

Entwurf einer Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung

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

Zu dem Entwurf einer Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales und des Bundesministeriums des Innern und für Heimat nimmt der bdo Stellung wie folgt:

I. Ausgangslage

Die Anwerbung ausländischer Fachkräfte ist für die Busbranche von großer Bedeutung. In Busgewerbe besteht ein enormer, mittlerweile existenzbedrohender Mangel an Fahrpersonal. Allein bei den im bdo organisierten Unternehmen fehlen derzeit 7.768 Busfahrer:innen (Stand Januar 2023). Bis im Jahr 2030 wird dieser Bedarf auf 87.000 Busfahrer:innen steigen. Dieser Bedarf entsteht allein durch die zunehmenden altersbedingten Abgänge im Bestandspersonal und dem zusätzlichen Personalbedarf für die angestrebte Verkehrswende. Die zahlreichen Schienenersatzverkehre im Rahmen der umfangreichen Schieneninfrastrukturmaßnahmen sind hier noch gar nicht berücksichtigt.

Der Fachkräftemangel wirkt sich im Busgewerbe derzeit am stärksten beim Fahrpersonal aus. Aber auch in anderen Unternehmensbereichen, bspw. der Werkstatt, der Büroverwaltung, dem Reisebüro und den Reisedienstleistungen ist der Personalmangel groß. Gerade in der Busbranche sind ausländische Arbeitnehmende aufgrund ihrer vielseitigen Sprachkenntnisse für Busfahrten in das Ausland, die Beförderung ausländischer Fahrgäste in Deutschland und die Kundenkommunikation bei den Busbetrieben und den Fahrgästen sehr geschätzt.

Dieser enorme Personalbedarf kann auf aufgrund des allgemeinen Fachkräftemangels auf dem inländischen Arbeitsmarkt nicht mehr gedeckt werden. Die Busbranche in Deutschland ist daher dringendst auf die Anwerbung ausländischer Arbeitnehmer:innen angewiesen. Dies betrifft besonders den Bereich Fahrpersonal. Der bdo hat hierzu ein [Maßnahmenpaket](#) mit Lösungsvorschlägen für die Entbürokratisierung der inländischen Busfahrausbildung und die Anwerbung ausländischer Fahrer:innen erarbeitet.

In Bezug auf den vorliegenden Verordnungsentwurf sind folgende Maßnahmen erforderlich:

II. Stellungnahme

Ausländische Bus- bzw. Berufskraftfahrer:innen profitieren nicht von der angestrebten Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung. Der Grund ist, dass der Beruf Busfahrer:in, insbesondere in Drittstaaten, nur selten im Rahmen einer in Deutschland anererkennungsfähigen Berufsausbildung erlernt wird. Die Ausbildung von Busfahrer:innen umfasst i.d.R. den Erwerb eines Busführerscheins und einer Berufskraftfahrerqualifikation für die Personenbeförderung. Auch in Deutschland und der Europäischen Union wird vorwiegend dieser Ausbildungsweg bestritten, da aufgrund der strengen Mindestalter-Vorschriften verhältnismäßig wenig junge Nachwuchskräfte den

(Ausbildungs-)Beruf ergreifen und vorwiegend über 23-Jährige Quereinsteiger:innen Busfahrer:in werden. Das wird vom Aufenthaltsgesetz (AufenthG) – trotz des seit Jahren zunehmenden Berufskraftfahrermangels – nicht berücksichtigt.

Erschwerend kommt hinzu, dass nach dem nationalen Fahrerlaubnis- und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht viele Führerscheine und Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten nicht in Deutschland anerkannt werden. Erfahrene Busfahrer:innen, die von ihrer Tätigkeit aus anderen EU- und Drittstaaten oftmals viel Fahrerfahrung vorweisen, müssen ihre Ausbildung in Deutschland neu absolvieren. Zwar gibt es in § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) eine besondere Regelung zur Arbeitsaufnahme für ausländische Berufskraftfahrer:innen. Nach dieser muss aber entweder schon eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis und eine EU-Berufskraftfahrerqualifikation vorliegen oder deren Erwerb im Arbeitsvertrag vereinbart worden sein. Diese Regelung läuft in der Praxis jedoch „leer“, weil die gewährten Fristen zu kurz und die Anforderungen zu hoch sind. Anders als im europäischen Ausland werden in Deutschland der Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation getrennt absolviert. Das verlängert und verteuert die Ausbildung erheblich. Zusätzlich kann die Berufskraftfahrerqualifikation nur auf Deutsch in mit einem anspruchsvollen Sprachniveau abgelegt werden. Die Führerschein-Theorieprüfung ist immerhin in 12 Fremdsprachen möglich, deren Fremdsprachenkatalog deckt aber nicht alle benötigten Sprachen ab. Daher müssen ausländische Fahrer:innen zuerst ausreichende Deutschkenntnisse erwerben, um danach ihre Ausbildung zu bestehen. Dafür reicht die 15-monatige Frist des § 24a BeschV nicht aus.

Die Anwerbung ausländischer Busfahrer:innen muss daher erheblich entbürokratisiert und in der Gesetzgebung zur Fachkräfteeinwanderung tatsächlich und praxisgerecht berücksichtigt werden. Zusätzlich sind begleitende bürokratische Hürden, zum Beispiel bei der Wohnsitzverlegung oder der Verwaltung abzubauen. Hilfreich wären digitale Behördengänge, fremdsprachige Formulare und Websites, eine engere und effizientere Zusammenarbeit der relevanten Behörden und eine Beschleunigung der Verfahren, z.B. durch personelle Aufstockungen der Auslandsvertretungen des Auswärtigen Amtes, Digitalisierung und einer besseren Vernetzung aller deutscher Behörden im In- und Ausland.

§ 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV): Vorrangprüfung / Frist in Praxis zu kurz

Ausländische Berufskraftfahrer:innen können in Deutschland arbeiten, wenn sie entweder eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis sowie eine europäische Berufskraftfahrerqualifikation haben (Abs. 1) oder der Erwerb dieser beiden Ausbildungen im Arbeitsvertrag vereinbart wurde (Abs. 2).

Die Arbeitsaufnahme nach Abs. 1 mit vorhandener Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrerqualifikation erfolgt grundsätzlich mit einer Vorrangprüfung, d.h., die Bundesagentur für Arbeit prüft, ob die konkrete Arbeitsstelle mit einer in Deutschland arbeitslos gemeldeten Person besetzt werden kann. Der Arbeitgeber, das Busunternehmen, muss begründen, dass es unter den bevorrechtigten Arbeitslosen in Deutschland keine geeigneten Bewerber:innen gibt. Problematisch ist einerseits, dass die Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit den Beruf „Busfahrer:in“ nicht als Mangelberuf ausweist. Dies obwohl derzeit 7.768 Stellen allein bei den bdo-Betrieben nicht besetzt werden können. Dadurch wird von den Arbeitsagenturen bei der Prüfung verkannt, dass ein erheblicher Mangel an Busfahrer:innen besteht. Zusätzlich wird das Verfahren zur Erteilung der Arbeitserlaubnis gemäß § 24a Abs. 1 BeschV durch die Prüfprozedur erheblich in die Länge gezogen. Aufgrund des enormen Busfahrpersonal mangels muss die Vorrangprüfung nach Abs. 1 entfallen. Busunternehmen müssen ausländische Fahrer:innen mit vorhandener und anerkannter Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrerqualifikation direkt in Deutschland anstellen und einsetzen können.

In § 24a BeschV ist der Satz „Die Zustimmung wird mit Vorrangprüfung erteilt.“ zu streichen.

Wenn nach Abs. 2 die Fahrerlaubnis und die Berufskraftfahrerqualifikation erst in Deutschland absolviert werden, muss dies innerhalb von 15 Monaten erfolgen. Diese Dauer ist zu kurz, da für ausländische Fahrer:innen erhebliche Sprachbarrieren bestehen. Die Führerschein-Theorieprüfung kann immerhin in 12 Fremdsprachen erfolgen. Die Berufskraftfahrerqualifikation kann jedoch nur auf Deutsch und mit anspruchsvoll formulierten Prüfungsfragen absolviert werden. Trotz ihrer erforderlichen Deutsch-Kenntnisse haben ausländischen Fahrer:innen erhebliche Schwierigkeiten bei der Berufskraftfahrerqualifikation oder wenn die von ihnen benötigte Fremdsprache nicht für den Führerscheinwerb angeboten wird. Sie müssen daher zuerst fortgeschrittene Deutschkenntnisse erwerben. Zu diesem erheblichen Zeitaufwand addiert sich die lange Ausbildungsdauer für den Erwerb des Busführerscheins und der Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland. In der Summe reicht die Frist von 15 Monaten in der Praxis nicht aus. Grund ist unter anderem die bürokratische Busfahrausbildung in Deutschland, weil der Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation getrennt absolviert werden. Das verlängert die Ausbildung im europäischen Vergleich enorm (der bdo schlägt vor, beide Ausbildungen „2 in 1“ zusammen zu unterrichten und zusammen zu prüfen, vgl. bdo-Positionspapier [Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung „2 in 1“](#)).

Neben der Anpassung des geforderten Sprachniveaus und der Zulassung von Fremdsprachen bei der Berufskraftfahrerqualifikation (s.u.) muss die 15-monatige Frist des § 24a Abs. 2 BeschV auf 24 Monate verlängert werden. Nur so haben ausländische Busfahrer:innen genügend Zeit für eine Sprachschulung, den Führerscheinwerb und den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation und somit überhaupt eine Chance für die Aufnahme einer Arbeitstätigkeit in Deutschland gemäß § 24a Abs. 2 BeschV.

In § 24 Abs. 2 BeschV sind die Ziffern „15“ durch die Ziffern „24“ zu ersetzen.

§ 1 Abs. 2 Beschäftigungsverordnung (BeschV): Anpassung der Mindestverdienstgrenze

Ab dem 45. Lebensjahr wird ein erstmaliger Aufenthaltstitel gemäß § 24a BeschV nur erteilt, wenn das Gehalt mindestens 55 Prozent der jährlichen Beitragsbemessungsgrenze in der allgemeinen Rentenversicherung entspricht oder eine angemessene Altersvorsorge nachgewiesen wird. Dieses Mindestgehalt wird jährlich durch das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat festgelegt. Für das Jahr 2023 beträgt das Mindestgehalt in den alten Bundesländern 48.180 Euro und in den neuen Bundesländern 46.860 Euro. Zum Vergleich: Das bundesweite, durchschnittliche Bruttojahresgehalt über alle Branchen liegt bei 49.260 Euro (Destatis, Stand April 2022).

Diese Gehaltshöhe ist vorwiegend akademischen Berufsfeldern vorbehalten. Der Großteil der Arbeitnehmenden, dringend benötigte Fachkräfte, wird von einer Beschäftigung in Deutschland faktisch ausgeschlossen. Dies obwohl die Zuwanderung unter Berücksichtigung der „wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Interessen der Bundesrepublik Deutschland“ reguliert werden soll (§ 1 Abs. 1 AufenthG). Deshalb kann in begründeten Ausnahmefällen, wenn ein „öffentliches, insbesondere ein regionales, wirtschaftliches oder arbeitsmarktpolitisches Interesse an der Beschäftigung“ von Ausländer:innen besteht, auch von diesen Mindestgehältern abgesehen werden (§ 1 Abs. 2 BeschV, § 18 Abs. 2 Nr. 5 AufenthG). Aufgrund des gravierenden Mangels an Busfahrer:innen ist ein solches Interesse gegeben. Bereits jetzt fallen bundesweit immer mehr Schülerverkehre und Busfahrten im öffentlichen Personenverkehr aus. Die Verkehrswende und die zahlreichen Schienenersatzverkehre im Rahmen der Bahninfrastrukturmaßnahmen werden die Lage weiter verschärfen.

Um den Fahrpersonalmangel in Deutschland beizukommen, werden auch über 45-Jährige Busfahrer:innen aus Drittstaaten benötigt. Deren Vergütung entspricht dem inländischen Gehaltsniveau und den deutlich über dem Mindestlohn liegenden Tarifverträgen. Damit dies nicht zu einer Ausweitung von Dumping-Praktiken in der Europäischen Union führt, müssen die Tarifbedingungen und die

Vorschriften über den gesetzlichen Mindestlohn in Zusammenhang mit den seit dem 02. Februar 2022 anzuwendenden neuen Vorschriften über die Entsendung von Fahrer:innen (RL (EU) 2020/1057) konsequent angewendet und kontrolliert werden.

§ 1 Abs. 2 BeschV ist um folgenden Satz zu ergänzen:

„Bei Busfahrer:innen wird von den Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 BeschV abgesehen.“

§ 28 und Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV): Unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine

Ausländische Führerscheine, insbesondere aus Drittstaaten, müssen leichter und schneller in Deutschland anerkannt werden. Der bdo schlägt vor, dass auch Busfahrer:innen aus Bosnien-Herzegowina, der Ukraine und aus Belarus ihre Fahrerlaubnis in einen EU-Führerschein umtauschen können, ohne erneut eine Theorie- und Praxisprüfung ablegen zu müssen. Für Busfahrer:innen aus diesen Staaten gilt dann die Besitzstandsregelung des § 4 BKrFQG: Wurde ihre Fahrerlaubnis vor dem 10. September 2008 ausgestellt, müssen die Busfahrer:innen keine neue Berufskraftfahrerqualifikation in der EU ablegen, sondern erlangen diese durch eine Weiterbildung gemäß § 5 BKrFQG.

Zusätzlich müssen Führerscheine aus Drittstaaten unbürokratischer durch die Verwendung der Schlüsselzahl 70 anerkannt werden. Die Schlüsselzahl 70 ist ein im EU-Recht vorgesehener Code, mit welchem der prüfungsfreie Umtausch eines ausländischen Führerscheins bescheinigt wird. Die Führerscheinnummer des alten Führerscheindokuments und der Ländercode des Ausstellungsstaates werden in Feld 12 des neuen Führerscheins vermerkt. Eine erneute Theorie- oder Praxisprüfung ist nicht erforderlich. In Deutschland wird diese Möglichkeit nicht genutzt. Derzeit muss für den prüfungsfreien Führerschein-Umtausch der betreffende Ausstellungsstaat in Anlage 11 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) aufgelistet sein. Problematisch ist einerseits, dass für das Hinzufügen weiterer Staaten immer die FeV novelliert werden muss. Zum anderen werden die Führerscheine von Drittstaatsangehörigen im EU-Ausland mit der Schlüsselzahl 70 anerkannt. Diese Busfahrer:innen fahren dann für ausländische Unternehmen auch in Deutschland. Bei einem Umzug nach Deutschland werden diese Führerscheine nicht anerkannt, wenn der Ausstellungsstaat nicht in der Anlage 11 FeV aufgeführt ist. Trotz jahrelanger Fahrerfahrung in der EU und in Deutschland müssen diese Fahrer:innen erneut die Führerscheinprüfung in Deutschland ablegen.

Für eine leichtere Eingliederung ausländischer Fahrer:innen müssen zudem die Verfahren zur Anerkennung von Führerscheinen beschleunigt und bürokratische Hürden, zum Beispiel auch bei der Wohnsitzverlegung, abgebaut werden.

§ 28 Abs. 4 Ziff. 7. FeV ist wie folgt zu ändern:

~~deren Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in der Anlage 11 aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist, oder deren Fahrerlaubnis aufgrund eines gefälschten Führerscheins eines Drittstaates erteilt wurde,~~

Anlage 11 FeV ist wie folgt zu ändern:

- Die Staaten Ukraine und Belarus müssen in die Anlage 11 aufgenommen werden. Bei allen drei Staaten sind als die anzuerkennenden Führerscheine die Klassen „D1, D1E, D, DE“ einzufügen. Bei dem Erfordernis einer theoretischen oder praktischen Prüfung ist jeweils „nein“ einzufügen.

- Beim Staat Bosnien-Herzegowina sind die anerkannten Führerscheinklassen um die Angabe „D1, D1E, D, DE“ zu ergänzen.

§ 28 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Art. 7 RL 2006/126/EG, § 1 und §2 BKrFQV, Art. 9 RL (EU) 2022/2561: 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.

Des Weiteren kann die Berufskraftfahrerqualifikation derzeit nur bei der zuständigen IHK am Wohnsitz absolviert werden. Um alle Kapazitäten zu nutzen, sollten Prüfungsteilnehmende auch auf die freien Termine anderer IHK's ausweichen können.

§ 28 Abs. 4 Ziff. 2. FeV ist zu streichen:

~~die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Absatz 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben,~~

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.~~

In § 6 Nr. 1 BKrFQV werden nach den Wörtern „Bundesrepublik Deutschland“ die Wörter „oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union“ eingefügt.

§ 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 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 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.“

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.“

§ 1, § 2 und Anlage Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV): Abbau von Sprachbarrieren bei der Berufskraftfahrerqualifikation

Busfahrer:innen aus Drittstaaten verfügen nicht über die in der EU erforderliche spezielle Berufskraftfahrerqualifikation und müssen diese in Deutschland nachholen. Die Berufskraftfahrerqualifikation kann derzeit nur in deutscher Sprache absolviert werden. Das dabei geforderte Sprachniveau und die anspruchsvollen Formulierungen der Prüfungsfragen bereiten ausländischen Fahrer:innen, trotz ihrer erforderlichen Deutsch-Kenntnisse, Schwierigkeiten.

Das Sprachniveau muss auf ein verständlicheres, dem alltäglichen beruflichen Sprachgebrauch von Berufskraftfahrer:innen angepasst werden. Zudem muss die Berufskraftfahrerqualifikation wie der Führerschein in Fremdsprachen abgelegt werden können. Nach Erhebungen bei den Mitgliedsunternehmen des bdo sind folgende Sprachen bei den ausländischen Fahrer:innen häufig vertreten:

- Englisch*
- Französisch*
- Griechisch*
- Italienisch*
- Polnisch*
- Portugiesisch*
- Rumänisch*
- Russisch*
- Kroatisch*
- Spanisch*
- Türkisch*
- Hocharabisch*
- Albanisch
- Bulgarisch
- Serbisch
- Ukrainisch

* Bereits im Sprachenkatalog der theoretischen Führerscheinprüfung enthalten.

Für die übrigen Fremdsprachler:innen muss es – wie in Österreich – möglich sein, einen Dolmetscher zur Prüfung hinzuzuziehen.

§ 1 BKrFQV wird um folgenden Abs. 6 ergänzt:

„Die Prüfung über die Grundqualifikation kann in deutscher Sprache und den in Anlage 6 aufgeführten Fremdsprachen absolviert werden. Die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen sind befugt, die Prüfungen in weiteren Fremdsprachen durchzuführen. Die Prüfungsteilnehmer sind befugt, während der Prüfung einen Dolmetscher beizuziehen und sich die Prüfungsfragen übersetzen zu lassen.“

§ 2 BKrFQV wird um folgenden Abs. 10 ergänzt:

„Die Prüfung über die beschleunigte Grundqualifikation kann in deutscher Sprache und den in Anlage 6 aufgeführten Fremdsprachen absolviert werden. Die Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen sind befugt, die Prüfungen in weiteren Fremdsprachen durchzuführen. Die Prüfungsteilnehmer sind befugt, während der Prüfung einen Dolmetscher beizuziehen und sich die Prüfungsfragen übersetzen zu lassen.“

Nach Anlage 5 wird folgende neue Anlage 6 eingefügt:

Anlage 6 (zu § 1 Absatz 6, § 2 Absatz 10)

Unterricht, Lernunterlagen und Prüfung der Berufskraftfahrerqualifikation gemäß § 1 und § 2 können in deutscher Sprache und den nachfolgenden Fremdsprachen absolviert werden:

- a) *Englisch*
- b) *Französisch*
- c) *Griechisch*
- d) *Italienisch*
- e) *Polnisch*
- f) *Portugiesisch*
- g) *Rumänisch*
- h) *Russisch*
- i) *Kroatisch*
- j) *Spanisch*
- k) *Türkisch*
- l) *Hocharabisch*
- m) *Albanisch*
- n) *Serbisch*
- o) *Bulgarisch*
- p) *Ukrainisch*

Anlage 7 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV): Erweiterter Sprachenkatalog beim Führerscheinwerb

Die theoretische Führerscheinprüfung kann derzeit auf Deutsch und in 12 Fremdsprachen absolviert werden. Da der Bedarf an ausländischen Busfahrer:innen stetig zunimmt, muss der Sprachenkatalog um folgende Sprachen ergänzt werden:

- Albanisch
- Bulgarisch
- Serbisch
- Ukrainisch

Anlage 7 Ziff. 1.3. FeV ist um folgende Buchstaben m) bis r) zu ergänzen:

- m) Albanisch*
- n) Serbisch*
- o) Bulgarisch*
- p) Ukrainisch*

Berlin, 07. März 2023