern oder sich erst gar nicht für eine Ausbildung zum/r Busfahrer:in entscheiden. Die Busbetriebe sind daher auf ältere Quereinsteiger angewiesen. Deren Anwerbung wird jedoch durch die hohen Kosten und die lange Dauer der Ausbildung erschwert.

Weil Deutschland mit seinen Altersbeschränkungen bereits den EU-rechtlich möglichen Spielraum ausnutzt, setzt sich der bdo, zusammen mit Verbänden aus anderen Staaten, auf europäischer Ebene für eine Reduktion des Mindestalters für Busfahrer:innen ein. Aus Sicht der Busbranche müssen bereits 21-Jährige uneingeschränkt mit einer beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation Busse führen dürfen. Wird die Berufskraftfahrerqualifikation durch eine Berufsausbildung erworben, soll bereits ab 18 Jahren ein uneingeschränkter Busführerschein ausgestellt werden.

Der bdo bittet die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene für eine Senkung des Mindestalters für Busfahrer:innen einzusetzen.

IV. Erforderliche Gesetzesänderungen

1. Aufhebung des Wohnortprinzips für Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation

Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20 Dezember 2006

- Artikel 7 Abs. 1 lit. e) RL 2006/126/EG ist zu streichen:

~~im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats ihren ordentlichen Wohnsitz haben oder nachweisen können, dass sie während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten dort studiert haben.~~

Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022

- Art. 9 RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Kraftfahrer im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a) und b) erhalten die Grundqualifikation nach Artikel 5 in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union.

Die in Artikel 1 Buchstaben a) und b) genannten Kraftfahrer durchlaufen die Weiterbildung gemäß Artikel 7 in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union.“

2. Senkung des Mindestalters für Busfahrer:innen

Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20 Dezember 2006

- In Art. 4 Abs. 4 k) RL 2006/126/EG ist die Angabe „24 Jahre“ durch die Angabe „21 Jahre“ zu ersetzen.

Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022

- Art. 5 Abs. 3 a) i) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1+E sowie D und D+E ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, wenn dieser den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;“

- Art. 5 Abs. 3 a) ii) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D+E auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, wenn dieser den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt.“

- Art. 5 Abs. 3 b) RL (EU) 2022/2561 ist wie folgt zu fassen:

„ab 21 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D sowie D+E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 besitzt.“

bdo, 27. Februar 2023