

23.05.24

Vk - AIS - In - K - Wi

Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ¹⁾

A. Problem und Ziel

Mit der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrendokumente (ABl. 195 vom 22.07.2022, S. 13) hat die Europäische Union Regelungen geschaffen, die Geflüchteten aus der Ukraine die Teilnahme am Verkehr in der Europäischen Union erleichtern sollen. Die Regelungen dieser Verordnung sind teilweise optional für die Mitgliedstaaten und bedürfen im Fall des Gebrauchmachens der Option der Umsetzung in nationales Recht.

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, dem damaligen Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages eine Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, „in der Regelungen über den Einsatz von Fremdsprachenprüfungen und den Einsatz von E-Learning enthalten sind“ (BT-Drs. 19/23185 und Plenarprotokoll 19/184, S. 23177 ff.). Im Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode haben die Koalitionspartner im Hinblick auf den Güterkraftverkehr zudem unter anderem vereinbart, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, die Qualifizierung zu modernisieren und Bürokratie abzubauen (vgl. S. 51 des Koalitionsvertrages).

Mit der vorliegenden Verordnung soll die europarechtlich eingeräumte Option, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anerkennen zu können, genutzt und den Forderungen des Deutschen Bundestages sowie den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag Rechnung getragen werden.

Nach § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 erster Halbsatz Fahrerlaubnis-Verordnung besteht für Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis keine Berechtigung im Umfang der Fahrerlaubnis das Kraftfahrzeug im Inland zu führen, wenn die Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist. Um die Anerkennung von Fahrerlaubnissen in diesen Konstellationen zu erleichtern, wird § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 erster Halbsatz Fahrerlaubnis-Verordnung gestrichen.

1) Artikel 1 dient der Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellten Fahrendokumenten (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13); Artikel 2 Nummer 4, 5, und 7 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46; L 128 vom 15.5.2023, S.89; L, 2023/90029, 16.10.2023).

In der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen in Straßenverkehr sind verschiedene Anpassungen erforderlich.

B. Lösung, Nutzen

Um aus der Ukraine geflüchteten Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern den Zugang zum Beruf zu erleichtern, wird die durch die Verordnung (EU) 2022/1280 eingeräumte Möglichkeit, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, in nationales Recht umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird die Ukraine in die Staatenliste der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen. Auf diese Weise wird außerdem für ukrainische Fahrerinnen und Fahrer die rechtliche Möglichkeit geschaffen, mit dem EU-Führerschein in Deutschland Fahrerkarten zur Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßengüterverkehr und Straßenpersonenverkehr zu beantragen.

Die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation kann zukünftig auch in Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch abgelegt werden. Dies soll sprachliche Hürden bei dem Absolvieren der Prüfung abbauen und mehr Personen den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin/des Berufskraftfahrers ermöglichen.

Anerkannte Ausbildungsstätten erhalten die Möglichkeit, den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form in der Weiterbildung einzusetzen. Auf diese Weise wird der fortschreitenden Digitalisierung Rechnung getragen und eine flexiblere zeitliche Gestaltung der Weiterbildung ermöglicht. Die Weiterbildung wird damit moderner und das Berufsbild der Berufskraftfahrerin/des Berufskraftfahrers attraktiver.

Um aus der Ukraine Geflüchteten die Integration und die Suche nach einem Arbeitsplatz weiter zu erleichtern, wird Ukrainisch als zusätzliche Fremdsprache in Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Ablegung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung aufgenommen. Kurmandschi wird als zusätzliche Fremdsprache in Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.

Die bei Eignungszweifeln gebotenen Differenzierungen zwischen Führerinnen und Führern fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge oder Tiere sollen im Verordnungstext klarer zum Ausdruck kommen. Auf diese Weise wird auch der aktuellen Rechtsprechung Rechnung getragen (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20; Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234).

C. Alternativen

Ohne die Umsetzung der europarechtlich eingeräumten Option, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, wäre eine Tätigkeit als BerufskraftfahrerIn bzw. Berufskraftfahrer in der Europäischen Union (neben der erforderlichen Fahrerlaubnis) nur nach Erwerb der erforderlichen Berufskraftfahrerqualifikation nach § 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz möglich. Die Absolvierung einer ergänzenden Schulung mit anschließender Prüfung zwecks temporärer Anerkennung des ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises ist in der Regel mit einem geringeren Aufwand verbunden als die Erlangung der erforderlichen (kompletten) Qualifikation nach § 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz. Die Möglichkeit auf diese Weise vereinfacht als grundqualifiziert im Sinn des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes zu gelten, sollte daher umgesetzt werden. Zudem kann auf diese Weise ein Beitrag zur Behebung des bestehenden Fahrermangels geleistet werden.

Die Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung ist erforderlich, um im Zusammenhang der temporären Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise die Anforderungen des Artikels 4 Absatz 6 Verordnung (EU) 2022/1260 zu erfüllen. Nur auf diese Weise kann eine rechtssystematisch konforme sowie pragmatische Umsetzung in nationales Recht erfolgen.

Aufgrund bildungs- und integrationspolitischer Aspekte sowie unter Berücksichtigung des für die Übersetzung entstehenden Verwaltungsaufwandes bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation weiterhin nur in Deutsch anzubieten und durch eine Fahrerbefragung Verbesserungsmöglichkeiten in der Prüfungsvorbereitung zu identifizieren. Zudem könnte dafür geworben werden, dass bereits bestehende Angebot aus einem vorgeschalteten Sprachkurs und dem Unterricht zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation weiter auszubauen. Angesichts der Dringlichkeit der Behebung des Fahrermangels ist kurzfristig der Möglichkeit der Ablegung der Prüfung in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch der Vorrang einzuräumen.

Um kurzfristig die Vorteile der Digitalisierung in der Weiterbildung zur Berufskraftfahrerin/zum Berufskraftfahrer zu nutzen, bestehen neben digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form keine gleichwertigen Möglichkeiten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für Bund, Länder und Kommunen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht Aufwand, wenn sie einen Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max. 06.03.25) beantragen. Nach den bisherigen Erfahrungen und Schätzungen ist jedoch im Zusammenhang mit der Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise mit geringen Fallzahlen in Höhe von ca. 300 zu rechnen.

Darüber hinaus ergibt sich für Bürgerinnen und Bürger eine Entlastung, sofern sie ihren israelischen oder ukrainischen Führerschein in einen EU-Führerschein umtauschen durch das Entfallen der theoretischen und praktischen Prüfung. Die Reduzierung des Zeitaufwands beträgt schätzungsweise jährlich -9.600 Stunden und der Sachkosten -688.000 Euro.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Möglichkeit des digitalen Unterrichts stellt eine Entlastung für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer dar, welche nun – bis maximal 12 Stunden – nicht die Modulschulung in Präsenz besuchen müssen. Insgesamt ergibt sich hierdurch eine Einsparung in Höhe von jährlich 3,4 Millionen Euro. Die Einsparungen resultieren aus einem Wegfall von Wegezeiten und Sachkosten.

Für die anerkannten Ausbildungsstätten ergibt sich hinsichtlich der Anerkennung des digitalen Unterrichts im Rahmen der Weiterbildung einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 1,4 Millionen Euro und ein laufender Aufwand in Höhe von 41.000 Euro.

Der einmalige Erfüllungsaufwand entsteht überwiegend durch das Anpassen von internen Prozessen und wird deshalb der Kategorie „Anpassung von Organisationsstrukturen“ zugeordnet. Der laufende Aufwand entfällt auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Den Industrie- und Handelskammern entstehen durch die Übersetzung des Fragenkatalogs im Rahmen der Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen einmalige Kosten 80.000 Euro. Die laufenden Kosten betragen jährlich ca. 8.000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Für die Verwaltung des Bundes entsteht ein geringer Erfüllungsaufwand bei der Bundesdruckerei und dem Kraftfahrt-Bundesamt, damit die Schlüsselzahl 95.01 in den Fahrerqualifizierungsnachweis eingetragen und im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeichert werden kann.

Länder (inkl. Kommunen)

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 191.000 Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 123.000 Euro. Der Erfüllungsaufwand entfällt auf die Länder (inklusive Kommunen), sowie die Technischen Prüfstellen und ist insbesondere auf die Prüfung der Anerkennungsanträge zum digitalen Unterricht und die Übersetzung des Fragenkatalogs der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch und Kurmantschi sowie erforderliche technische Anpassungen bei den Technischen Prüfstellen zurückzuführen.

F. Weitere Kosten

Die Gebühren für die Regelprüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation erhöhen sich bei Übersetzung des gesamten Fragenfundus um ca. 30 Euro.

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

23.05.24

Vk - AIS - In - K - Wi

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

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

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 22. Mai 2024

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Manuela Schwesig

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

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

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften²⁾

Vom ...

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet auf Grund

- des § 27 Absatz 1 Nummer 1, 3, 4, 5 und 6 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575), von denen § 27 Absatz 1 Nummer 5 zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... [*einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle des Ersten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*] geändert worden ist und § 27 Absatz 1 Nummer 6 zuletzt durch Artikel 2 Nummer 2 des Gesetzes vom 16. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 218) eingefügt worden ist, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung,
- des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1 und 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst worden ist, sowie in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176),
- des § 6a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 319), von denen § 6a Absatz 2 Satz 1 und 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist und § 6a Absatz 3 durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) neu gefasst worden ist, sowie in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176), sowie
- des § 26a Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 16 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, sowie in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176):

²⁾ Artikel 1 dient der Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrendokumente (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13); Artikel 2 Nummer 4, 5, und 7 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46, L 128 vom 15.5.2023, S. 89; L, 2023/90029, 16.10.2023).

Artikel 1

Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise

(Ukraine- Ausnahme-Verordnung – UAAusnV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt als Ausnahmen von den Anforderungen des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes

1. die Anerkennung von durch die Ukraine ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweisen nach Artikel 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13) von Personen, denen nach Maßgabe der Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12) und des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/382 des Rates vom 4. März 2022 zur Feststellung des Bestehens eines Massenzustroms von Vertriebenen aus der Ukraine im Sinne des Artikels 5 der Richtlinie 2001/55/EG und zur Einführung eines vorübergehenden Schutzes (ABl. L 71 vom 4.3.2022, S. 1) vorübergehender Schutz oder entsprechend angemessener Schutz nach deutschem Recht gewährt wird sowie
2. die Anerkennung von Fahrerqualifizierungsnachweisen, Führerscheinen und Fahrerbescheinigungen, die auf Grundlage der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. L 195 vom 22.7.2022, S. 13) von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausgestellt wurden.

§ 2

Mindestalter und Qualifikation der Fahrer

(1) Abweichend von § 3 Absatz 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes darf Fahrten im Güterkraftverkehr

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse C oder CE erforderlich ist, auch durchführen, wer das 21. Lebensjahr vollendet und eine Ergänzungsqualifikation nach § 3 erworben hat;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C1E erforderlich ist, auch durchführen, wer das 18. Lebensjahr vollendet und eine Ergänzungsqualifikation nach § 3 erworben hat.

(2) Abweichend von § 3 Absatz 2 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes darf Fahrten im Personenkraftverkehr,

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder DE erforderlich ist, auch durchführen, wer das 21. Lebensjahr vollendet und eine Ergänzungsqualifikation nach § 3 erworben hat, sofern Personen im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometern befördert werden;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 oder D1E erforderlich ist, auch durchführen, wer das 21. Lebensjahr vollendet und eine Ergänzungsqualifikation nach § 3 erworben hat;
3. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klasse D oder DE erforderlich ist, auch durchführen, wer das 23. Lebensjahr vollendet und eine Ergänzungsqualifikation nach § 3 erworben hat.

(3) Der Unternehmer darf Fahrten nach Absatz 1 oder 2 weder anordnen noch zulassen, wenn der Fahrer die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt.

§ 3

Erwerb der Ergänzungsqualifikation

(1) Die Ergänzungsqualifikation wird erworben durch

1. Teilnahme am Unterricht nach Absatz 2 bei einer nach § 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes in Verbindung mit § 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung für die beschleunigte Grundqualifikation oder Weiterbildung anerkannten Ausbildungsstätte und
2. das Bestehen einer theoretischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach den Absätzen 3 und 4.

(2) Die Dauer des Unterrichts beträgt 35 Stunden zu je 60 Minuten (Unterrichtseinheiten), einschließlich mindestens 2,5 Stunden, in denen ein Kraftfahrzeug der betreffenden Klasse unter Aufsicht einer Person geführt wird, die eine gültige Fahrlehrerlaubnis für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse nach dem Fahrlehrergesetz besitzt. § 2 Absatz 3 Satz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gilt entsprechend. Während des Unterrichts sind jeweils die erforderlichen grundlegenden Kenntnisse und Fertigkeiten aus den in Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung aufgeführten Kenntnisbereichen zu vermitteln. Der Teilnehmer muss in mindestens sieben Unterrichtseinheiten die Kenntnisse der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1; L 70 vom 14.3.2009, S. 19, L 101 vom 18.4.2015, S. 62; L 195 vom 20.7.2016, S. 83; L 2023/90039 19.10.2023), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1054 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1) geändert worden ist, erlangen.

(3) Nach Abschluss des Unterrichts hat der Teilnehmer durch eine theoretische Prüfung nachzuweisen, dass er die Inhalte der in Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung aufgeführten Kenntnisbereiche beherrscht. Die Prüfung ist schriftlich oder elektronisch abzulegen und hat eine Dauer von 45 Minuten. § 2 Absatz 7 und 8 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gilt entsprechend.

(4) Die Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann die Prüfung auch in folgenden anderen Sprachen abgelegt werden:

1. Russisch,
2. Ukrainisch.

(5) Dem Teilnehmer ist jeweils eine Bescheinigung auszustellen über

1. den Abschluss des Unterrichts zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation von der Ausbildungsstätte nach dem Abschluss des Unterrichts und
2. das Bestehen der Prüfung zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation von der Industrie- und Handelskammernach dem Bestehen der Prüfung.

(6) Die Bescheinigung nach Absatz 5 Nummer 1 ist nach dem Muster der Anlage 1 auszustellen und muss enthalten:

1. Name und Anschrift der Ausbildungsstätte sowie Angaben zur zuständigen Anerkennungsbehörde und zur zuständigen Überwachungsbehörde und das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides,
2. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Teilnehmers,
3. den Zeitraum des Unterrichts,
4. Bestätigung der Teilnahme am Unterricht von 35 Unterrichtseinheiten.

Die Bescheinigung ist im Original von einer zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Person eigenhändig zu unterschreiben. Die eigenhändige Unterschrift der zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Person kann bei automatisierter Erstellung der Bescheinigung durch eine bildhafte Wiedergabe der Unterschrift ersetzt werden.

§ 4

Ausbildungs- und Prüfungsort

Personen, denen gemäß § 1 Nummer 1 in der Bundesrepublik Deutschland vorübergehender Schutz oder entsprechender angemessener Schutz nach deutschem Recht gewährt wird, müssen die Ergänzungsqualifikation in der Bundesrepublik Deutschland erwerben.

§ 5

Nachweis über den Erwerb der Ergänzungsqualifikation

(1) Der Nachweis über den Erwerb der Ergänzungsqualifikation nach § 3 erfolgt durch einen Fahrerqualifizierungsnachweis nach § 6.

(2) Personen im Sinne des § 1 Nummer 1, die Fahrten im Güterverkehr durchführen, können den Nachweis über den Erwerb der Ergänzungsqualifikation außerdem durch eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. 300 vom

14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist, erbringen. Auf der Fahrerbescheinigung muss die besondere befristete Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) im Feld „Besondere Bemerkungen“ eingetragen sein.

(3) Dem Fahrerqualifizierungsnachweis nach § 6 gleichgestellt sind von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellte

1. Führerscheine mit dem Vermerk nach Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2022/1280,
2. Fahrerqualifizierungsnachweise nach Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2022/1280.

§ 6

Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25)

(1) Abweichend von § 7 Absatz 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes hat die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag einen Fahrerqualifizierungsnachweis auszustellen, wenn festgestellt wurde, dass

1. der Antragsteller im Besitz eines ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises nach Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2022/1280 ist,
2. der Antragsteller im Besitz eines EU- oder EWR-Führerscheins ist, in dem die für die Ergänzungsqualifikation maßgebliche Fahrerlaubnisklasse vermerkt ist,
3. dem Antragsteller entsprechend der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 vorübergehender Schutz oder entsprechender angemessener Schutz nach deutschem Recht gewährt wird und
4. der Antragsteller die Ergänzungsqualifikation erworben hat.

(2) Ist der Antragsteller nicht im Besitz eines ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises nach Absatz 1 Nummer 1, so ist auf seinen Antrag bei Vorliegen der in Absatz 1 Nummer 2 bis 4 genannten Voraussetzungen ein Fahrerqualifizierungsnachweis auszustellen, wenn festgestellt wurde, dass der Antragsteller

1. Inhaber eines ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises nach Absatz 1 Nummer 1 ist und
2. kein Dokument nach § 5 Absatz 3 besitzt.

Die Feststellung nach Satz 1 Nummer 1 soll die zuständige Behörde soweit möglich nach Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde in der Ukraine treffen.

(3) In den Fällen der Absätze 1 oder 2 gilt § 8 Absatz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung entsprechend.

(4) Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

1. ein amtlicher Nachweis über Tag und Ort der Geburt,
2. ein Lichtbild, das die Anforderungen der Anlage 8 der Passverordnung erfüllt,

3. ein amtlicher Nachweis darüber, dass dem Antragsteller entsprechend der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 vorübergehender Schutz oder entsprechender angemessener Schutz nach deutschem Recht gewährt wird,
4. ein Führerschein nach Absatz 1 Nummer 2
5. die Bescheinigungen nach § 3 Absatz 5.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde prüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Fahrer mitgeteilten Daten und vorgelegten Unterlagen. Sie holt zu diesem Zweck eine Auskunft aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister ein.

(5) Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung mit den Maßgaben auszustellen, dass

1. abweichend von Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung auf Seite 1 in Feld 4b als Ablaufdatum der 06.03.2025 zu vermerken ist,
2. abweichend von Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung
 - a) auf Seite 2 in Feld 9 die Fahrerlaubnisklassen, für die der Antragsteller die Ergänzungsqualifikation erfüllt, zu vermerken sind und
 - b) auf Seite 2 in Feld 10 die besondere befristete Schlüsselzahl "95.01(max 06.03.25)" zu vermerken ist.

(6) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat den Antragsteller darüber zu informieren, dass ungeachtet des auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis eingetragenen Ablaufdatums nach Absatz 5 Nummer 1 die Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises

1. der Dauer des vorübergehenden Schutzes für aus der Ukraine vertriebene Personen nach Artikel 4 der Richtlinie 2001/55/EG,
 2. der Dauer des vorübergehenden Schutzes oder entsprechenden angemessenen Schutz nach deutschem Recht, oder
 3. der Gültigkeitsdauer des Führerscheins
- entspricht, je nachdem, welche zuerst endet.

§ 7

Ausstellung eines neuen Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) bei Änderungen, Verlust, Diebstahl und Beschädigung

§ 9 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gilt entsprechend für den Fahrerqualifizierungsnachweis nach § 6. Abweichend von § 9 Absatz 2 Satz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung sind die nach § 6 Absatz 4 erforderlichen Unterlagen beizufügen.

§ 8

Pflicht zum Mitführen des Nachweises

Jeder Fahrer hat seinen Nachweis nach § 5 bei jeder Fahrt mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

§ 9

Ausbildungsstätten für die Ergänzungsqualifikation

(1) Unterricht für die Ergänzungsqualifikation nach § 3 Absatz 2 darf nur von Ausbildungsstätten angeboten und durchgeführt werden, die nach § 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes in Verbindung mit § 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung für die beschleunigte Grundqualifikation oder die Weiterbildung anerkannt sind. Einer gesonderten Anerkennung für die Ergänzungsqualifikation bedarf es nicht. Nebenbestimmungen nach § 5 Absatz 3 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gelten auch für Unterricht für die Ergänzungsqualifikation.

(2) Die §§ 10 und 11 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes gelten entsprechend für Ausbildungsstätten, die Unterricht für die Ergänzungsqualifikation anbieten und durchführen mit der Maßgabe, dass an die Stelle der beschleunigten Grundqualifikation oder einer Weiterbildung die Ergänzungsqualifikation tritt und hinsichtlich § 10 Absatz 2 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes mit der zusätzlichen Maßgabe, dass an die Stelle des Eintrags in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister der Eintrag in der Bescheinigung nach § 3 Absatz 5 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 6 tritt..

§ 10

Anforderungen an die Ausbilder und den Unterricht für die Ergänzungsqualifikation

(1) Unterricht für die Ergänzungsqualifikation nach § 3 Absatz 2 darf nur durchgeführt werden

1. von Personen, die im Anerkennungsbescheid der Ausbildungsstätte als zugelassene Ausbilder für die Durchführung des Unterrichts für die beschleunigte Grundqualifikation oder für die Weiterbildung benannt worden sind, wobei der praktische Teil des Unterrichts nur von Personen durchgeführt werden darf, die gemäß des Anerkennungsbescheids der Ausbildungsstätte als zugelassene Ausbilder für den praktischen Teil benannt worden sind,
2. in Räumen, die im Anerkennungsbescheid der Ausbildungsstätte als zugelassene Unterrichtsräume benannt worden sind, und
3. mit der im Anerkennungsbescheid der Ausbildungsstätte benannten für den Unterrichtsraum jeweils höchstens zulässigen Teilnehmerzahl.

(2) § 6 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gilt entsprechend.

§ 11

Berufskraftfahrerqualifikationsregister

Ergänzend zu § 12 Nummer 2 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes ist das Berufskraftfahrerqualifikationsregister auch ein Register zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind, um feststellen zu können, für welche Fahrerlaubnisklasse die Ergänzungsqualifikation erlangt wurde.

§ 12

Inhalt des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters

Ergänzend zu § 14 Nummer 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes ist das Kraftfahrt-Bundesamt befugt, zur Führung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters folgende Daten des Fahrerqualifizierungsnachweises von Fahrern zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. die Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) nach Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung,
2. Fahrerlaubnisklassen, für die die Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) Gültigkeit hat.

§ 13

Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises

Abweichend von § 17 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes hat der Hersteller nach der Herstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01 dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich anstelle der in § 14 Nummer 1 Buchstabe h und i des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes genannten Daten die nach § 12 im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu speichernden Daten zu übermitteln.

§ 14

Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden

Abweichend von § 18 Absatz 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes haben die nach Landesrecht zuständigen Behörden dem Kraftfahrt-Bundesamt im automatisierten Verfahren unverzüglich anstelle der in § 14 Nummer 1 Buchstabe h und i des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes genannten Daten die Daten zu übermitteln, die nach § 12 im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu speichern sind oder die zu einer Änderung der nach § 12 gespeicherten Daten führen, soweit diese Daten nicht bereits vom Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister übermittelt worden sind.

§ 15

Datenübermittlung an inländische Behörden und Stellen

Abweichend von § 21 Absatz 2 Nummer 2 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sind anstelle der in § 14 Nummer 1 Buchstabe h und i des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes genannten Daten die nach § 12 gespeicherten Daten zu übermitteln.

§ 16

Datenübermittlung an Behörden in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

§ 22 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes gilt für die nach § 12 gespeicherten Daten entsprechend.

§ 17

Anwendungsbestimmungen

(1) Die §§ 1 bis 10 sind nicht mehr anzuwenden ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die in Artikel 4 der Richtlinie 2001/55/EG genannte Dauer des vorübergehenden Schutzes von Vertriebenen aus der Ukraine nach Artikel 6 Absatz 1 der genannten Richtlinie endet. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat den nach Satz 1 maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

(2) Die §§ 11 bis 16 sind mit Ablauf von sechs Jahren ab dem nach Absatz 1 Satz 1 maßgeblichen Tag nicht mehr anzuwenden.

Anlage 1 (zu § 3 Absatz 5 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 6)

Musterbescheinigung über die Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation

I. Musterbescheinigung über die Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation

Kopfbogen der Ausbildungsstätte _____, den _____ Datum
Ort

(Name und Anschrift der Ausbildungsstätte eintragen) ist als Ausbildungsstätte nach § 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes in Verbindung mit § 5 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung von *(Anerkennungsbehörde eintragen)* mit Aktenzeichen *(Aktenzeichen eintragen)* anerkannt. Überwachungsbehörde ist *(Überwachungsbehörde eintragen)*.

Bescheinigung über die Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation gemäß § 3 der Ukraine-Ausnahme-Verordnung

Herr/Frau _____, geb. am _____ in _____
Vorname, Name

Wohnanschrift

hat in der Zeit vom _____ bis _____

mit einer Dauer von 35 Stunden zu je 60 Minuten (Unterrichtseinheiten) inkl. 2,5 Fahr-Unterrichtseinheiten am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation teilgenommen. Während des Unterrichts sind die erforderlichen grundlegenden Kenntnisse und Fertigkeiten aus den in Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) aufgeführten Kenntnisbereichen vermittelt worden mit einem besonderen Schwerpunkt der Kenntnisse zu den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 von mindestens sieben Unterrichtseinheiten.

Unterschrift einer zu Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Person*
Stempel der Ausbildungsstätte

- II. Anmerkungen zur Musterbescheinigung über die Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation
1. Anwendungshinweise:
 - * Die Unterschrift einer zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Person hat eigenhändig zu erfolgen. Die eigenhändige Unterschrift der zur Vertretung der Ausbildungsstätte berechtigten Person kann durch eine bildhafte Wiedergabe der Unterschrift ersetzt werden (§ 3 Absatz 6 Satz 2 bis 3 der Ukraine-Ausnahme-Verordnung).
 2. Verteiler:
Original: Teilnehmer/in
Kopie: Ausbildungsstätte
 3. Angabe zur Ausbildungsstätte:
Es ist die jeweilige Ausbildungsstätte in die Musterbescheinigung einzutragen.

Artikel 2

Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Die Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2905) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Der Prüfungsteilnehmer hat für die praktische Prüfung bereitzustellen:

 1. ein Prüffahrzeug, das den Anforderungen entspricht, die in Anlage 7 Nummer 2.2.6 bis 2.2.13, jeweils in Verbindung mit Nummer 2.2.16 der Fahrerlaubnis-Verordnung, für die höchste Fahrerlaubnisklasse über die der Prüfungsteilnehmer verfügt und für die er seine Befähigung nachweisen will, festgelegt sind, sowie

2. einen Fahrlehrer, der im Besitz einer gültigen Fahrlehrererlaubnis für die Fahrerlaubnisklasse ist, für die der Prüfungsteilnehmer seine Befähigung nachweisen will.“

- b) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 und 2 sind nur anzuwenden, sofern der zuständigen Industrie- und Handelskammer die Bescheinigungen nach § 4 Absatz 6 Satz 1 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vorgelegt wird.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Dem Wortlaut des Absatz 6 wird folgender Satz vorangestellt:

„Die Prüfung darf nur ablegen, wer zuvor gegenüber der zuständigen Industrie- und Handelskammer nachweist, dass er den nach Absatz 2 oder 9 oder § 3 Absatz 2 vorgeschriebenen Unterricht besucht hat.“

- b) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Die Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann die Prüfung auch in folgenden Sprachen abgelegt werden:

1. Englisch,
2. Hocharabisch,
3. Kroatisch,
4. Polnisch,
5. Rumänisch,
6. Russisch,
7. Türkisch,
8. Ukrainisch.“

- c) Dem Absatz 9 wird folgender Satz angefügt:

„Die Sätze 1 bis 3 sind nur anzuwenden, sofern der zuständigen Industrie- und Handelskammer die Bescheinigung nach § 4 Absatz 6 Satz 1 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr oder nach § 5 Absatz 7 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vorgelegt wird.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Fahrer im Güterkraftverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Personenkraftverkehr ausweiten oder ändern, oder Fahrer im Personenkraftverkehr, die ihre Tätigkeit auf den Güterkraftverkehr ausweiten oder ändern, und die jeweils eine Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation erworben haben, müssen bei der theoretischen und praktischen Prüfung nach § 1 Absatz 2 nur diejenigen

Teile ablegen, welche Kraftfahrzeuge betreffen, die Gegenstand der neuen Grundqualifikation sind.“

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Absätze 1 und 2 sind nur anzuwenden, sofern der Fahrer gegenüber der zuständigen Industrie- und Handelskammer nachweist, dass er über Folgendes verfügt:

1. eine Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation im Güterkraftverkehr, sofern er seine Tätigkeit auf den Personenkraftverkehr ausweitet oder ändert,
2. eine Grundqualifikation oder eine beschleunigte Grundqualifikation im Personenkraftverkehr, sofern er seine Tätigkeit auf den Güterkraftverkehr ausweitet oder ändert.“

4. Nach § 4 Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Der Unterricht ist in physischer Präsenz durchzuführen. Abweichend von Satz 1 kann unter Berücksichtigung der in Anlage 3 genannten Anforderungen mit Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde digitaler Unterricht in synchroner oder asynchroner Form oder in einer Kombination von beiden durchgeführt werden. Der digitale Unterricht darf höchstens mit insgesamt zwölf Unterrichtseinheiten den Präsenzunterricht ersetzen. § 6 Absatz 1 ist für digitalen Unterricht in asynchroner Form nicht anzuwenden.

(3b) Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat den Einsatz der digitalen Unterrichtsform im Hinblick auf Akzeptanz, Wirksamkeit und Einsatzmöglichkeiten zu evaluieren. Für die Evaluierung dürfen nur nicht personenbezogene Daten verarbeitet werden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr das Ergebnis der Evaluierung bis zum Ablauf des 31. Dezembers ... [einsetzen: Jahreszahl des dritten auf das Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung folgenden Kalenderjahres] vorzulegen.“

5. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. das Ausbildungsprogramm, in dem näher dazustellen sind:

- a) die unterrichteten Themengebiete auf der Grundlage der in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche,
- b) die geplante Durchführung des Unterrichts,
- c) die Unterrichtsmethoden sowie
- d) im Falle des § 4 Absatz 3a Satz 2 das Erfüllen der in Anlage 3 genannten Anforderungen,“

6. Dem § 8 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Bescheinigungen nach § 11 Absatz 3, 5 und 6 sind zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Unterlagen vorzulegen.“

7. § 10 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 2 Nummer 7 Buchstabe b des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 eine Teilnahmebescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vorlegt.“

8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2 und 4 werden aufgehoben.

b) Absatz 5 wird durch folgende Absätze 5 bis 7 ersetzt:

„(5) Bescheinigungen, die auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Nummer 3 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung ausgestellt worden sind, sind für die Dauer von fünf Jahren ab dem Abschluss der Teilleistung oder der gesamten Weiterbildung gültig.

(6) Gültig bleiben Bescheinigungen, die ausgestellt wurden

1. auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung sowie
2. auf der Grundlage des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b in Verbindung mit Nummer 2 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung.

(7) § 4 Absatz 3a und 3b sowie die Anlage 3 sind ab dem ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des sechsten auf die Verkündung dieser Änderungsverordnung folgenden Kalendermonats] anzuwenden.“

9. Anlage 3 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 3

(zu § 4 Absatz 3a Satz 2)

Anforderungen an die Durchführung von digitalem Unterricht in synchroner Form und in asynchroner Form in der Weiterbildung

A. Allgemeine Anforderungen

1. Digitaler Unterricht darf nur von nach § 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes anerkannten Ausbildungsstätten und nur im Rahmen der Weiterbildung eingesetzt werden.
2. Die anerkannte Ausbildungsstätte haben dafür Sorge zu tragen, dass bei digitalem Unterricht die gleiche Qualität der Weiterbildung wie bei Präsenzunterricht gewährleistet wird. Dafür hat sie die für einen effektiven digitalen Unterricht geeigneten Kenntnisbereiche der Anlage 1, zu denen insbesondere die Kenntnisbereiche 2.1, 2.2, 2.3 sowie die Kenntnisbereiche 3.1, 3.2, 3.6, 3.7 und 3.8 gehören, auszuwählen. Außerdem sind eine zuverlässige Nutzeridentifizierung sowie geeignete Kontrollmaßnahmen zum Ausschluss von Täuschungshandlungen zu gewährleisten.
3. Die zur Durchführung des digitalen Unterrichts eingesetzte Software muss den datenschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere den Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung, insbesondere ihren Artikeln 24, 25, und 32, sowie den

Anforderungen an die Datensicherheit jederzeit entsprechen; ein entsprechender Nachweis hierzu muss jederzeit geführt werden können.

4. Für die Durchführung des digitalen Unterrichts muss eine ausreichende Anzahl an Softwarelizenzen für die Gesamtzahl der zu schulenden Unterrichtsteilnehmer vorhanden sein.
5. Die anerkannte Ausbildungsstätte hat die Überwachung des digitalen Unterrichts durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zu ermöglichen. Sie hat der nach Landesrecht zuständigen Behörde einen Zugang zum digitalen Unterricht zur Verfügung zu stellen und die durch die Nutzeridentifizierung festgestellte Teilnahme am Unterricht zu dokumentieren.

B. Besondere Anforderungen

I. Anforderungen an digitalen Unterricht in synchroner Form

1. Seitens der anerkannten Ausbildungsstätte muss eine ausreichende Internetverbindung vorhanden sein, die eine Durchführung des synchronen digitalen Unterrichts ermöglicht.
2. Die Systeme, die die anerkannte Ausbildungsstätte zur Durchführung des digitalen Unterrichts in synchroner Form einsetzt, müssen mindestens verfügen über
 - a) eine Auflösung, die gewährleistet, dass der Ausbilder und jeder Unterrichtsteilnehmer jederzeit in der Lage sind, dargestellte verkehrliche Situationen detailgenau wahrnehmen zu können, und
 - b) eine Webcam mit Mikrofon und Lautsprecher oder eine Kombination aus Webcam und Headset, sofern Kamera, Lautsprecher und Mikrofon nicht bereits im System integriert sind.
3. Die Software, die die anerkannte Ausbildungsstätte zur Durchführung des digitalen Unterrichts in synchroner Form einsetzt, muss mindestens
 - a) dem Ausbilder das Kamerabild jedes Unterrichtsteilnehmers anzeigen,
 - b) ermöglichen, dass der Ausbilder die Sprechzeit der Unterrichtsteilnehmer zuteilen und bei Bedarf das Mikrofon jedes Unterrichtsteilnehmers stumm schalten kann, um insbesondere Rückkopplungen und sonstige Störgeräusche zu vermeiden,
 - c) ermöglichen, dass sich die Unterrichtsteilnehmer melden können, um einen Sprechwunsch zu äußern, und
 - d) ermöglichen, dass der Ausbilder seinen Bildschirm allen Unterrichtsteilnehmern freigeben kann, um Schulungsmedien allen zu schulenden Unterrichtsteilnehmern anzuzeigen.
4. Die Teilnehmerzahl darf 25 Personen nicht überschreiten.

II. Anforderungen an digitalen Unterricht in asynchroner Form

1. Systemische Anforderungen

- a) Die Systeme für digitalen Unterricht in asynchroner Form müssen Folgendes umfassen:

- aa) einen Helpdesk;
 - bb) eine systematisch geordnete und bedienungsfreundliche Navigationsstruktur, die den Nutzenden durch die Inhalte leitet;
 - cc) eine Anzeige der bereits bearbeiteten Inhalte;
 - dd) eine Komponente, die bei falschen Antworten die richtige Lösung und eine Erläuterung anzeigt.
- b) Die Ausbildungsstätte hat sicherzustellen, dass Anfragen eines Unterrichtsteilnehmers innerhalb eines Werktages beantwortet werden.

2. Inhaltliche Anforderungen

Die Systeme müssen

- a) in Text und Bild verständlich sein und allen Unterrichtsteilnehmern zur Verfügung stehen;
- b) auf das Ausbildungsprogramm abgestimmt sein.“

10. Anlage 4 wird aufgehoben.

11. Anlage 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Satz 2 werden jeweils die Wörter „Richtlinie 2003/59/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2018/645“ durch die Wörter „Richtlinie (EU) 2022/2561 “ ersetzt.
- b) In Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc wird die Angabe „8. Fahrerlaubnisklassen“ durch die Angabe „9. Fahrerlaubnisklassen“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 109) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass der Führer eines Fahrzeugs oder eines Tieres zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist, so sind die §§ 11 bis 14 zur Vorbereitung der Entscheidung über das Untersagen des Führens von Fahrzeugen oder Tieren, zur Aufhebung einer solchen Untersagung oder zur Anordnung erforderlicher Auflagen entsprechend anzuwenden, soweit

- 1. die genannten Vorschriften nicht das Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs voraussetzen und
- 2. die Anwendung der genannten Vorschriften unter Berücksichtigung der Gefährdung durch das Führen des jeweiligen Fahrzeugs oder Tieres auch im Vergleich

zur Gefährdung durch das Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs im Einzelfall angemessen ist.“

2. § 24 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „Anlage 5“ durch die Wörter „Anlage 5 Nummer 1 und 3“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 werden die Wörter „Anlage 5 Nummer 2“ durch die Wörter „Anlage 5 Nummer 2 und 3“ ersetzt.
3. In § 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 werden die Wörter „deren Fahrerlaubnis aufgrund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, der nicht in der Anlage 11 aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist, oder“ gestrichen.
4. In § 48 Absatz 6 Satz 2 werden die Wörter „Anlage 5 Nummer 2“ durch die Wörter „Anlage 5 Nummer 2 und 3“ ersetzt.
5. Dem § 48a Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Bei der Beantragung der Eintragung weiterer zur Begleitung vorgesehener Personen ist abweichend von Satz 1 Nummer 3 auf den Zeitpunkt der Beantragung der Eintragung der weiteren zur Begleitung vorgesehenen Personen abzustellen.“

6. Dem § 76 werden folgende Nummern 22 und 23 angefügt.

„22. Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 Buchstaben m und n

Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 Buchstabe m ist ab dem 1. April 2025 anzuwenden.
Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 Buchstabe n ist ab dem 1. April 2026 anzuwenden.

23. Anlage 11 (Israel)

Bis zum Inkrafttreten einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr und Verkehrssicherheit des Staates Israel über Verfahrensfragen bei der Umschreibung von Führerscheinen ist die Anlage 11 bezogen auf den Ausstellungsstaat Israel in der am ... [*einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung*] geltenden Fassung weiter anzuwenden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gibt den Tag nach Satz 1 im Bundesgesetzblatt bekannt.“

7. In Anlage 4 wird in der Tabelle in der Nummer 2 in Spalte 5 der Satz „Bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung muss – soweit möglich – die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technisch und audiologisch-technischen Kenntnisse erfolgen.“ aufgehoben.
8. In Anlage 4a Satz 1 werden die Wörter „in der Fassung vom 17. Februar 2021 (VkBf. S. 198)“ durch die Wörter „in der Fassung vom 12. Oktober 2022 (VkBf. S. 702)“ ersetzt.
9. Anlage 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1.3 Satz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe l wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bb) Folgende Buchstaben m und n werden angefügt:

- „m) Ukrainisch,
- n) Kurmandschi.“

b) Nummer 2.2.17 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Bei Prüfungsfahrzeugen, die über Systeme verfügen, die die Längsführung, Querführung oder Längs- und Querführung des Fahrzeugs in einem spezifischen Anwendungsfall aktiv und kontinuierlich übernehmen können, entscheidet der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr über den Einsatz dieser Systeme.“

c) In Nummer 2.3 Satz 3 werden die Wörter „nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4 und 2.1.5 “ durch die Wörter „nach den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.1.5 und 2.1.6 “ ersetzt.

10. Anlage 9 Abschnitt B Unterabschnitt I wird wie folgt geändert:

a) In der laufenden Nummer 133 werden die Wörter „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr“ durch die Wörter „Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr“ ersetzt.

b) Nach der laufenden Nummer 133 wird folgende laufende Nummer 133a eingefügt:

Lfd. Nr	Schlüsselzahl	
„133a	95.01(max 06.03.25)	KraftfahrerIn, die InhaberIn/Kraftfahrer, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist und die Befähigungspflicht nach dem Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr in Verbindung mit der Ukraine-Ausnahmereverordnung maximal bis zum 06.03.2025 erfüllt [95.01(max.06.03.25)]“.

c) Folgende laufende Nummer 136 wird angefügt:

Lfd. Nr.	Schlüsselzahl	
„136	99.01(max 06.03.25)	Sonderausfertigung, nur für die Dauer des vorübergehenden Schutzes gültig (Ersatz für verlorenen oder gestohlenen ukrainischer Führerschein)“.

11. Anlage 11 wird wie folgt geändert:

a) In der Zeile „Albanien¹⁹⁾“ wird in der Spalte „Klasse(n)“ die Angabe „A1²⁰⁾, A2, A, B²¹⁾“ durch die Angabe „A1, A2, A, B“ ersetzt.

b) Die Zeile „Israel“ wird wie folgt gefasst:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung
„Israel ²⁴⁾ “	A1, A2, A, B	nein	nein

²⁴⁾ Amtliche Anmerkung: Siehe auch § 76 Nummer 23.“

c) In der Zeile „Kosovo“ wird in der Spalte „Klasse(n)“ die Angabe „DE²⁴⁾“ durch die Angabe „DE“ ersetzt.

d) Nach der Zeile „Fahrerlaubnisse, die im tatsächlichen Herrschaftsbereich der Behörden in Taiwan erteilt wurden“ wird folgende Zeile eingefügt:

Ausstellungsstaat	Klasse(n)	theoretische Prüfung	praktische Prüfung

„Ukraine ²⁵⁾	A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	nein	nein
-------------------------	---	------	------

²⁵⁾ Amtliche Anmerkung: Vor Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE hat der Antragsteller seine Eignung nach Maßgabe der Anlage 5 und die Erfüllung der Anforderungen an das Sehvermögen nach Anlage 6 nachzuweisen.“

e) Fußnote 19 wird wie folgt gefasst:

„¹⁹⁾ Amtliche Anmerkung: Für Inhaber albanischer Führerscheine, die vor dem 24. Januar 2017 ausgestellt wurden, ist über das Kraftfahrt-Bundesamt bei der zuständigen albanischen Behörde eine Auskunft über den Besitz und die Gültigkeit der Fahrerlaubnis einzuholen.“

f) Fußnote 23 wird wie folgt gefasst:

„²³⁾ Amtliche Anmerkung: Für Inhaber kosovarischer Führerscheine, die vor dem 1. März 2018 ausgestellt wurden, ist über das Kraftfahrt-Bundesamt bei der zuständigen kosovarischen Behörde eine Auskunft über den Besitz und die Gültigkeit der Fahrerlaubnis einzuholen.“

Artikel 4

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

In der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist, wird die Anlage wie folgt geändert:

1. In der laufenden Nummer 169 wird die Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ wie folgt gefasst:

„§ 10 Absatz 1 Nummer 5, 7, 8 und 9

§ 23 Absatz 2 Satz 1

§ 28 Absatz 1 Satz 2

§ 29 Absatz 1 Satz 6

§ 46 Absatz 2

§ 74 Absatz 3

§ 75 Nummer 9“.

2. In der laufenden Nummer 172 wird in der Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ die Angabe „§ 48 Absatz 8“ durch die Angabe „§ 48 Absatz 7“ ersetzt.

3. In der Überschrift vor der laufenden Nummer 173 wird das Wort „Ortskenntnisse“ durch das Wort „Fachkunde“ ersetzt.

4. Die laufende Nummer 173 wird wie folgt geändert:

- a) In der Spalte „Tatbestand“ werden die Wörter „erforderlichen Ortskenntnisse“ durch die Wörter „erforderliche Fachkunde“ ersetzt.
 - b) In der Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ wird die Angabe „§ 48 Absatz 8“ durch die Angabe „§ 48 Absatz 7“ ersetzt.
5. In der laufenden Nummer 251 werden in der Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ die Wörter „§ 74 Absatz 4 Satz 2“ durch die Wörter „§ 74 Absatz 4 Satz 5“ ersetzt.
6. In der laufenden Nummer 251a wird in der Spalte „Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)“ die Angabe „§ 75 Nummer 15“ durch die Angabe „§ 75 Nummer 9“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

In der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Januar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 25) geändert worden ist, wird die Anlage wie folgt geändert:

- 1. In der Gebührennummer 202.7 werden in der Spalte „Gegenstand“ die Wörter „(§ 22 Absatz 4 Satz 7 FeV)“ durch die Wörter „(§ 22 Absatz 4 Satz 6 FeV)“ ersetzt.
- 2. Die Gebührennummer 345 wird wie folgt gefasst:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„345	Entscheidung über die Erteilung, Änderung oder Versagung der Anerkennung einer Ausbildungsstätte einschließlich der Ausstellung der Anerkennungsurkunde nach § 9 BKrFQG in Verbindung mit § 5 BKrFQV, Untersagung der Ausübung von Tätigkeiten nach § 10 Absatz 4 BKrFQG, Rücknahme oder Widerruf der Anerkennung, einschließlich Einziehung der Anerkennungsurkunde, nach § 10 Absatz 1 und 2 BKrFQG	51,10 bis 511,00“.

Artikel 6

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Diese Verordnung passt die nationalen Regelungen an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. 195/13 vom 22.07.2022) an. Ziel ist es, Geflüchteten aus der Ukraine die Teilnahme am Verkehr in der Europäischen Union zu erleichtern, insbesondere solange sie dem Schutzstatus nach der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 oder entsprechendem deutschem Recht unterliegen.

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, eine Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, „in der Regelungen über den Einsatz von Fremdsprachenprüfungen und den Einsatz von E-Learning enthalten sind“ (BT-Drs. 19/23185).

Hintergrund für die Aufforderung zur Regelung von Fremdsprachenprüfungen ist die Vorstellung des Deutschen Bundestages, dass zur Behebung des Fahrermangels neben den bereits ergriffenen umfangreichen Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen – wie beispielsweise der Fachkräfteeinwanderung und den Modalitäten der Prüfung – weitere Maßnahmen erforderlich seien, um den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerinnen bzw. des Berufskraftfahrers zu erleichtern und auf diese Weise dem Fahrermangel entgegenzuwirken.

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben den Mitgliedstaaten in der Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 29), die nunmehr in Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46) neu kodifiziert wurde, unter den dort genannten begrenzten Rahmenbedingungen die Möglichkeit zum Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie in der Berufskraftfahrerqualifikation eingeräumt. Diese Option wird nunmehr genutzt, indem digitaler Unterricht in synchroner und asynchroner Form im Rahmen der Weiterbildung für Berufskraftfahrer ermöglicht wird.

Durch die Ermöglichung der Ablegung der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in acht anderen Sprachen als Deutsch und des Einsatzes von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung wird zudem dem Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode Rechnung getragen, wonach sich die Koalitionspartner im Hinblick auf den Güterkraftverkehr unter anderem dazu verpflichtet haben, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, die Qualifizierung zu modernisieren und Bürokratie abzubauen (vgl. S. 51 des Koalitionsvertrages).

Darüber hinaus hat sich im Fahrerlaubnisrecht kurzfristiger Änderungsbedarf ergeben, unter anderem um eine Schlechterstellung von Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw.

einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit einer hochgradigen Hörstörung, die mit einer adäquaten Hörhilfe versorgt werden bzw. versorgt werden können, gegenüber gehörlosen Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer solchen Fahrerlaubnis, zu vermeiden. Ebenfalls sollen die bei Eignungszweifeln gebotenen Differenzierungen zwischen Führern und Führerinnen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge und fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge oder Tiere im Verordnungstext noch klarer zum Ausdruck kommen, womit auch einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20, juris Rn. 37ff. und einem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234, Rechnung getragen wird. In der Bußgeldkatalog-Verordnung sind verschiedene redaktionelle Anpassungen erforderlich, soweit dort auf die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung Bezug genommen wird.

Auch zeigte die Praxis, dass ein Bedürfnis für Klarstellungen in einzelnen Tatbeständen der Anlage der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr besteht.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Um aus der Ukraine geflüchteten Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern den Zugang zum Beruf zu erleichtern, wird in Artikel 1 die durch die Verordnung (EU) 2022/1280 eingeräumte Möglichkeit, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, umgesetzt.

In Artikel 2 wird die Möglichkeit eingeräumt, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in acht Fremdsprachen anzubieten. Die Schaffung dieser Möglichkeit soll einer größeren Anzahl an Personen den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers erleichtern. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob und inwieweit die Regelungen anzupassen sind.

Ferner finden sich in Artikel 2 die Grundlage und die Rahmenbedingungen für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Einsatz von den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung in der Verordnung. Mit der Möglichkeit zum synchronen und asynchronen digitalen Unterricht trägt die Bundesregierung nicht nur der fortschreitenden Digitalisierung Rechnung. Sie ermöglicht es den Fahrerinnen und Fahrern auch, die Lerninhalte zeitlich flexibler zu bearbeiten. Damit wird auch die durch die Richtlinie (EU) 2018/645 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG, die nunmehr in Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46) neu kodifiziert wurde, eingeräumte Möglichkeit zum Einsatz von IKT-Instrumenten im Rahmen der Weiterbildung genutzt. Die Möglichkeit zum Einsatz von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht wird evaluiert, um Chancen und Risiken zu erkennen und um eine tragfähige Entscheidungsgrundlage für oder gegen einen weiteren Ausbau von den Präsenzunterricht ersetzendem digitalen Unterricht im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation unter Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben zu gewinnen.

Die Vornahme der redaktionellen Anpassungen fördert die Anwenderfreundlichkeit und dient der Rechtssicherheit.

Zur Umsetzung der von der Europäischen Union rechtlich ermöglichten Maßnahmen für Geflüchtete aus der Ukraine in Artikel 4 wird die Ukraine in die Staatenliste der Anlage 11 und Ukrainisch in die Liste der Sprachen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Anlage 7 aufgenommen.

Durch die weiteren Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung einschließlich der in Anlage 4a Bezug genommenen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung wird bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe

nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technischen und audiologisch-technischen Kenntnisse – soweit möglich – ausdrücklich nur (noch) empfohlen, ohne dass dies Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist. Zudem wird in der FeV ausdrücklich klargestellt, dass die Regelungen in der FeV, welche das Vorgehen der zuständigen Behörde bei Zweifeln an der Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und Inhabern und damit bei (potentiellen) Führern eines Kraftfahrzeugs regeln, bei Zweifeln an der Eignung von Führerinnen oder von Führern eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tieres, nur insoweit entsprechend gelten, als sie nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs voraussetzen und auch nur soweit dies unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials des Führens des jeweiligen Fahrzeugs oder Tiers auch im Vergleich zum Gefährdungspotential des Führens eines Kraftfahrzeugs im konkreten Einzelfall gerechtfertigt ist. Zugleich wird § 3 Absatz 2 FeV mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst wurde, auf eine neue Ermächtigungsgrundlage gestellt. Die weiteren Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und auch der Bußgeldkatalog-Verordnung erfolgen, um Klarstellungsbedarf Rechnung zu tragen bzw. aus redaktionellen Gründen.

III. Alternativen

Das Fahrerlaubnissystem der Ukraine ist insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Fahrerlaubnisklassen mit dem europäischen System vergleichbar. Überdies sind ukrainische Führerscheine bis zum Ablauf des Schutzstatus ohne Weiteres, mithin für einen Zeitraum von maximal 3 Jahren, anzuerkennen. Um auch über den Schutzstatus hinaus die Mobilität zu erleichtern, sollten ukrainische Führerscheine prüfungsfrei umgeschrieben werden können.

Die Initiative zur Schaffung der Möglichkeit zum Absolvieren der Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch und zur Ermöglichung des Einsatzes von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht außerhalb der Ausbildungsstätte stammt aus einer Forderung des Deutschen Bundestages (BT-Drs. 19/23185) und trägt dem Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode Rechnung, wonach sich die Koalitionspartner im Zusammenhang des Güterkraftverkehrs unter anderem dazu verpflichtet haben, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, die Qualifizierung zu modernisieren und Bürokratie abzubauen.

Aufgrund bildungspolitischer und integrationspolitischer Aspekte sowie unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes bestünde die Möglichkeit, Deutsch als alleinige Prüfungssprache beizubehalten. Angesichts der Dringlichkeit, Maßnahmen gegen den massiven Fachkräftemangel zu ergreifen und der möglichen Potentiale, die sich durch eine Fachkräfteeinwanderung entfalten können, ist jedoch der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen zu absolvieren – jedenfalls kurzfristig – der Vorrang einzuräumen.

Da das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht im Wesentlichen auf den Vorgaben der Richtlinie 2003/59/EG, die nunmehr in Richtlinie (EU) 2022/2561 neu kodifiziert wurde, basiert, kann ein den Präsenzunterricht ersetzender digitaler Unterricht in synchroner und asynchroner Form lediglich unter Berücksichtigung der dortigen begrenzten Rahmenbedingungen erfolgen. Eine Nichtumsetzung dieser Möglichkeit verbietet sich aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung.

Die Änderungen im Fahreignungsrecht betreffend das Tragen einer adäquaten Hörhilfe bei Schwerhörigkeit sind zur Vermeidung einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung von schwerhörigen gegenüber gehörlosen Bewerberinnen und Bewerbern bzw. Inhaberinnen und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E

beziehungsweise einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich. Die weiteren Regelungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung sind aus Gründen der Rechtsklarheit beziehungsweise aus redaktionellen Gründen erforderlich.

Alternativ zur Vornahme der redaktionellen Anpassungen könnte der Status quo beibehalten werden. Dies verbietet sich jedoch aus Gründen der Rechtssicherheit und aufgrund der notwendigen Sicherstellung von bundesweit einheitlichen Verwaltungsvorgängen.

IV. Regelungskompetenz

Die Sonderregelung für aus der Ukraine geflüchtete Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer wird gestützt auf § 27 Absatz 1 Nummer 6 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz.

Gemäß § 27 Absatz 1 Nummer 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dazu ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung mit Zustimmung des Bundesrates unter anderem Regelungen über die näheren Einzelheiten des Erwerbs der Grundqualifikation, der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung zu treffen. Diese Regelungen können sich unter anderem auf die Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen, Inhalte von Unterricht und Prüfungen sowie auf die Anforderungen an Lehr- und Lernmittel beziehen, aber auch auf die Art und Weise des Unterrichts und der Prüfungen.

Da sich die Einführung des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form auch auf das Anerkennungs- und Überwachungsverfahren auswirkt, kommt zudem § 27 Absatz 1 Nummer 3 und 4 zum Tragen.

Die Anpassungen im Zuge des Ausstellungsverfahrens zum Fahrerqualifizierungsnachweis werden gestützt auf § 27 Absatz 1 Nummer 5.

Die Kompetenz des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Regelung der Anforderungen an die Eignung und Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr und den Nachweis der entsprechenden Anforderungen, insbesondere durch einen Führerschein und durch Eignungsuntersuchungen, sowie zur Regelung des entsprechenden Verwaltungsverfahrens folgt aus § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b, c, d, e und Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes.

§ 26a Straßenverkehrsgesetz ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelsätze für Geldbußen für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes festzulegen.

Gemäß § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e Straßenverkehrsgesetz ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dazu ermächtigt, Gebührensätze für die einzelnen Amtshandlungen zu bestimmen und dabei u.a. Rahmensätze vorzusehen. Im Bereich der Gebühren der Landesbehörden übt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Ermächtigung auf Grundlage eines Antrags oder einer Stellungnahme von mindestens fünf Ländern aus.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union. Artikel 1 dient der Umsetzung der durch die Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der

Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. 195/13 vom 22.07.2022) eingeräumten Option zur Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die in der Verordnung enthaltenen Änderungen führen nicht zu einer grundsätzlichen Rechts- und Verwaltungsvereinfachung. Sie führen lediglich zu einer Änderung der bestehenden Verfahren, da in Konstellationen, in denen zuvor noch Papierbescheinigungen ausgestellt werden durften, diese Möglichkeit nun entfällt und ausschließlich Einträge in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister vorzunehmen sind. Hinsichtlich der redaktionellen Korrekturen handelt es sich um reine Klarstellungen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Nachhaltigkeitsprüfung im Rahmen der Folgenabschätzung ist erfolgt.

Eine nachhaltige Entwicklung ist das Leitprinzip der Politik der Bundesregierung. Durch die Nachhaltigkeitsprüfung soll dargestellt werden, ob die Wirkungen des Regelungsvorhabens einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen, insbesondere welche langfristigen Wirkungen das Vorhaben hat. Diese Prüfung erfolgt anhand der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021 mit ihren 17 Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs), deren Indikatorenbereichen und Indikatoren sowie anhand der Prinzipien nachhaltiger Entwicklung.

Das Regelungsvorhaben hat möglicherweise Auswirkungen auf den Bereich „Gesundheit und Wohlergehen“ (SDG 3), indem es ermöglicht, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch zu absolvieren, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise anzuerkennen, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch und Kurmandschi abzulegen und indem es ermöglicht, die ukrainische Fahrerlaubnis prüfungsfrei umzutauschen. Denn das SDG 3 umfasst auch den Aspekt der Straßenverkehrssicherheit. Es wurde somit untersucht, welche Auswirkungen das Regelungsvorhaben auf die Straßenverkehrssicherheit hat. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die beschleunigte Grundqualifikation durch den Besuch von 140 Stunden Unterricht und das erfolgreiche Absolvieren einer theoretischen Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer erworben wird. Ziel der Prüfung ist die Feststellung, ob die notwendigen Kenntnisse zum Durchführen von gewerblichen Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist, verinnerlicht wurden. Für diese Feststellung ist es grundsätzlich unerheblich, ob sie in Deutsch oder in einer Fremdsprache erfolgt, solange dies unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit und der Vision Zero geschieht. Kritisch ist jedoch zu hinterfragen, ob trotz Ablegung der Prüfung in einer Fremdsprache gleichwohl die Fähigkeit besteht, sich zum Beispiel in Situationen an der Laderampe oder mit beförderten Personen oder anderen Straßenverkehrsteilnehmern hinreichend auf Deutsch zu verständigen, um über Risiken zu informieren, bei Unfällen angemessen zu reagieren oder um etwaigen Weisungen der Kontrollbeamten Folge zu leisten. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi. Denn durch das Regelungsvorhaben fällt unter Umständen auch für die Fahrerin oder den Fahrer selbst die Möglichkeit zur Selbstüberprüfung weg, ob die erworbenen Kenntnisse in der Landessprache ihres / seines Wohnsitzlandes wiedergegeben werden können.

Hierdurch entsteht ein Zielkonflikt zum SDG 8 („Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“). Die nunmehr eingeräumte Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch abzulegen, soll die Bestehensquote erhöhen und so den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt erleichtern. Hierzu soll es Berufskraftfahrerinnen und -fahrern ermöglicht werden, die erlangten Kenntnisse in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch wiederzugeben. Auf diese Weise soll eine möglicherweise bestehende Sprachbarriere nicht die Ursache dafür sein, dass vorhandene Kenntnisse nicht richtig in der deutschen Sprache wiedergegeben werden können, obwohl diese in vollem Umfang vorliegen. Zwar haben die Industrie- und Handelskammern das Sprachniveau im Rahmen der Prüfung bereits derart abgesenkt, dass diesbezügliche Hürden möglichst niedrig gesetzt sind. Das belegt die bereits hohe Bestehensquote von über 90 Prozent. Doch sollen vor dem Hintergrund des SDG 8 weitere Möglichkeiten genutzt werden.

Insoweit wirkt sich das Regelungsvorhaben auf die Indikatoren 8.5 a, b (Erwerbstätigenquote) aus. Die Indikatoren geben die Anteile der Erwerbstätigen im Alter zwischen 20 und 64 Jahren (8.5a) und im Alter zwischen 60 und 64 Jahren (8.5b) jeweils gemessen an der Gesamtbevölkerung derselben Altersklasse an. Ziel und Intention der Bundesregierung ist die Erhöhung der Beschäftigtenquote. Dem liegt der demografische Wandel zugrunde, aufgrund dessen es langfristig zu einem Mangel an Fachkräften in Deutschland kommen kann. Gleichzeitig droht eine zunehmende Unterfinanzierung der sozialen Sicherungssysteme. Daher ist das vorhandene Arbeitskräftepotenzial künftig besser auszuschöpfen. Bis 2030 soll die Erwerbstätigenquote der 20 bis 64-Jährigen auf 78 Prozent und die der 60 bis 64-Jährigen auf 60 Prozent erhöht werden. Durch die Möglichkeit zum Absolvieren der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten anderen Sprachen als Deutsch soll die Bestehensquote erhöht und damit mehr Personen der Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers ermöglicht werden. Dies gilt gleichermaßen für ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Migrationshintergrund, da deren Engagement zur Weiterbildung seltener ist (s. die Ergebnisse der erweiterten Erhebung des Adult Education Survey [AES-Migra 2016] „Weiterbildungsverhalten von Personen mit Migrationshintergrund“, Seiten 4 und 23, herausgegeben vom Bundesministerium für Bildung und Forschung). Dies betrifft auch die Erweiterung von Sprachkompetenz. Demgegenüber verfügen ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oftmals über jahrelange Berufserfahrung, mit der sie mögliche Sprachbarrieren ausgleichen können. Entsprechendes gilt in Hinblick auf die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi.

Insbesondere entspricht die Einbeziehung älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dem Anliegen des fünften Prinzips nachhaltiger Entwicklung („Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“), denn dieses Prinzip verlangt unter anderem, dass alle die gleichberechtigte Chance erhalten, sich an der wirtschaftlichen Entwicklung zu beteiligen. Hierzu trägt ein erleichterter Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt bei.

Das Regelungsvorhaben kann darüber hinaus Auswirkungen auf die Ziele „Keine Armut“ (SDG 1), „nachhaltige Städte und Gemeinden“ (SDG 11) sowie „Maßnahmen zum Klimaschutz“ (SDG 13) haben. Durch den erleichterten Berufszugang könnten mehr Menschen eine Erwerbstätigkeit aufnehmen und auf diese Weise Armut verringern oder beseitigen. Insbesondere aus der Ukraine Geflüchteten wird es durch die erweiterte Mobilität erleichtert, eine Beschäftigung in Deutschland aufzunehmen und somit für ihren Lebensunterhalt zu sorgen. Durch den erleichterten Berufszugang könnte zudem mehr Fahrpersonal zur Verfügung stehen, so dass Mobilität gefördert und die Umwelt geschont werden könnte.

Das Regelungsvorhaben hat mithin möglicherweise Auswirkungen sowohl auf das SDG 3 als auch auf die SDG 1, 8, 11 und 13) die im Ergebnis zu einem Zielkonflikt führen könnten.

Um diesen möglichen Konflikt aufzulösen, sind die Belange der beiden SDG abzuwägen und nach Möglichkeit miteinander in Einklang zu bringen.

Vor diesem Hintergrund ist im Hinblick auf SDG 3 zu berücksichtigen, dass zum jetzigen Zeitpunkt – unter anderem mangels einschlägiger Verkehrsunfallstatistiken – nicht abschließend beurteilt werden kann, ob die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen zu absolvieren, eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellt. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi. So ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass bereits jetzt eine Vielzahl fremdsprachiger Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus Drittstaaten Beförderungen durch die Bundesrepublik Deutschland – als Transitland – durchführen. Bei diesen Fahrerinnen und Fahrern gibt es nicht nur Schwierigkeiten in der Kommunikation, sondern sind deren Berufsqualifikationen gänzlich unbekannt. Es kann mithin derzeit nicht sicher eingeschätzt werden, ob und inwieweit es durch das Regelungsvorhaben zu Risiken für die Straßenverkehrssicherheit, mithin einer Auswirkung auf das SDG 3 kommt. Demgegenüber steht das Ziel einer hohen Beschäftigung (SDG 8) und insbesondere die Forderung nach der Behebung des bereits existierenden gravierenden Berufskraftfahrermangels, darüber hinaus die Ziele der Bekämpfung der Armut (SDG 1), nachhaltiger Städte und Gemeinden (SDG 11) sowie Klimaschutz (SDG 13). Da negative Auswirkungen auf das SDG 3 zwar möglich erscheinen, aber nicht zwingende Folge sind, die positiven Auswirkungen auf die SDGs 1, 8, 11 und 13 jedoch derzeit – insbesondere von der Wirtschaft – als sehr wahrscheinlich bis sicher eingestuft werden, sind zum jetzigen Zeitpunkt die Bedenken in Hinblick auf eine Beeinträchtigung des SDG 3 – jedenfalls vorläufig – zurückzustellen. Bei einer Abwägung der verschiedenen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung ist somit – jedenfalls bei der gegenwärtigen Sachlage – der Förderung der Beschäftigung des SDG 8 (sowie der Bekämpfung der Armut des SDG 1, der Förderung nachhaltiger Städte und Gemeinden des SDG 11 sowie dem Klimaschutz des SDG 13) der Vorrang einzuräumen. Die somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nachhaltig eingestufte Möglichkeit der Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen schließt jedoch keinesfalls aus, dass zu einem späteren Zeitpunkt – etwa wegen negativer Erfahrungen in der Praxis – eine erneute Abwägung zu einem anderen Ergebnis gelangt. Entsprechendes gilt für die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse sowie für das Ablegen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch oder Kurmandschi.

Des Weiteren betrifft das Regelungsvorhaben den Bereich der „Hochwertigen Bildung“ (SDG 4). Dabei wirkt es sich auf den Indikatorenbereich 4.1. „Bildung“ insofern aus, als dass die Möglichkeit zur Durchführung von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung der fortschreitenden Digitalisierung im Bildungswesen Rechnung trägt. Aufgrund der vorgesehenen Evaluierung dieser Möglichkeit besteht die Perspektive der kontinuierlichen Verbesserung und ggf. Erweiterung auf den Unterricht im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation. Der Indikatorenbereich 4.2. „Perspektive für Familien“ wird ebenfalls positiv beeinflusst, da das Regelungsvorhaben es den Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern ermöglicht, einen Teil der Lerninhalte zeitlich flexibler und örtlich ungebunden aufzunehmen. Auf diese Weise werden Abwesenheitszeiten von Zuhause bzw. von der Familie verringert. Durch die zeitliche Flexibilität kann die Lerneinheit an den familiären Ablauf angepasst werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Die Änderungen haben keine haushälterischen Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben des Bundes.

Länder (inkl. Kommunen)

Die Änderungen haben keine haushälterischen Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der Länder.

4. Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Zulassungsvoraussetzungen

Durch die Aufnahme der Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen entsteht kein neuer Aufwand. Entsprechende Vorschriften fanden sich zuvor in der Mustersatzung des Industrie- und Handelskammertages.

Prüfungen in Fremdsprachen

Zugleich können Entlastungen für die Personen entstehen, die die Prüfung in einer Fremdsprache ablegen, da Kosten, die eventuell durch Sprachkurse zum Erwerb der erforderlichen Deutschkenntnisse entstehen, u.ä. wegfallen.

Fahrerqualifizierungsnachweis mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25)

Darüber hinaus entsteht für Bürgerinnen und Bürger Aufwand, wenn Sie einen Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) beantragen. Es ist eine Schulung von 35 Stunden sowie eine Prüfung zu absolvieren, sowie ein Fahrerqualifizierungsnachweis zu beantragen. Sofern der Antragsteller nicht im Besitz eines gültigen EU- oder EWR-Führerscheins ist, bedarf es eines Umtauschs des ukrainischen Führerscheins in einen deutschen EU-Führerschein. Nach den bisherigen Erfahrungen und Schätzungen ist jedoch mit geringen Fallzahlen zu rechnen. So verfügen schätzungsweise ca. 300 aus der Ukraine in die Bundesrepublik Deutschland Geflüchtete über einen ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweis und würden von der eingeräumten Option der temporären Anerkennung des ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises Gebrauch machen. Nur diese Gruppe ist überhaupt antragsberechtigt. Wie viele dieser Personen von der neu eingeräumten Möglichkeit, einen Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) zu beantragen, Gebrauch machen werden, ist nicht absehbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zunächst eine Schulung und Prüfung zu absolvieren ist und der Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) nur temporär, maximal bis zum Ablauf des Schutzstatus gültig ist.

Streichung der 1. Alternative des § 28 Absatz 4 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung

Mit der Streichung der 1. Alternative des § 28 Absatz 4 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung wird die Regelung aufgehoben, dass Führerscheine von Personen, die einen Führerschein eines Drittstaates, welcher nicht in Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt ist, ohne erfolgreiche Ablage einer theoretischen bzw. praktischen Prüfung umgetauscht haben, in Deutschland nicht zum Führen von Fahrzeugen berechtigen. Nach alter Regelung mussten demnach Betroffene eine theoretische bzw. praktische Prüfung in Deutschland ablegen, sofern sie in Deutschland wohnhaft sind und von ihrem EU/EWR-Führerschein in Deutschland Gebrauch machen wollten. Ursprünglich wurde diese Regelung zur Bekämpfung des sogenannten Führerscheintourismus eingeführt. Aufgrund bereits bestehender strengerer Regelungen spielt der Führerscheintourismus in der Praxis keine erhebliche Rolle mehr.

Darüber hinaus ist eine mögliche Fallkonstellation denkbar, in der Inhaber eines EU/EWR-Führerscheins „unabsichtlich“ von der Regelung betroffen sind: Verlegt ein Inhaber eines Führerscheins eines Drittstaats seinen Wohnsitz in ein EU/EWR-Land, welches ein

bilaterales Abkommen mit dem entsprechenden Drittstaat unterhält, sodass der Führerschein prüfungsfrei umgetauscht werden kann und verlegt diese Person zu einem späteren Zeitpunkt seinen bzw. ihren Wohnsitz nach Deutschland, musste eine theoretische und praktische Prüfung abgelegt werden. Anderenfalls berechtigt der bereits umgetauschte EU/EWR-Führerschein nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland.

Der oben beschriebene Fall sollte selten auftreten, wobei im Einzelfall ein Zeitaufwand von etwa 90 Minuten (45 Minuten für die theoretische sowie 45 Minuten für die praktische Prüfung) entsteht. Bei einer erwartbar niedrigen Fallzahl und einer geringen Einzelfallbelastung wird von einem Erfüllungsaufwand in vernachlässigbarer Höhe ausgegangen.

Umschreiben der Fahrerlaubnis (Israel und Ukraine), Anlage 11

Inhaber einer israelischen oder ukrainischen Fahrerlaubnis müssen in den aufgenommenen Fahrerlaubnisklassen künftig bei der Umschreibung ihrer Fahrerlaubnis keine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung mehr absolvieren. Dadurch reduzieren sich sowohl die Sachkosten, wie auch Zeitaufwände.

Konkrete Fallzahlen lassen sich nicht ermitteln, da nicht abzuschätzen ist, wie viele Personen von dieser Möglichkeit tatsächlich Gebrauch machen werden.

Folgende Zahlen lassen sich jedoch schätzen:

Ausgehend von der Anzahl der Ukrainerinnen und Ukrainer, die nach Deutschland geflohen und über 18 sind (etwa 66% von 1,15 Millionen Menschen; siehe <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine>) und davon 80% (<https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/autofahren-ist-jungen-erwachsenen-weiter-wichtig-35812>), kann ein Maximum von einmalig etwa 600 000 Personen angenommen werden, die von diesem Angebot Gebrauch machen könnten. Da nicht angenommen werden kann, dass alle hiervon Gebrauch machen werden (beispielsweise, weil sie in die Ukraine zurückkehren) wird angenommen, dass ca. 300.000 Personen die Fahrerlaubnis umtauschen werden.

Für diese Personen reduziert sich der Aufwand, da die bisher notwendige theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung nicht mehr absolviert werden muss. Der Zeitaufwand wird mit Wegzeiten zur theoretischen und praktischen Prüfung sowie die Prüfungen auf ca. 3 Stunden geschätzt. Die Sachkostenänderung wird von der Nachmessung zur Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (Regelungsvorhabenummer 4818) übernommen werden (-215 Euro Sachkosten; siehe OnDEA, id-ip: 2020010908160001). Darauf ergäben sich ein reduzierter Aufwand von -900.000 Stunden und -64,5 Millionen Euro an Sachkosten.

Für die Betroffenen tritt zwar eine reale Entlastung ein, gemäß der Erfüllungsaufwandmethodik ist dieser Erfüllungsaufwand jedoch nicht als negativer Einmalaufwand auszuweisen

Auch herkömmliche Zuwanderungen durch Ukrainerinnen und Ukrainer, unabhängig von der derzeitigen Kriegssituation, können künftig von der Erweiterung in der Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung Gebrauch machen und das Angebot der Umschreibung ihres Führerscheins wahrnehmen. Für die Bestimmung dieser Fallzahl kann die Wanderungsstatistik als Ausgangspunkt genutzt werden. Laut dieser lag die Nettozuwanderung aus der Ukraine bei etwa 6 000 pro Jahr in den Jahren vor Kriegsbeginn (2019 bis 2021) (Statistisches Bundesamt, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_065_12411.html).

Die zuvor aufgeführten Anteile hinsichtlich Personen über 18 Jahre (66%) und Personen mit Führerschein (80%) können erneut angesetzt werden, wodurch sich eine jährliche Fallzahl von etwa 3 200 Umschreibungen errechnet. Die Reduzierung des Zeitaufwands

beträgt wird auch hier mit -3 Stunden geschätzt sowie die Sachkostenänderung auf – 125 Euro. Insgesamt ergeben sich damit jährlich Einsparungen von -9.600 Stunden und 688.000 Euro.

Tragen einer Hörhilfe zwecks Erteilung der Fahrerlaubnis bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung; Anlage 4 Fahrerlaubnis-Verordnung

Im Gegensatz zu gehörlosen Bewerbern um eine Fahrerlaubnis waren hochgradig hörgeschädigte Personen verpflichtet, eine adäquate Hörhilfe zu tragen. Diese Pflicht entfällt zukünftig zu Gunsten einer ausdrücklichen Empfehlung. Eine hochgradige Hörstörung liegt vor, wenn eine Person beispielsweise einen Gesprächspartner bei normaler Lautstärke nicht mehr hören kann. Es ist davon auszugehen, dass bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung eine entsprechende Hörhilfe aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des Alltags sowieso im Besitz des Betroffenen ist. Zudem ist anzunehmen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Betroffenen auch ohne die Pflicht zum Tragen einer Hörhilfe aus Eigeninteresse von einer Hörhilfe beim Führen eines Kraftfahrzeugs Gebrauch machen wird. Es ergibt sich somit keine Änderung des Erfüllungsaufwands durch die Neuregelung.

Wirtschaft

Der KMU-Test wurde durchgeführt. Kleine und mittlere Unternehmen sind vom dem Regelungsvorhaben nicht betroffen.

Digitaler Unterricht in synchroner und asynchroner Form

Die Möglichkeit des digitalen Unterrichts stellt eine erhebliche Entlastung für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer dar, welche nun – bis maximal 12 Stunden – nicht die Modulschulung in Präsenz besuchen müssen. Insgesamt ergibt sich eine Einsparung in Höhe von 3,4 Millionen Euro.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
- 120 000	15	28,50	1,10	- 855	- 132
- 180 000	22	28,50	3,10	- 1 881	- 558
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				- 3 426	

Die Einsparungen resultieren aus einem Entfall von Wegezeiten und Sachkosten. Die Betroffenen müssen den Weg zur Ausbildungsstätte in diesen Fällen nicht zurücklegen. Der Zeitaufwand, welcher für die Weiterbildung an sich benötigt wird, bleibt unverändert.

Nicht jede Gemeinde verfügt über Ausbildungsstätten. Dies trifft nur auf dicht besiedelte Gegenden zu. Es wird deshalb gemäß dem Leitfaden (Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, online abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buerokratiekosten/Publikationen/Downloads-Buerokratiekosten/erfuellungsaufwand-handbuch.pdf?__blob=publication-file (Stand: 03.05.2023) davon ausgegangen, dass die Ausbildungsstätten entweder in der eigenen Gemeinde oder dem Landkreis erreichbar sind. Für urbane Gegenden wird die Verwaltungsebene Gemeinde angenommen und für ländliche Regionen die Ebene Kreis.

Daraus resultieren im Einzelfall für die Gemeinde-Ebene Wegezeiten in Höhe von 15 Minuten sowie Wegesachkosten in Höhe von 1,10 Euro und für die Kreis-Ebene Wegezeiten in Höhe von 22 Minuten sowie Wegesachkosten in Höhe von 3,10 Euro.

Für die Ermittlung der Fallzahl wird von insgesamt 300 000 Weiterbildungen (Projektbericht S. 2, vgl. Destatis (2020): Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts. Umsetzung und Erfüllungsaufwand, online abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buerokratiekosten/Publikationen/Downloads-Buerokratiekosten/aenderung_berufskraftfahrerqualifikationsrechts.pdf?__blob=publicationFile (Stand: 03.05.2023) ausgegangen. Bis zu 12 Einheiten einer solchen Weiterbildung können per digitalem Unterricht erfolgen. Je nach Format können bei einer 35-stündigen Weiterbildung bis zu 2 Tage online absolviert werden. Da auf der anderen Seite manche Betroffene die Absolvierung der Weiterbildung vollständig in Präsenz präferieren werden, wird von durchschnittlich einem Online-Tag (und somit einem eingesparten Präsenz-Tag) pro Weiterbildung ausgegangen. Dies entspricht einer Fallzahl in Höhe von 300 000.

Wie oben ausgeführt, muss diese Fallzahl noch in Gemeinde und Kreis segmentiert werden. Hierbei wird sich an Ergebnissen aus dem Zensus orientiert: In dicht besiedelten Gegenden leben in Deutschland 39,37 % (Destatis (2022): Grad der Verstädterung nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2021, online abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ-Nicht/33-verstaedterung.xlsx?__blob=publicationFile (Stand: 05.05.2023) der Bevölkerung. Somit wird für die Ebene Gemeinde die gerundete Fallzahl in Höhe von 120 000 angenommen. Die Fallzahl auf Kreisebene liegt dementsprechend bei 180 000.

Der Lohnsatz (Leitfaden S. 65) im Wirtschaftsabschnitt H beträgt im mittleren Lohnniveau 28,50 Euro. Für die Gemeindeebene liegt die Einsparung bei den Personalkosten bei 855 000 Euro sowie bei den Sachkosten bei 132 000 Euro. Auf Kreisebene werden 1 881 000 Euro Personalkosten und 558 000 Euro Sachkosten eingespart. Somit ergibt sich insgesamt eine Einsparung in Höhe von 3,4 Millionen Euro.

Anerkennung des synchronen und asynchronen digitalen Unterrichts im Rahmen der Weiterbildung gemäß § 9 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i. V. m. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe b Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung i.V.m. Anlage 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Ausbildungsstätten, die digitalen Unterricht anbieten möchten, bedürfen nach § 4 Absatz 2a der vorherigen Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Zu diesem Zweck müssen sie gemäß § 9 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe b i.V.m. Anlage 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung im Rahmen ihres Anerkennungsantrags bei der jeweils zuständigen Landesbehörde nachweisen, dass sie digitalen Unterricht unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben einsetzen. Noch nicht anerkannte Ausbildungsstätten haben ihren Anerkennungsantrag um einen solchen Nachweis entsprechend zu erweitern. Für bereits anerkannte Ausbildungsstätten erfolgt dies über einen entsprechenden Nachweis im Rahmen einer Änderung der Anerkennungs Voraussetzungen. Für bereits anerkannte Ausbildungsstätten entsteht durch diese Vorgabe somit ein einmaliger Erfüllungsaufwand. Für noch nicht anerkannte Ausbildungsstätten erhöht sich der laufende Erfüllungsaufwand.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
158	7	50,30	1	1	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1	

Davon einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
5 600	7	50,30	1	33	6
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				38	

Derzeit sind beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) rund 2 300 solcher Ausbildungsstätten registriert. Dies entspricht allerdings aufgrund von Verzögerungen bei der Übermittlung der anerkannten Ausbildungsstätten durch die jeweils zuständigen Behörden an das KBA nicht der Anzahl der in Deutschland anerkannten Ausbildungsstätten. Diese dürfte deutlich höher liegen. Näherungsweise wird daher unter Rückgriff auf frühere Schätzungen des Statistischen Bundesamts (vgl. Projektbericht „Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts“ (2020); Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buero-kratiekosten/Publicationen/Downloads-Buero-kratiekosten/aenderung_berufskraftfahrer-qualifikationsrechts.html) von einer Gesamtzahl von ca. 5.600 anerkannten Ausbildungsstätten in Deutschland ausgegangen, jährlich kommen ca. 158 neue Ausbildungsstätten für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer hinzu.

In Expertengesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern von Industrie- und Handelskammern zeigte sich, dass die Modulschulungen derzeit häufig an Wochenenden (insbesondere Samstag) stattfinden. Dies begründet sich in einer höheren Nutzerfreundlichkeit für die betroffenen Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer. Nach Einschätzung der Industrie- und Handelskammern stellt insbesondere die Möglichkeit des asynchronen digitalen Unterrichts eine erhebliche Entlastung für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer dar, welche nun nicht mehr regelmäßig samstags eine mehrstündige Modulschulung in Präsenz besuchen müssten. Ebenso dürften die Ausbildungsstätten selbst ein gesteigertes Interesse daran haben digitalen Unterricht anzubieten, da zukünftig keine bzw. weniger Schulungen samstags durchgeführt würden und entsprechend keine zusätzlichen Dozentinnen und Dozenten finanziert werden müssten. Zudem ist es laut Expertenaussage im Interesse der Ausbildungsstätten, zukünftig Weiterbildungen „pandemiefest“ anbieten zu können. Da synchroner und asynchroner digitaler Unterricht den Ausbildungsstätten das Ausbildungsverfahren erheblich vereinfacht, ist daher davon auszugehen, dass künftig nahezu alle Ausbildungsstätten synchronen und asynchronen digitalen Unterricht einsetzen bzw. einsetzen werden. Somit beträgt die Fallzahl für den einmaligen Erfüllungsaufwand 5 600 und für den laufenden Erfüllungsaufwand 158.

Ein vollständiger Anerkennungsantrag von Ausbildungsstätten ohne Nachweis der Voraussetzungen nach Anlage 3 dauert gemäß den dem Statistischen Bundesamt vorliegenden Daten ca. 152,5 Minuten. Für die Anerkennung der Verwendung von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form muss ein Anerkennungsantrag bei der zuständigen Behörde gestellt werden. Hierfür muss der Behörde ein Unterrichtskonzept vorgelegt werden,

welches den Voraussetzungen der Anlage 3 genügt. Laut Rückmeldungen der Länder im Rahmen der Beteiligungsrunden dürfte den Ausbildungsstätten dadurch einmaliger Aufwand entstehen. Konkrete Angaben zum Zeitaufwand wurden dabei nicht gemacht, wird für das weitere Vorgehen aber auf 300 Minuten geschätzt (vergleiche Leitfaden, Standardaktivität „Anpassen von internen Prozessen“; einfacher Komplexitätsgrad). Der Zeitaufwand kann im Einzelfall auch deutlich höher liegen. Da jedoch unterstellt werden kann, dass während der Corona-Pandemie Erfahrungen mit digitalem Unterricht in verschiedenen Zusammenhängen gesammelt worden sind und dies zu einer zügigen Umsetzung eines Konzepts führen könnte, wird für den Median der zuvor genannte Zeitaufwand angesetzt. Für die technische Umsetzung bzw. das „EDV-Konzept“ würde voraussichtlich in der überwiegenden Mehrheit ein Dienstleister herangezogen. Es ist anzunehmen, dass EDV-Dienstleister nur „Gesamtpakete“ vertreiben, weshalb das nach Anlage 3 vorzulegende Konzept nicht separiert ausgewiesen werden kann. Die grundsätzliche Inanspruchnahme eines Dienstleisters zur Bereitstellung von digitalem Unterricht im Sinn der Verordnung geschieht jedoch primär aus wirtschaftlichem Interesse der Ausbildungsstätten, weshalb die Kosten für etwaige Dienstleister nicht dem Erfüllungsaufwand zuzuweisen sind. Die Möglichkeit, digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung anzubieten, ist nicht verpflichtend, sondern optional. Da es sich lediglich um eine „kann“-Regelung handelt, entsteht hier kein Erfüllungsaufwand.

Unter Anwendung der Zeitwerttabelle der Wirtschaft wird für die Erweiterung des Antrags auf Anerkennung um den Einsatz von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form ein Zeitaufwand von insgesamt 307 Minuten angenommen. Dieser ergibt sich durch die Standardaktivitäten „Formulare ausfüllen“ (StA 3, Komplexität mittel) und „Datenübermittlung und Veröffentlichung“ (StA 8, Komplexität mittel). Anerkennungsanträge von Ausbildungsstätten werden gemäß Datenlage des Statistischen Bundesamtes von Personen mit hohem Qualifikationsniveau durchgeführt. Gemäß dem Lohnsatz für leitende Beschäftigte des Qualifikationsniveaus 3 im Wirtschaftszweig P85, beträgt der Lohnsatz 50,30 Euro/h.

Sachkosten entstehen i. H. v. 1 Euro pro Fall für Porto.

Es ergibt sich somit ein einmaliger Erfüllungsaufwand für bereits anerkannte Ausbildungsstätten i. H. v. 1,4 Millionen Euro ($5\,600 * 307 / 60 * 50,30 + 5\,600$) und ein laufender Aufwand i. H. v. 41 000 Euro ($158 * 307 / 60 * 50,30 + 158$).

Im Sinne der „one in one out“-Regel der Bundesregierung stellt dieser Erfüllungsaufwand ein „In“ von 41 Tsd. Euro dar.

Der einmalige Erfüllungsaufwand entsteht überwiegend durch das Anpassen von internen Prozessen und wird deshalb der Kategorie „Anpassung von Organisationsstrukturen“ zugeordnet.

Wegfall der Übergangsregelung nach § 11 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz a.F. zum Ausstellen von Papierbescheinigungen

Durch den Wegfall der Übergangsregelung des § 11 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung a.F. entsteht kein Erfüllungsaufwand, da keine Neuregelung getroffen, sondern eine Übergangsregelung bis zur Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister gestrichen wird.

Ergänzungsqualifikation für aus der Ukraine geflüchtete Berufskraftfahrer

Den Ausbildungsstätten entsteht Aufwand durch die Entwicklung und das Angebot der neuen Ergänzungsqualifikation. Da jedoch bereits vergleichbare Qualifikationen angeboten

werden und insgesamt nur mit einer geringen Anzahl an Lehrgängen zu rechnen ist, ist nur mit geringem Erfüllungsaufwand zu rechnen.

Den Industrie- und Handelskammern entsteht durch die Erstellung der ergänzenden Prüfung im Zusammenhang mit der Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise Aufwand. Aufgrund der erwarteten geringen Fallzahl entsteht ein vermutlich vernachlässigbar geringer einmaliger Erfüllungsaufwand.

Durch die Möglichkeit die Prüfung neben Deutsch auch in Russisch und Ukrainisch abzulegen, entsteht ein einmaliger Übersetzungsaufwand in Höhe von insgesamt etwa 20 000 Euro.

Übersetzungskosten – Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in anderen Sprachen als Deutsch

Durch die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, entstehen den Industrie- und Handelskammern durch die Übersetzung des Fragenkatalogs, der zukünftig ausschließlich aus Multiple-Choice-Fragen bestehen soll, in Abhängigkeit der jeweiligen Sprache einmalige Kosten in Höhe von ca. 10.000 Euro, mithin insgesamt einmalig 80.000 Euro.

Für die laufenden Aktualisierungskosten und das Managen des Aufgabentools werden schätzungsweise 10% der einmaligen Kosten angenommen. Somit ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 8 000 Euro. Durch die Umstellung auf ausschließlich Multiple-Choice-Fragen entsteht keine Erhöhung der Korrekturkosten.

Im Rahmen der Länder- und Verbändebeteiligungsrunde wurde angemerkt, dass jeder Prüfungsteilnehmer, der die Prüfung in seiner Muttersprache ablegen kann, dies auch tun wird. Infolgedessen könnten die Vorbereitung der Prüfungsunterlagen und die Kommunikation mit den Prüfungsteilnehmern auf Seiten der Industrie- und Handelskammern komplizierter und aufwändiger werden.

Folgt man der Einschätzung der Länder- und Verbändebeteiligungsrunde, müsste angenommen werden, dass alle Personen, die Deutsch als Zweitsprache sprechen, eine Prüfung in ihrer Muttersprache bevorzugen würden. Darüber, wie viele dieser Personen die Prüfung in einer der nun angebotenen Sprachen ablegen werden, kann keine prognostische Aussage getroffen werden.

Verwaltung

Bund

Für die Verwaltung des Bundes entsteht ein geringer Erfüllungsaufwand bei der Bundesdruckerei und dem Kraftfahrt-Bundesamt, damit die Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) in den Fahrerqualifizierungsnachweis eingetragen und im Berufskraftfahrerqualifikationsregister gespeichert werden können.

Länder (inkl. Kommunen)

Anerkennung des synchronen und asynchronen digitalen Unterrichts im Rahmen der Weiterbildung gemäß § 9 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i. V. m. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe d Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung i.V.m. Anlage 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Anerkennung prüfen die gemäß § 9 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b i. V. m. Anlage 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung eingereichten Antragsunterlagen. Da die zu prüfenden Unterlagen um den Nachweis über den Einsatz von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form ergänzt wurden, erhöht sich der zeitliche Prüfaufwand auf Seiten der Anerkennungsbehörden. Hinzu kommt ein einmaliger Prüfaufwand für Nachweise über den Einsatz von digitalem Unterricht in synchroner und asynchroner Form von bereits anerkannten Ausbildungsstätten.

Gemäß den Daten des Statistischen Bundesamtes beträgt die Gesamtzahl der derzeit staatlich anerkannten Ausbildungsstätten für Berufskraftfahrer in Deutschland ca. 5.600, jährlich kommen ca. 158 neue Ausbildungsstätten für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer hinzu. Es ist anzunehmen, dass künftig jede Ausbildungsstätte von der Möglichkeit des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form Gebrauch machen wird. Es ist daher anzunehmen, dass die zuständigen Behörden sowohl bei den 5.600 bereits anerkannten Ausbildungsstätten die Nachweise für die Voraussetzungen von digitalem Unterricht in synchroner oder asynchroner Form prüfen muss, als auch jährlich ca. 158 Anträge auf erstmalige Anerkennung, welche zukünftig um den Nachweis für die Voraussetzungen von digitalem Unterricht in synchroner oder asynchroner Form ergänzt werden.

Für die zuständige Behörde ist der erhöhte Zeitaufwand zu berücksichtigen. Im Rahmen der Verbände- und Länderbeteiligung wird von den Ländern ein Zeitaufwand von etwa 30 Minuten pro Fall geschätzt. Es wird der durchschnittliche Lohnsatz der Verwaltung auf der Landesebene i. H. v. 43,80 Euro veranschlagt.

Aufgrund der erhöhten Menge zu prüfender Nachweise im Rahmen der Neuanträge auf Anerkennung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder um 3 000 Euro ($158 * 30 * 43,80 / 60$). Darüber hinaus ergibt sich einmaliger Erfüllungsaufwand für die Länder i. H. v. 123 000 Euro ($5\,600 * 30 * 43,80 / 60$).

Überwachung von Ausbildungsstätten; § 11 Absatz 1 und 2 BKrFQG

Durch die Einführung des synchronen und asynchronen digitalen Unterrichts, fällt auf Seiten der für die Überwachung der Ausbildungsstätten zuständigen Behörden Aufwand an. Nämlich müssen künftig neben den Präsenzlräumen auch die digitalen Anforderungen gemäß Anlage 3 BKrFQV geprüft werden.

Die aktuelle Gesamtbelastung dieser Überwachungstätigkeit beläuft sich auf rund 188 000 Euro (siehe OnDEA, id-ip: 2016030111340001). Inwiefern die Erweiterung des Angebots der Ausbildungsstätten den Erfüllungsaufwand verändert, kann aufgrund fehlender einschlägiger Informationen nur sehr grob geschätzt werden. Für das weitere Vorgehen wird angenommen, dass sich die Dauer einer Überprüfung von Präsenzlräumen mit der von online-Angeboten vergleichen lässt. Da in der bisherigen Schätzung angenommen worden ist, dass alle Ausbildungsstätten vom Angebot des synchronen oder asynchronen digitalen Unterrichts Gebrauch machen werden, wird von einer Verdoppelung des bisher auf OnDEA erfassten Aufwands ausgegangen.

Somit entsteht durch die erweiterte Überwachungspflicht ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand für die Länder (inkl. Kommunen) von rund 188 000 Euro.

Fahrerqualifizierungsnachweis und Fahrerbescheinigung mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25)

Für die Verwaltung der Länder entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Form von Softwareanpassungen der für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises zuständigen Behörden. Diese verursachen aber nur einen geringen Umstellungsaufwand.

Personen, die im Besitz eines ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises über grenzüberschreitenden Güter- oder Personenkraftverkehr sind, können nun – bei Erfüllung der weiteren Voraussetzungen – einen Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) beantragen. Hierdurch entsteht bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden ein im Vergleich zum Status Quo gestiegener Erfüllungsaufwand. Der Mehraufwand lässt sich aufgrund fehlender Daten nicht genau quantifizieren. Nach Schätzungen ist jedoch mit geringen Fallzahlen zu rechnen. So verfügen ca. 300 aus der Ukraine in die Bundesrepublik Deutschland Geflüchtete über einen ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweis und würden von der Möglichkeit der Anerkennung des ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises Gebrauch machen. Aufgrund der geringen Fallzahl kann davon ausgegangen werden, dass ein vermutlich vernachlässigbar geringer Erfüllungsaufwand entstehen wird.

Übersetzung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in die Ukrainisch und Kurmandschi

Den Technischen Prüfstellen entstehen durch die erforderliche Übersetzung des Fragenkatalogs der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf Ukrainisch und erforderliche technischen Anpassung Kosten in Höhe von ca. 50.000, die allerdings bereits durch die bestehenden Gebühreneinnahmen abgegolten sind, da 1 Euro der Prüfungsgebühren pro Prüfung durch die Technischen Prüfstellen für die Weiterentwicklung der Prüfung verwendet werden muss.

Umschreiben der Fahrerlaubnis (Israel und Ukraine – Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung)

Bei Beantragung einer Umschreibung der Fahrerlaubnis durch Personen aus der Ukraine oder aus Israel entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand. Es kann keine konkrete Fallzahl ermittelt werden, da nicht abzuschätzen ist, wie viele Personen von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden.

Da keine konkreten Fallzahlen vorliegen, kann lediglich der Einzelfall geschätzt werden.

Für die Umschreibung wird pro Fall ein Zeitaufwand von 18 Minuten geschätzt. Dieser setzt sich aus den Standardaktivitäten „Formelle Prüfung, Daten sichten“ (StA 3, Komplexität einfach, 5 Minuten), „Inhaltliche Prüfung, Daten erfassen“ (StA 8 Minuten, Komplexität einfach, 8 Minuten) und „Abschließende Informationen aufbereiten, Bescheid erstellen“ (StA 11, Komplexität einfach, 5 Minuten) zusammen.

Als Lohnkostensatz werden 40,20 Euro pro Stunde angesetzt, was dem Durchschnitt auf Kommunalebene entspricht. Dadurch betragen die Einzelfallkosten rund 12 Euro.

Bei dem Erfüllungsaufwand handelt es sich um „Sowieso“-Aufwände, da sie der Verwaltung auch entstehen würden, wenn Israel und die Ukraine nicht in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen würden. So ist davon auszugehen, dass Personen mit einer israelischen oder ukrainischen Fahrerlaubnis, die ihren Führerschein nun prüfungsfrei umschreiben können, ansonsten eine theoretische und praktische Prüfung ablegen würden, um eine deutsche Fahrerlaubnis zu erhalten. Auch dann entstünde für die Verwaltung hinsichtlich der Ausstellung der deutschen Fahrerlaubnis Aufwand. Durch die Aufnahme von Israel und der Ukraine in die Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung entfällt der Auftrag an die Technischen Prüfstellen, wodurch pro Fall nach Schätzung jedoch nur geringe Einsparungen entstehen.

5. Weitere Kosten

Durch die Aufnahme der Zulassungsvoraussetzungen zu Prüfungen entsteht den Industrie- und Handelskammern kein neuer Aufwand. Entsprechende Vorschriften fanden sich zuvor in der Mustersatzung des Industrie- und Handelskammertages.

Durch die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen abzulegen, entstehen Kosten (Übersetzung, Aktualisierung und Korrektur). Diese werden auf die Prüfungsteilnehmer im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation (ca. 26 543 gemäß DIHK-Statistik 2022) umgelegt. Die Prüfungsgebühr für die Regelgebühr beträgt derzeit durchschnittlich 110 Euro. Bei der Übersetzung des gesamten Fragenfundus in die acht Fremdsprachen würde sich voraussichtlich eine Gebühr von 140 Euro ergeben.

Für Inhaber ukrainischer Fahrerlaubnisse entfallen jeweils die Gebühren der Technischen Prüfstellen und der nach Landesrecht zuständigen Behörden für die jeweilige Fahrerlaubnisprüfung für die jeweilige Klasse. (Im Einzelnen siehe Ziffern 401 und 402 der Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr). Für den Umtausch des ukrainischen Führerscheins in einen deutschen EU-Führerschein entstehen Gebühren in Höhe von 36,30 Euro.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiert Rollen. Zudem sind weder positive noch negative demografische Auswirkungen zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Artikel 1 ist aufgrund der europäischen Vorgaben in Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/1280 befristet auf den Tag, der auf den Tag folgt, an dem die in Artikel 4 der Richtlinie 2001/55/EG genannte Dauer des vorübergehenden Schutzes von Vertriebenen aus der Ukraine gemäß Artikel 6 der genannten Richtlinie endet. Im Übrigen ist keine Befristung der Regelungen vorgesehen.

Hinsichtlich der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, wird die Deutsche Industrie- und Handelskammer dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr jährlich [zum 31. Januar] einen Bericht über die Akzeptanz, den Verwaltungsaufwand, die Sprachenauswahl und die Qualitätssicherung in nicht personenbezogener Form vorlegen. Nach Auskunft der Deutschen Industrie- und Handelskammer werden die dem Bericht zu Grunde liegenden Informationen bereits aus Eigeninteresse von den Industrie- und Handelskammern im Rahmen ihrer Prüfungszuständigkeit erhoben und von der Deutschen Industrie- und Handelskammer in einem entsprechenden Bericht ausgewertet. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer steht bereits jetzt im Austausch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu Prüfungen, die von den Industrie- und Handelskammern im Zusammenhang mit der Berufskraftfahrerqualifikation abgenommen werden, insbesondere zu Prüfungszahlen und Bestehensquoten. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer wird diesen Bericht um die Aspekte der Prüfung zur Erlangung beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erweitern.

Der Bericht umfasst insbesondere

- in welchem Umfang die Industrie- und Handelskammern Prüfungen in den acht Fremdsprachen durchgeführt haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich die Teilnehmerzahlen insgesamt verändert haben,
- ob und inwieweit sich die Bestehensquoten verbessert haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich der Verwaltungsaufwand der Industrie- und Handelskammern verändert hat,
- ob und inwieweit sich die Qualität der Prüfungen verändert hat,
- ob und inwieweit die Sprachauswahl anzupassen ist.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob Anpassungen der Regelungen zur Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erforderlich sind.

Die Möglichkeit des Einsatzes von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung soll spätestens nach drei Jahren im Hinblick auf Akzeptanz, Wirksamkeit und Einsatzmöglichkeiten in nicht personenbezogener Form evaluiert werden. Das Evaluierungsergebnis ist maßgeblich für weitere Digitalisierungsarbeiten im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation. Von Interesse sind insbesondere Erkenntnisse aus der Umsetzungspraxis zu inhaltlichen, systemischen und technischen Aspekten wie:

- inwieweit die Möglichkeit zum digitalen Unterricht durch Lehrmittelverlage und Ausbildungsstätten sowie durch Fahrerinnen und Fahrer genutzt wird,
- aus welchen Gründen digitaler Unterricht genutzt wird und welche Erfahrungen in der Praxis von den Beteiligten beim Einsatz von digitalem Unterricht gemacht werden, insbesondere
 - ob für Fahrerinnen und Fahrer die Möglichkeit zum digitalen Unterricht unter Berücksichtigung des Zeit- und Kostenaufwandes attraktiver als reine Präsenzveranstaltungen ist,
 - welche Unterkennntnisbereiche gemäß Anlage 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung wie häufig und aus welchen Gründen in Form von digitalem Unterricht in synchroner bzw. asynchroner Form vermittelt werden,
 - welche Instrumente zur Nutzeridentifizierung angewendet werden,
 - wie Fahrer und Fahrerinnen ihre Lernerfahrungen bewerten (z.B. Aufbau der Lerninhalte; Lerngewinn; Bedienerfreundlichkeit der Anwendungen; Internetverbindung)
- ob und wie die Vorlage von Unterrichtskonzepten, die digitalen Unterricht in synchroner und/oder asynchroner Form beinhalten, (zeitliche) Auswirkungen auf das Anerkennungs- und/oder das Überwachungsverfahren haben.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Diese Vorschrift regelt den Anwendungsbereich der Verordnung. Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz findet Anwendung soweit in der Ausnahmeverordnung nichts anderes bestimmt ist.

Unter „entsprechend angemessener Schutz nach deutschem Recht“ sind ukrainische Staatsangehörige zu verstehen, die nicht nach § 24 Absatz 1 Aufenthaltsgesetz vorübergehenden Schutz erhalten, sondern im Besitz einer anderen Aufenthaltserlaubnis sind, da es den ukrainischen Staatsangehörigen frei steht, von einem Aufenthaltstitel in einen anderen zu wechseln, soweit die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Zu § 2 (Mindestalter und Qualifikation der Fahrer)

Zu Absatz 1 und zu Absatz 2

Nach § 3 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz dürfen Fahrten im Güterkraft- bzw. Personenkraftverkehr nur bei Vorliegen des dort normierten Mindestalters sowie erworbener Grundqualifikation bzw. beschleunigter Grundqualifikation nach § 2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz durchgeführt werden. Abweichend hiervon dürfen diese Fahrten in Umsetzung des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2022/1280 nun auch bei erworbener Ergänzungsqualifikation bei Erreichen der in § 2 normierten Mindestalter durchgeführt werden.

Dabei entspricht das jeweilige Mindestalter dem der beschleunigten Grundqualifikation, da die Ergänzungsqualifikation in ihrer Ausgestaltung ähnlich einer Qualifikation bei Umsteigern i.S.d. § 3 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung ist. Darüber hinaus ist nicht bekannt, welche Qualifikation dem ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweis zu Grunde liegt. Sofern dem ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweis lediglich eine beschleunigte Grundqualifikation zu Grunde liegt, kann schon aus Verkehrssicherheitsgründen sowie unter dem Gesichtspunkt der Inländergleichbehandlung nicht auf das niedrigere Mindestalter, wie es bei einer Grundqualifikation und Abschluss einer Berufsausbildung vorgesehen ist, zurückgegriffen werden.

Zu Absatz 3

Die Regelung entspricht § 3 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz.

Zu § 3 (Erwerb der Ergänzungsqualifikation)

§ 3 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 4 Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu Absatz 1

Der Unterricht zur Ergänzungsqualifikation darf nur von einer nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung anerkannten Ausbildungsstätte angeboten werden, mithin nur von Ausbildungsstätten, die über eine Anerkennung für die beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung oder einer von beiden verfügen. Bei nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung anerkannten Ausbildungsstätten ist davon auszugehen, dass sie (aufgrund der Anerkennung für die beschleunigte Grundqualifikation und/oder Weiterbildung) über die erforderlichen sachlichen und personellen Mittel zur Durchführung des Unterrichts zur Ergänzungsqualifikation verfügen. Auf die denkbare

Möglichkeit der Anerkennung einer Ausbildungsstätte (allein) zur Schulung der Ergänzungsqualifikation wurde aus Verhältnismäßigkeitsgründen verzichtet, da der Aufwand sowohl für die Ausbildungsstätten als auch für die nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht im Verhältnis zu der zu erwartenden Nachfrage einer Ergänzungsqualifikation stehen dürfte. Eine Überwachung wird über die entsprechende Anwendung von § 10 und § 11 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz nach § 9 Absatz 2 ermöglicht.

Zu Absatz 2

Nach Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2 Verordnung (EU) 2022/1280 hat die Dauer der ergänzenden obligatorischen Ausbildung mindestens 35 Stunden zu betragen und darf 60 Stunden nicht überschreiten. Um den Aufwand zum Zugang des Berufskraftfahrerberufes möglichst gering zu halten, wurde unter Zurückstellung von Verkehrssicherheitsbedenken, nur das von den europäischen Vorgaben geforderte Mindestmaß von 35 Stunden umgesetzt. Neben den Kenntnissen und Fertigkeiten aus den in Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung aufgeführten Kenntnisbereichen, ist hierbei in Umsetzung des Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2 Satz 3 Verordnung (EU) 2022/1280 ein Schwerpunkt darauf zu legen, dass der Fahrer die Kenntnisse der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates erlangt. Hierfür werden sieben Unterrichtseinheiten als Mindestvorgabe festgelegt. Das Führen eines Fahrzeugs gemäß § 2 Absatz 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung ist in Umsetzung des Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2 S. 1 Verordnung (EU) 2022/1280 abermals auf das europarechtliche Mindestanforderung von 2,5 Stunden reduziert, um den Zugang zum Berufskraftfahrerberuf so einfach wie möglich zu gestalten. Die Ergänzungsqualifikation ähnelt in ihrem Umfang somit der sog. „Umsteigerprüfung“ im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation nach § 3 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifizierungsverordnung.

Zu Absatz 3

Absatz 3 dient der Umsetzung des Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 1 und 3 der Verordnung (EU) 2022/1280. Die Dauer der Prüfung orientiert sich an der „Umsteigerprüfung“ im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation. Die Prüfung soll grundsätzlich computergestützt, kann jedoch auch schriftlich erfolgen. Die Zuständigkeit für die Prüfung liegt entsprechend § 2 Absatz 7 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung bei der für den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers zuständigen Industrie- und Handelskammer.

Zu Absatz 4

Um den Zugang zum Berufskraftfahrerberuf für ukrainische Geflüchtete zu erleichtern, kann die Prüfung nicht nur in deutscher Sprache, sondern auch in Russisch und Ukrainisch abgelegt werden.

Zu Absatz 5

Um den Umsetzungsaufwand gering zu halten und zeitnah eine pragmatische Lösung anzubieten, wurde auf eine Aufnahme der Ergänzungsqualifikation mit entsprechenden Eintragungen hinsichtlich des Abschlusses des Unterrichts durch die anerkannten Ausbildungsstätten und der Prüfung durch die Industrie- und Handelskammern verzichtet. Stattdessen ist dem Teilnehmenden eine Papierbescheinigung über den Abschluss des Unterrichts der Ergänzungsqualifikation durch die anerkannten Ausbildungsstätten und über das Bestehen der Prüfung der Ergänzungsqualifikation durch die Industrie- und Handelskammern auszustellen.

Zu Absatz 6

Absatz 6 konkretisiert den Inhalt der Papierbescheinigung und regelt hinsichtlich der Ausbildungsstätten, wer zur Unterschrift berechtigt ist.

Zu § 4 (Ausbildungs- und Prüfungsort)

Die europäischen Vorhaben in Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Verordnung (EU) 2022/1280 sehen vor, dass nur der Mitgliedstaat, der der Person einen befristeten Aufenthaltstitel erteilt hat oder in dem diese Person nach nationalem Recht angemessener Schutz gewährt wurde – bei Vorliegen der Voraussetzungen – einen Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01(max. 06.03.2025) erteilen kann.

Die Regelung entspricht damit auch § 6 Nummer 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, wonach die Grundqualifikation in der Bundesrepublik Deutschland zu erwerben ist. Dies gebietet auch der Sinn- und Sachzusammenhang, da – sofern ein ukrainischer Geflüchteter, in der Bundesrepublik Deutschland den Berufskraftfahrerberuf ausüben möchte – auch hier die Ausbildung absolvieren sollte. Überdies stünde kein Verfahren zur Verfügung, wie Papierbescheinigungen über die Teilnahme am Unterricht der Ergänzungsqualifikation aus anderen Mitgliedstaaten, anerkannt werden könnten.

Zu § 5 (Nachweis über den Erwerb der Ergänzungsqualifikation)

Zu Absatz 1

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b) Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu Absatz 2

Absatz 2 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 Verordnung (EU) 2022/1280 und von Artikel 4 Absatz 2 Satz 1 Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu Absatz 3

Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 2 Satz 1 Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu § 6 (Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25))

Zu Absatz 1

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b), Absatz 4 und Absatz 6 Verordnung (EU) 2022/1280 und regelt damit die Voraussetzungen, unter denen bei Erwerb der Ergänzungsqualifikation ein Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt werden darf.

Der Antragsteller muss insbesondere im Besitz eines gültigen EU- oder EWR-Führerscheins sein. Sofern der Antragsteller im Besitz eines ukrainischen Führerscheins ist, bedarf es – für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01 – eines Umtauschs in einen EU-Führerschein. Durch die Aufnahme der Ukraine in die Anlage 11 Fahrerlaubnis-Verordnung nach Artikel 4 Nummer 11 Buchstabe b) der Änderungsverordnung kann dies nunmehr prüfungsfrei erfolgen. Auf diese Weise wird Artikel 4 Absatz 6 Verordnung (EU) 2022/1280 umgesetzt. Eine Überprüfung der Mindeststandards der körperlichen und geistigen Eignung verbleibt auf diese Weise systemgerecht im Fahrerlaubnisrecht.

Zu Absatz 2

Absatz 2 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 5 Verordnung (EU) 2022/1280 und regelt damit die Vorgehensweise bei Verlust des ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises gemäß Artikel 2 Buchstabe b) Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu Absatz 3

§ 8 Absatz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gilt entsprechend bei der Beantragung eines Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25).

Zu Absatz 4

Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat vor Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises zu überprüfen, ob der Antragsteller nachweislich ergänzungsqualifiziert ist, vgl. § 6 Absatz 1 Nummer 4. Mangels Eintragung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister (vgl. hierzu unter Absatz 5) hat der Nachweis über die Papierbescheinigung zu erfolgen. Die Papierbescheinigung muss daher bei Antragstellung vorgelegt werden.

Abweichend von § 8 Absatz 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung gelten die in Absatz 4 aufgeführten Besonderheiten mit Ausnahme der Nummer 1 und 2. Keine Anwendung findet § 8 Absatz 3 Nummer 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung, da eine Anrechnungsmöglichkeit im Rahmen der Ergänzungsqualifikation nicht vorgesehen ist.

Zu Absatz 5

Absatz 5 dient der Umsetzung des Artikels 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b) und Absatz 3 Unterabsatz 1 Verordnung (EU) 2022/1280. Dabei ist davon auszugehen, dass es sich bei dem Verweis in Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2022/1280 auf „Anhang II Ziffer 4 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG“ um ein Redaktionsversehen handelt. Da hier ausdrücklich das Ablaufdatum genannt ist, kann nur „Anhang II Ziffer 2 Buchstabe d Ziffer 4 Buchstabe b“ gemeint sein.

Zu Absatz 6

Absatz 6 dient der Umsetzung des Artikels 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 Verordnung (EU) 2022/1280.

Zu § 7 (Ausstellung eines neuen Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) bei Änderungen, Verlust, Diebstahl und Beschädigung)

§ 7 regelt die Voraussetzungen für die Ausstellung eines neuen Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) bei Änderungen, Verlust, Diebstahl und Beschädigung des Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25).

Zu § 8 (Pflicht zum Mitführen des Nachweises)

Die Regelung entspricht § 8 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz.

Zu § 9 (Ausbildungsstätten für die Ergänzungsqualifikation)

Zu Absatz 1

Der Unterricht zur Ergänzungsqualifikation darf nur von einer nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung anerkannten Ausbildungsstätte angeboten werden, mithin nur von Ausbildungsstätten, die über eine Anerkennung für die beschleunigte Grundqualifikation und/oder Weiterbildung verfügen. Bei nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz anerkannten Ausbildungsstätten ist davon auszugehen, dass sie (aufgrund der Anerkennung für die beschleunigte Grundqualifikation und/oder Weiterbildung) über die erforderlichen sachlichen und personellen Mittel zur Durchführung des Unterrichts zur Ergänzungsqualifikation verfügen. Auf die denkbare

Möglichkeit der Anerkennung einer Ausbildungsstätte (allein) zur Ergänzungsqualifikation wurde aus Verhältnismäßigkeitsgründen verzichtet, da der Aufwand sowohl für die Ausbildungsstätten als auch für die nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht im Verhältnis zu der zu erwartenden Nachfrage einer Ergänzungsqualifikation stehen dürfte.

Für Ausbildungsstätten, die Unterricht für die Ergänzungsqualifikation anbieten und durchführen möchten, gilt auf diese Weise auch § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung.

Zu Absatz 2

Durch die entsprechende Anwendung von § 10 und § 11 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wird den nach Landesrecht zuständigen Behörden auch in Bezug auf die Ergänzungsqualifikation ermöglicht, die nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung anerkannten Ausbildungsstätten zu überwachen und ihre Aufsicht gegenüber ihnen auszuüben. Da hinsichtlich des Unterrichts zur Ergänzungsqualifikation keine Eintragungen in das Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfolgen, ist entsprechend auf die Eintragung bzw. Ausstellung der Papierbescheinigung nach § 3 Abs. 5 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 6 abzustellen. Zu der auf Grund § 27 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes erlassenen Rechtsverordnung zählt auch diese Verordnung.

Durch die entsprechende Anwendung des § 11 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz haben die anerkannten Ausbildungsstätten in Bezug auf Unterricht zur Ergänzungsqualifikation insbesondere die Pflicht, die in § 11 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz normierten Angaben anzuzeigen.

Zu § 10 (Anforderungen an die Ausbilder und den Unterricht für die Ergänzungsqualifikation)

Zu Absatz 1

Der Unterricht zur Ergänzungsqualifikation darf nur von einer nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung anerkannten Ausbildungsstätte angeboten werden. Die Anforderungen, die an die Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung gestellt werden, gelten auf diese Weise mittelbar für die Ergänzungsqualifikation. Klarstellungshalber wird dies in § 10 speziell in Bezug auf die Anforderungen an den Unterricht.

Unterricht der Ergänzungsqualifikation darf nur in den im Anerkennungsbescheid genannten Räumen mit der jeweils höchstens zulässigen Teilnehmerzahl durchgeführt werden.

Auch für den Unterricht der Ergänzungsqualifikation gelten die Anforderungen des § 6 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung.

Zu § 11 (Berufskraftfahrerqualifikationsregister)

§ 15 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz findet auch in Bezug auf die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) Anwendung. Dies umfasst nach § 12 auch die Schlüsselzahl 95.01 und die Fahrerlaubnisklasse, für die die Schlüsselzahl 95.01 Gültigkeit hat. Die Schlüsselzahl 95.01(max.06.03.25) kann nach § 7 nur eingetragen werden, wenn der Antragsteller nachweislich ergänzungsqualifiziert ist. Auf diese Weise ist das Berufskraftfahrerqualifikationsregister auch ein Register zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind, um feststellen zu können, für welche Fahrerlaubnisklasse die Pflicht zur Ergänzungsqualifikation erfüllt wurde.

Zu § 12 (Inhalt des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters)

Zwecks Kontrollmöglichkeit sowie um nach Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2022/1280 im Fall des Verlustes oder Diebstahls eines Fahrerqualifizierungsnachweises überprüfen und ggf. anderen Mitgliedstaaten mitteilen zu können, dass die antragstellende Person keinen oder einen von der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01 besitzt, bedarf es einer Speicherung der Daten zum Fahrerqualifizierungsnachweis mit der besonderen Schlüsselzahl 95.01 im Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

Zu § 13 (Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch den Hersteller des Fahrerqualifizierungsnachweises)

Anpassung an Ergänzungsqualifikation.

Zu § 14 (Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden)

Anpassung an Ergänzungsqualifikation.

Zu § 15 (Datenübermittlung an inländische Behörden und Stellen)

Anpassung an die Ergänzungsqualifikation. Statt der nach § 14 Absatz Nummer 1 Buchstaben h und i sind die nach § 12 gespeicherten Daten zu übermitteln.

Zu § 16 (Datenübermittlung an Behörden in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und an Behörden in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum)

Anpassung an Ergänzungsqualifikation.

Zu § 17 (Anwendungsbestimmungen)

§ 16 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 7 und Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/1280. Mit dem Ende der Dauer des vorübergehenden Schutzes gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 finden die §§ 1 bis 15 keine Anwendung mehr. Die Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) wird ungültig.

Zu Anlage 1 (Musterbescheinigung über die Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation)

Nach der Teilnahme am Unterricht zum Erwerb der Ergänzungsqualifikation ist nach § 3 Absatz 5 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 6 eine Teilnahmebescheinigung auszustellen, die bei Beantragung des Fahrerqualifizierungsnachweises mit der Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.2025) nach § 7 Absatz 4 vorzulegen ist. Anlage 1 enthält eine entsprechende Musterbescheinigung.

Zu Artikel 2 (Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 3a)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Ordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Buchstabe b (§ 1 Absatz 5 Satz 3)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 6 Satz 4)**

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Verordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 7a)

Prüfungsarten

Die Möglichkeit der Ablegung der Prüfung in anderen Sprachen als Deutsch im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation gilt für sämtliche Arten der Prüfung, mithin sowohl für die „Regelprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 2 Absatz 1 bis 8 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung, der „Quereinsteigerprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 2 Absatz 9 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und auch der „Umsteigerprüfung“ nach § 2 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i.V.m. § 3 Absatz 2 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung.

Sprachenauswahl

Bislang war es gemäß § 2 Absatz 3 Nummer 2 VwVfG in Verbindung mit § 23 Absatz 1 VwVfG lediglich möglich, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Deutsch abzulegen. Aufgrund des gravierenden Fahrermangels sowie zur Unterstützung der Fachkräfteeinwanderung soll es trotz der bereits umfangreichen Maßnahmen zur Vereinfachung des Berufszugangs nunmehr möglich sein, die Prüfung auch in folgenden anderen Sprachen als Deutsch abzulegen: Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.

Damit wird der Forderung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 19/23185) der 19. Legislaturperiode nachgekommen sowie Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode, in dem sich die Koalitionspartner im Hinblick auf den Güterverkehr unter anderem dazu verpflichtet haben, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, die Qualifizierung voranzutreiben und Bürokratie abzubauen (vgl. S. 51 des Koalitionsvertrages).

Die Vorarbeiten zu dieser Rechtsänderung haben gezeigt, dass die Bedarfe hinsichtlich ausgewählter Fremdsprachen unterschiedlich sind bzw. unterschiedlich bewertet werden und sich unter Berücksichtigung der Einwanderungsländer nach Deutschland verändern können. Bei der Auswahl der Fremdsprachen, in denen nunmehr die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation möglich sein soll, ist der durch die Übersetzung, Aktualisierung und Überprüfung der Prüfungsfragen hervorgerufene Verwaltungsaufwand zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund verbietet es sich, eine Vielzahl von Fremdsprachen zuzulassen (vgl. hierzu die Ausführungen zu den weiteren Kosten). Zudem würde die Zulassung einer Vielzahl von Fremdsprachen dem Charakter eines Pilotprojekts widersprechen. Die Auswahl der Fremdsprachen hat sich vielmehr an den zu erwarteten tatsächlichen Bedarfen zu orientieren.

Ein Bedarf kann sowohl bei Personen aus Drittstaaten als auch aus EU-Mitgliedstaaten bestehen:

Die in einem EU-Mitgliedstaat erlangte Berufskraftfahrerqualifikation wird in Deutschland zwar anerkannt. Für Personen aus Drittstaaten und EU-Mitgliedstaaten besteht mithin die Möglichkeit, dass sie die Berufskraftfahrerqualifikation bereits in einem EU-Mitgliedstaat (in der jeweiligen Landessprache des Mitgliedstaates) erwerben und sodann mit entsprechenden Visa bzw. im Wege der Arbeitnehmerfreizügigkeit in Deutschland eine Beschäftigung aufnehmen. In diesen Fällen bedarf es daher grundsätzlich nicht der Möglichkeit der Prüfung in einer Fremdsprache.

Ein Bedarf kann bei Personen aus Drittstaaten und EU-Mitgliedstaaten jedoch bestehen, wenn sie bereits vor Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation über eine Arbeitsgenehmigung bzw. einen Aufenthaltstitel verfügen, der erkennen lässt, dass die Erwerbstätigkeit erlaubt ist bzw. ihren Wohnsitz in Deutschland begründen. Aus den Zahlen der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Fremdsprachen in den relevanten Fahrerlaubnisklassen (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE) wird deutlich, dass es einen großen Kreis an Personen gibt, die erst in Deutschland ihre Fahrerlaubnis erwerben. Hieraus lässt sich schließen, dass diese Personen auch in Deutschland ihre Berufskraftfahrerqualifikation erwerben wollen.

Orientiert an Zahlen der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in den relevanten Fahrerlaubnisklassen der Jahre 2018 bis Oktober 2022 zeigt sich folgende prozentuale Verteilung der Prüfung in Fremdsprachen:

- 1) Hocharabisch (30,04%)
- 2) Russisch (15,12 %)
- 3) Türkisch (12,49 %)
- 4) Kroatisch (11,84 %)
- 5) Rumänisch (11,05 %)
- 6) Polnisch (6,93 %)
- 7) Englisch (4,73 %)
- 8) Andere (Französisch (1,85%), Griechisch (1,64%), Italienisch (2,46%), Portugiesisch (0,64%) und Spanisch (1,20%)).

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Personen die eine Fahrerlaubnis in den relevanten Fahrerlaubnisklassen erwerben, auch den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation anstreben.

Ein entsprechender potentieller Bedarf an Prüfungen in diesen Fremdsprachen spiegelt sich auch im Turnusbericht "Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik - Fahrerberufe -" (Berufskraftfahrer/-in, Schienenfahrzeugführer/-in, Binnenschiffer/-in) des Bundesamtes für Güterverkehr des Jahrs 2023 wider: Der überwiegende Teil ausländischer Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer aus den EU-Mitgliedstaaten stammt danach aus Polen (42.664, 14,3 % Zuwachs) und Rumänien (31.296; 8,1 % Zuwachs). Bei Fahrerinnen und Fahrern aus Ländern außerhalb der EU zeigt sich ein deutlicher Anstieg bei syrischen Beschäftigten (2016: 106 Beschäftigte; 2022: 2.692 Beschäftigte).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung sind die Sprachen Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch und Türkisch aufzunehmen.

Infolge der am 24. Februar 2022 begonnenen militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine sind Millionen Menschen aus der Ukraine vertrieben worden. Es ist davon

auszugehen, dass – jedenfalls so lange die Invasion fortbesteht – weitere Menschen die Ukraine verlassen werden. Um den aus der Ukraine Geflüchteten den Einstieg in den Berufskraftfahrerberuf und die Integration zu erleichtern, wird die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation neben Russisch auch auf Ukrainisch angeboten. Diese Regelung ist auch vor dem Hintergrund der Verordnung (EU) 2022/1280 erforderlich, da mit der vorgenannten Verordnung den Mitgliedstaaten lediglich die Möglichkeit eröffnet wurde, durch Umsetzung im nationalen Recht die ukrainische Berufskraftfahrerqualifikation nach Schulung und Prüfung temporär – begrenzt auf die Dauer des Schutzstatus – anzuerkennen, nicht jedoch dauerhaft. Eine dauerhaft anerkannte Berufskraftfahrerqualifikation ist jedoch erforderlich, um Planungssicherheit zu schaffen, sowohl für ukrainische Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber. Daher wurde auch Ukrainisch als Prüfungssprache aufgenommen.

Bericht der Deutschen Industrie- und Handelskammer

Hinsichtlich der Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen abzulegen, wird die Deutsche Industrie- und Handelskammer dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr jährlich zum 31. Januar einen Bericht über die Akzeptanz, den Verwaltungsaufwand, die Sprachenauswahl und die Qualitätssicherung in nicht personenbezogener Form vorlegen. Nach Auskunft der Deutschen Industrie- und Handelskammer werden die dem Bericht zu Grunde liegenden Informationen bereits aus Eigeninteresse von den Industrie- und Handelskammern im Rahmen ihrer Prüfungszuständigkeit erhoben und von der Deutschen Industrie- und Handelskammer in einem entsprechenden Bericht ausgewertet. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer steht bereits jetzt im Austausch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu Prüfungen, die von den Industrie- und Handelskammern im Zusammenhang mit der Berufskraftfahrerqualifikation abgenommen werden, insbesondere zu Prüfungszahlen und Bestehensquoten. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer wird diesen Bericht um die Aspekte der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erweitern.

Der Bericht umfasst insbesondere

- in welchem Umfang die Industrie- und Handelskammern Prüfungen in den acht Fremdsprachen durchgeführt haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich die Teilnehmerzahlen insgesamt verändert haben,
- ob und inwieweit sich die Bestehensquoten verbessert haben (aufgeschlüsselt nach Sprache und Art der Prüfung),
- ob und inwieweit sich der Verwaltungsaufwand der Industrie- und Handelskammern verändert hat,
- ob und inwieweit sich die Qualität der Prüfungen verändert hat,
- ob und inwieweit die Sprachauswahl anzupassen ist.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird regelmäßig überprüfen, ob Anpassungen der Regelungen zur Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erforderlich sind.

Abgrenzung zu Prüfungen in der dualen Berufsausbildung

Bei der beschleunigten Grundqualifikation handelt es sich um einen Befähigungs- bzw. Sachkundenachweis und damit um eine personenbezogene Bescheinigung über die nachgewiesene fachliche Eignung zur Ausübung einer bestimmten Tätigkeit. Dies unterscheidet sie von Prüfungen im Bildungssystem wie z.B. in der dualen Berufsausbildung. Die

Regelungen zur (beschleunigten) Grundqualifikation dienen unter anderem der Harmonisierung des europaweiten Marktzugangs für Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güter- oder Personenverkehr und haben damit eine grundsätzlich andere Zielsetzung als nationale Bildungsprüfungen. Bei Letzteren gehört regelmäßig die deutsche - in Einzelfällen auch die fremdsprachliche - Sprachkompetenz zum Prüfungsgegenstand selbst, so dass hier eine Substitution ausscheidet.

Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 9 Satz 4)

Es handelt sich um eine Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung, die vom Ordnungsgeber zu erlassen ist. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017).

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe b (§ 3 Absatz 3)

Es handelt sich um Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung, die vom Ordnungsgeber zu erlassen sind. Eine entsprechende Regelung fand sich bislang in der Mustersatzung des Dachverbands der Industrie- und Handelskammern (Stand 28. September 2017), die hier sinngemäß übernommen wurden.

Zu Nummer 4 (§ 4 Absätze 3a und 3b)

Zu § 4 Absatz 3a

Die Regelung dient der Umsetzung der Option des Artikel 7 in Verbindung mit Anhang I Abschnitt 4 Absatz 1 Richtlinie (EU) 2022/2561, wonach es den Mitgliedstaaten unter bestimmten Voraussetzungen gestattet ist, die Weiterbildung für höchstens zwölf Stunden in Form von E-Learning zu ermöglichen. Gleichzeitig kommt die Bundesregierung damit der Aufforderung des Deutschen Bundestages der 19. Legislaturperiode nach, Regelungen über den Einsatz von E-Learning in die hiesige Verordnung aufzunehmen (vgl. BT-Drs. 19/23185) und trägt den Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode (vgl. S. 51 des Koalitionsvertrages) Rechnung.

E-Learning stellt einen Oberbegriff dar und beschreibt „jede Form von Lehr-Lern-Situation, in der elektronische (digitale) Technik zur Zielerreichung eingesetzt wird“ (Helmut M. Niegemann, Expertise zum E-Learning und Simulatoreinsatz im Rahmen der Berufskraftfahreraus- und Weiterbildung (EU-Richtlinien 2018/645 und 2003/59/EG), Seite 3).

Der Forderung nach E-Learning wird nunmehr durch die Schaffung der Möglichkeit des Einsatzes von den Präsenzunterricht ersetzendem digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form im Rahmen der Weiterbildung nachgekommen.

Unter digitalem Unterricht in synchroner Form im Sinn dieser Verordnung ist ein Unterricht zu verstehen, an dem Lehrende und Lernende an körperlich getrennten Orten durch eine miteinander vernetzte Online-Umgebung zeitgleich teilnehmen. Die Begriffe „digitaler Unterricht in synchroner Form“ oder „synchroner digitaler Unterricht“ werden synonym verwendet. Sie entsprechen inhaltlich der Definition von synchronen E-Learning Angeboten des Ausbildungs- und Evaluationskonzepts zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland, Bericht zum Forschungsprojekt 82.0706; Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für die Optimierung der Fahrausbildung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 330, S. 127, wo es heißt „Synchrone E-

Learning-Angebote erfordern es, dass alle Teilnehmenden zur gleichen Zeit über das Internet miteinander verbunden sind. In einem virtuellen Raum hören und sehen sie dieselben Lernangebote und können miteinander kommunizieren (z. B. in einem Web-Seminar). Die Lernumgebung ist eher lehrerzentriert, wenngleich unterschiedliche Interaktionsmöglichkeiten eingesetzt werden können, um die Lernenden in den Lernprozess einzubeziehen (LANGENBACH, 2017)“. Anders als beim Präsenzunterricht ist mithin keine körperliche Präsenz im gleichen Raum erforderlich. Die Kommunikation erfolgt über die Online-Umgebung, an die in Anlage 3 nähere Anforderungen gestellt werden.

In Abgrenzung hierzu wird unter den Begriffen „digitaler Unterricht in asynchroner Form“ bzw. „asynchroner digitaler Unterricht“ im Sinn der Verordnung digitale Selbstlerneinheiten (z.B. Lernplattformen) verstanden, bei denen - anders als beim digitalen Unterricht in synchroner Form – keine zeitgleiche Präsenz des Lehrenden mittels einer Online-Umgebung zwingend erforderlich ist. Im Rahmen der auf europarechtlichen Vorgaben (vgl. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b i.V.m. Anhang 1 Abschnitt 4 Richtlinie (EU) 2022/2561) beruhenden zeitlichen Vorgaben des § 4 Abs. 2 Satz 1 und Satz 3 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung können diese Lernangebote zeitlich flexibel genutzt werden. In Anlehnung an die Definition des asynchronen E-Learnings im Sinn des Ausbildungs- und Evaluationskonzepts zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland, Bericht zum Forschungsprojekt 82.0706; Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für die Optimierung der Fahrausbildung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 330, S. 127 (LANGENBACH, 2017), findet „entweder kein gemeinsames Lernen mit anderen Lernenden statt oder dieses ist nur in einem eng begrenzten Ausmaß (z. B. über eine Chatfunktion) möglich. Die Lernumgebung ist lernerzentriert“.

Die Anforderungen an die Unterrichtsformen des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form wurden in eine Anlage zur hiesigen Verordnung aufgenommen. Auf diese Weise wird den Ausbildungsstätten ermöglicht, entsprechende Unterrichtskonzepte zu entwerfen. Gleichzeitig stehen den nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Anerkennung und Überwachung von anerkannten Ausbildungsstätten Anknüpfungspunkte zur Verfügung, um vorgelegte und angebotene Unterrichtskonzepte auf ihre Rechtmäßigkeit hin zu überprüfen.

Noch nicht anerkannte Ausbildungsstätten, die von der Möglichkeit des digitalen Unterrichts in synchroner und asynchroner Form im Rahmen der Weiterbildung Gebrauch machen möchten, müssen den nach Landesrecht für die Anerkennung von Ausbildungsstätten zuständigen Behörden im Rahmen des Anerkennungsverfahrens nach § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz i. V. m. § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung Unterrichtskonzepte vorlegen, die die Anforderungen der Anlage 3 erfüllen. Die nach § 4 Absatz 3a erforderliche Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde erfolgt in diesen Fällen mit dem Anerkennungsbescheid (vgl. auch Begründung zu § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3).

Bereits anerkannte Ausbildungsstätten, die digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form anbieten möchten, bedürfen vor Durchführung des digitalen Unterrichts ebenfalls der Zustimmung der nach Landesrecht für die Anerkennung von Ausbildungsstätten zuständigen Behörde. Da es sich um eine Änderung der Anerkennungsvoraussetzungen handelt, ist hier ebenfalls nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe b) durch Vorlage eines entsprechenden Unterrichtskonzepts nachzuweisen, dass die Voraussetzungen der Anlage 3 eingehalten werden (vgl. auch Begründung zu § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3).

Da es sich um eine europarechtlich vorgegebene Möglichkeit handelt, kann über die Vorgabe zum Stundenumfang nicht hinausgegangen werden. Der Anteil des den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterrichts in synchroner und/oder asynchroner Form darf daher insgesamt 12 Stunden nicht überschreiten, die Weiterbildung muss mithin mit Teilnahme von mindestens 23 Stunden Unterricht in Präsenz absolviert worden sein, ansonsten sind die Anforderungen an die Weiterbildung nicht erfüllt. Wie die Anteile der beiden

Formen des digitalen Unterrichts im Sinn dieser Verordnung im Rahmen der 12 Stunden aufgeteilt werden, spielt keine Rolle, solange sie insgesamt 12 Stunden nicht überschreiten. Es ist mithin auch möglich, dass nur eine Form des digitalen Unterrichts angeboten wird, sofern 12 Stunden nicht überschritten werden. Dass Teilnehmende im Rahmen des digitalen Unterrichts in asynchroner Form aufgrund ihrer individuellen Lerngeschwindigkeit diesen Stundenumfang möglicherweise über- oder unterschreiten, ist unerheblich.

Adressaten der Regelung sind der Teilnehmer, die Ausbildungsstätte sowie die nach Landesrecht zuständige Behörde:

Der Teilnehmer muss mindestens 23 Stunden der Weiterbildung in Präsenz besuchen. Wie viele digitale Unterrichtseinheiten er ablegt, kann dahinstehen. Jedoch höchstens 12 digitale Unterrichtseinheiten können den Präsenzunterricht ersetzen. Insgesamt muss die Weiterbildung 35 Unterrichtseinheiten umfassen.

Ausbildungsstätten dürfen digitalen Unterricht nur anbieten, wenn die Anforderungen in Anlage 3 erfüllt sind und die nach Landesrecht zuständige Behörde zugestimmt hat.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat im Rahmen des Antragsverfahrens die in Anlage 3 aufgezählten Anforderungen zu überprüfen und darf die Zustimmung nur erteilen, wenn die Anforderungen erfüllt sind.

Darüber hinaus hat sie bei der Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises zu überprüfen, dass mindestens 23 Unterrichtseinheiten in Präsenz und maximal 12 Unterrichtseinheiten in digitaler Form absolviert wurden.

Zu § 4 Absatz 3b

Um die Auswirkungen der neuen Regelung über die Möglichkeit zum Einsatz von synchronem und asynchronem digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung beurteilen zu können, werden diese in nicht personenbezogener Form evaluiert. Das Evaluierungsergebnis ist maßgeblich für weitere Digitalisierungsarbeiten im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation. Betrachtet werden soll,

- inwieweit die Fahrerinnen und Fahrer das Angebot nutzen und warum nicht,
- inwieweit Ausbildungsstätten digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form anbieten und warum nicht,
- ob die eingeräumten Möglichkeiten attraktiver sind als reine Präsenzveranstaltungen,
- welche Schwierigkeiten in technischer, systemischer oder inhaltlicher Sicht auftreten,
- wie sich der Einsatz von digitalem Unterricht auf die Qualität der Weiterbildung auswirkt, insbesondere ob die Fahrerinnen und Fahrer einen genauso hohen oder sogar höheren Kenntniszuwachs aufweisen als im reinen Präsenzunterricht und
- ob die Vorlage von Unterrichtskonzepten, die digitalen Unterricht in synchroner oder asynchroner Form beinhalten, (zeitliche) Auswirkungen auf das Anerkennungs- und das Überwachungsverfahren haben.

Zu Nummer 5 (§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1)

§ 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit strukturiert und dahingehend ergänzt, dass im Ausbildungsprogramm auch darzustellen ist, dass die Anforderungen der Anlage 3 erfüllt sind, sofern i.S.d. Absatz 3a Satz 2 digitaler Unterricht angeboten wird.

Eine noch nicht anerkannte Ausbildungsstätte, die digitalen Unterricht in synchroner oder asynchroner Form einsetzen möchte, muss der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Rahmen des Anerkennungsverfahrens ein Unterrichtskonzept vorlegen, das die Anforderungen nach Anlage 3 zum Einsatz von digitalem Unterricht im Rahmen der Weiterbildung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht erfüllt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass nur geeignete Konzepte zum Einsatz kommen.

Bei bereits anerkannten Ausbildungsstätten, die synchronen oder asynchronen digitalen Unterricht anbieten möchten, liegt eine Änderung der Anerkennungsvoraussetzungen vor. Auch sie haben daher nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe d) durch Vorlage eines entsprechenden Ausbildungsprogramms nachzuweisen, dass die Anforderungen der Anlage 3 eingehalten werden. Abweichende Konzepte dürfen durch die Anerkennungsbehörde nicht zugelassen werden. Bei bereits anerkannten Ausbildungsstätten, die digitalen Unterricht im Sinn dieser Verordnung anbieten möchten, beschränkt sich die Prüfung der Anerkennungsvoraussetzungen in der Regel auf die Anforderungen für den digitalen Unterricht. Eine erneute Prüfung der weiteren Anerkennungsvoraussetzungen ist nicht zwingend erforderlich. Erst nach Anerkennung des digitalen Unterrichts durch die nach Landesrecht für die Anerkennung von Ausbildungsstätten zuständigen Behörde darf digitaler Unterricht im Sinn dieser Verordnung eingesetzt werden (vgl. auch Begründung zu § 4 Absatz 3a).

Zu Nummer 6

Die auf Übergangsschriften basierenden Bescheinigungen nach § 11 Absatz 3, 5 und 6 sind im Rahmen des Antrags auf Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises zusätzlich zu den in § 8 Absatz 3 genannten Unterlagen beizufügen.

Zu Nummer 7

Folgeanpassung aufgrund der Aufhebung des § 11 Absatz 4.

Zu Nummer 8 (§ 11)

Zu Buchstabe a (Aufhebung § 11 Absatz 1, 2 und 4)

§ 11 Absätze 1 und 2 werden aufgrund des Zeitablaufs (21. Dezember 2021 bei § 11 Absatz 1 bzw. 23. August 2022 bei § 11 Absatz 2) aufgehoben.

Aufgrund der Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister bedarf es keiner Papierbescheinigungen mehr. Einträge können ausnahmslos im Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfolgen.

Insbesondere besteht kein Regelungsbedürfnis für nach früherem Recht gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten. Diese galten bis zu ihrer Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde als anerkannt i. S. d. § 9 Abs. 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, längstens jedoch bis zum 2. Dezember 2022. Seit dem 3. Dezember 2022 ist eine Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde erforderlich.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die anerkannte Ausbildungsstätte nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen, damit diese zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen wird. Die Zulassung erfolgt nach der Mitteilung der nach Landesrecht zuständigen Behörde an das Kraftfahrt-Bundesamt durch das Kraftfahrt-Bundesamt innerhalb eines Tages. Um eine effiziente Verwaltung zu gewährleisten, ist davon auszugehen, dass die Länder ihre Anerkennungsverfahren so ausgestalten, dass die Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 18 Absatz 3 Satz

1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz jedenfalls zeitgleich mit der Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte an die Ausbildungsstätte erfolgt, so dass kein oder nur ein irrelevanter Zeitraum zwischen Anerkennung der Ausbildungsstätte und Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 18 Absatz 3 Satz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz liegt und damit auch kein oder nur ein irrelevanter Zeitraum zwischen Mitteilung über die Anerkennung der Ausbildungsstätte und Zulassung zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister besteht.

Entsprechendes gilt für die nach § 18 Absatz 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz zu erfolgende Mitteilung der nach Landesrecht zuständigen Behörde für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern, die Prüfungen nach § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 7 sowie nach § 71 Absatz 2 Berufsbildungsgesetz durchführen. Auch hier ist davon auszugehen, dass Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammern erst durchgeführt werden, nachdem diese durch die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Aufsicht über die Industrie- und Handelskammern dem Kraftfahrt-Bundesamt mitgeteilt wurden, damit sie zur Übermittlung von Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt zur Speicherung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister zugelassen werden.

Mangels eines Bedürfnisses nach Papierbescheinigungen und zwecks Förderung der Digitalisierung war die Regelung des § 11 Absatz 4 daher aufzuheben. Übergangsvorschriften finden sich in den nachfolgenden Absätzen.

Zu Buchstabe b (§ 11 Absätze 5 bis 7)

Zu § 11 Absatz 5

Übergangsregelung vor dem Hintergrund der Aufhebung des § 11 Absatz 4. Die Übergangsregelung ist vor dem Hintergrund der für alle fünf Jahre vorgeschriebenen Weiterbildungspflicht gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz auf fünf Jahre zu beschränken.

Zu § 11 Absatz 6

Übergangsregelung vor dem Hintergrund der Aufhebung des § 11 Absatz 4 für Prüfungsbescheinigungen sowie Bescheinigungen über den Abschluss des Unterrichts zum Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation.

Zu § 11 Absatz 7

§ 11 Absatz 7 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung regelt das Inkrafttreten der Möglichkeit, digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form nach § 4 Absatz 3a und Anlage 3 anzubieten. Bei der Festlegung wurde ein Zeitraum von sechs Monaten berücksichtigt, den die zuständigen Anerkennungsbehörden für die Anpassung des Anerkennungsverfahrens benötigen.

Zu Nummer 9 (Anlage 3)

Mit der Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister entfällt das Bedürfnis nach Papierbescheinigungen. Eintragungen sind nunmehr ausschließlich über das Berufskraftfahrerqualifikationsregister vorzunehmen.

Anlage 3 in der Fassung vom 9.12.2020 wurde daher neu gefasst und enthält nunmehr die Voraussetzungen, die Ausbildungsstätten erfüllen müssen, wenn sie von der Möglichkeit zum Einsatz von digitalem Unterricht in synchroner oder asynchroner Form im Rahmen der Weiterbildung Gebrauch machen möchten. Die Einhaltung der Anforderungen an Anlage 3

ist mit Vorlage des Unterrichtsprogramms nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe d im Zuge des Anerkennungsverfahrens der Ausbildungsstätte bzw. Verfahrens einer Anerkennungsänderung nachzuweisen.

Bei der Erarbeitung der Voraussetzungen wurden die Ergebnisse der Vorarbeiten einer hierfür eingesetzten Bund-Länder-Arbeitsgruppe genutzt sowie der Arbeiten zur Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. März 2022, durch die einheitliche Rahmenbedingungen für Ausnahmen für Online-Angebote in der Fahrschulerausbildung geschaffen werden, die sich während der Corona-Pandemie bewährt haben.

Zu Buchstabe A Nummer 2

Buchstabe A Nummer 2 dient der Umsetzung europarechtlicher Vorgaben nach Artikel 7 i.V.m. Anhang 1 Abschnitt 4 Richtlinie (EU) 2022/2561: Ausbildungsstätten haben danach dafür Sorge zu tragen, die erforderliche Qualität der Weiterbildung beizubehalten. Dies hat unter anderem durch die Auswahl der Kenntnisbereiche zu erfolgen, bei denen der Einsatz von digitalem Unterricht am effizientesten ist, vgl. Anhang 1 Abschnitt 4 Satz 3 Richtlinie (EU) 2022/2561. Die Fragen, wie die erforderliche Qualität der Weiterbildung beibehalten wird und welche Kenntnisbereiche am effizientesten sind, ist im Lichte des 25. Erwägungsgrund der Richtlinie (EU) 2022/2561 auszulegen. Hieraus ergibt sich, dass den Mitgliedstaaten die Option eingeräumt wird, einen Teil der Ausbildungspraxis durch Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-Instrumente, z.B. E-Learning und integriertes Lernen, unter gleichzeitiger Sicherung der Qualität der Ausbildung zu verbessern und zu modernisieren. Die Nutzung von digitalem Unterricht darf mithin nicht dazu führen, dass sich die Qualität der Weiterbildung verschlechtert – sie soll vielmehr zu einer Verbesserung und Modernisierung der Ausbildungspraxis führen. Dabei ist es laut dem europäischen Gesetzgeber wichtig, zu berücksichtigen, dass für bestimmte Ausbildungsinhalte eine praktische Ausbildung erforderlich ist und diese mit derartigen Lerninstrumenten nicht wirksam behandelt werden können, wie zum Beispiel das Anlegen von Schneeketten, das Sichern der Ladung oder andere Ausbildungsinhalte, die praktisch geübt werden müssen. Die praktische Ausbildung könnte – muss aber nicht – im Führen von Fahrzeugen bestehen.

Auch die Erfordernisse der Gewährleistung einer zuverlässigen Nutzeridentifizierung sowie von geeigneten Kontrollmaßnahmen dient der Umsetzung der europarechtlichen Vorgabe, vgl. Anhang 1 Abschnitt 4 Satz 4 Richtlinie (EU) 2022/2561.

Mit dem Erfordernis einer zuverlässigen Nutzeridentifikation soll sichergestellt werden, dass Personenidentität besteht zwischen der Person, die im Rahmen der Weiterbildung an dem den Präsenzunterricht ersetzenden digitalen Unterricht in synchroner oder asynchroner Form teilnimmt und der Person, deren Unterrichtsteilnahme im Berufskraftfahrerqualifikationsregister von der anerkannten Ausbildungsstätte eingetragen wird. Es soll vermieden werden, dass eine andere Person am Unterricht teilnimmt, als die, deren Teilnahme im Berufskraftfahrerqualifikationsregister eingetragen wird.

Durch die Gewährleistung von geeigneten Kontrollmaßnahmen soll sichergestellt werden, dass die Person, die sich identifiziert hat und deren Teilnahme nach Abschluss des Unterrichtsbesuchs im Berufskraftfahrerqualifikationsregister eingetragen wird, auch personenidentisch kontinuierlich am digitalen Unterricht in synchroner und asynchroner Form teilnimmt. Sie darf sich beispielsweise nicht nur zu Beginn des digitalen Unterrichts identifizieren und dann nicht weiter teilnehmen.

Um eine zuverlässige Nutzeridentifizierung sowie geeignete Kontrollmaßnahmen gewährleisten zu können, sollten die für den digitalen Unterricht eingesetzten Systeme so

ausgestaltet sein, dass eine Kontrolle, dass und ob alle zu schulenden Unterrichtsteilnehmer während des Unterrichts anwesend sind, möglich ist.

Entsprechend hat das Lehrpersonal vor dem Beginn des digitalen Unterrichts die Identität und während des Unterrichts die Anwesenheit der zu schulenden Unterrichtsteilnehmer zu prüfen. Dies kann zum Beispiel durch eine regelmäßige aktive Einbindung in kurzen Abständen erfolgen oder durch Kontrollfragen nach Absolvierung kleinerer Einheiten, wobei die Aufzählung nicht abschließend ist.

Durch die Gewährleistung einer zuverlässigen Nutzeridentifizierung sowie von geeigneten Kontrollmaßnahmen soll mithin insbesondere einer missbräuchlichen Nutzung des digitalen Unterrichts vorgebeugt werden.

Um der stetig fortschreitenden technologischen Entwicklung keine ungewollten Grenzen zu setzen, wurde hier bewusst auf eine weitere Konkretisierung verzichtet.

Zu Buchstabe A Nummer 3

Die Anforderungen an den Datenschutz und die Datensicherheit müssen auch beim Einsatz des digitalen Unterrichts sowohl in synchroner als auch asynchroner Form gewahrt werden. Eine entsprechende Regelung findet sich für den digitalen Unterricht in synchroner Form für den theoretischen Fahrschülerunterricht in § 4 Abs. 1b Satz 3 Fahrschüler-Ausbildungsordnung i.V.m. Anlage 2a Nr. 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz.

Zu Nummer 10 (Aufhebung Anlage 4)

Mit der Inbetriebnahme der Schnittstelle für die Industrie- und Handelskammern und für die anerkannten Ausbildungsstätten zum Berufskraftfahrerqualifikationsregister entfällt das Bedürfnis nach Papierbescheinigungen. Eintragungen sind nunmehr ausschließlich über das Berufskraftfahrerqualifikationsregister vorzunehmen. Anlage 4 in der Fassung vom 9.12.2020 wurde daher gestrichen.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a (Änderung Anlage 5)

Redaktionelle Anpassung aufgrund Neukodifikation der Richtlinie 2003/59/EG, die mehrfach und teils erheblich geändert worden war. Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit wurde sie in Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (kodifizierter Text) (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 46; L 128 vom 15.5.2023, S. 89; L 2023/90029 vom 16.10.2023) neu kodifiziert.

Zu Buchstabe b (Änderung Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Nummer 8)

Redaktionelle Korrektur. Die Nummerierung muss sich auf die Nummerierung, die auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis aufgebracht ist, beziehen. Es handelt sich nicht um eine Nummerierung innerhalb des Regeungswerkes. So ergibt sich aus Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Satz 2, dass die Nummer 8 (Wohnort) nicht vorhanden ist, da die Angabe nach den europäischen Vorgaben fakultativ ist und im deutschen Fahrerqualifizierungsnachweis nicht ausgewiesen wird. Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Nummer 8 war daher zu streichen. Der bisherige Regelungsinhalt der Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Nummer 8 ist vielmehr einer Nummer 9 in

Anlage 5 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc zuzuweisen, um auch dem Muster in Anlage 5 Nummer 3 Vorderseite zu entsprechen.

Zu Artikel 3 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3 Absatz 2)

Durch die Neufassung des § 3 Absatz 2 wird ausdrücklich klargestellt, dass die §§ 11 bis 14 bei Zweifeln, ob die Führerin oder der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tiers zum Führen dieses Fahrzeugs oder Tiers geeignet ist, zur Vorbereitung der Entscheidung über das Untersagen des Führens von Fahrzeugen oder Tieren, zur Aufhebung einer solchen Untersagung sowie zur Anordnung erforderlicher Auflagen entsprechende Anwendung finden. Dies gilt allerdings nur insoweit, als sie nicht das Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs voraussetzen und auch nur soweit dies unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials des Führens des jeweiligen Fahrzeugs oder Tiers auch im Vergleich zum Gefährdungspotential des Führens eines fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs im konkreten Einzelfall gerechtfertigt ist.

Das Untersagen des Führens eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs sollte dabei ultima ratio sein und insbesondere dann, wenn es sich nicht um Kraftfahrzeuge handelt, nur in wirklich gravierenden Fallgestaltungen zur Anwendung kommen. Generell gilt, dass aufgrund des regelmäßig geringeren Gefährdungspotentials an die Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge regelmäßig weniger hohe Anforderungen zu stellen sind als an die Eignung zum Führen fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge. Zu Gefahrerforschungsmaßnahmen wegen Alkohol im Straßenverkehr siehe insoweit auch die Wertung des § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c FeV. Einen entsprechenden Grenzwert zu 1,6 Promille gibt es für andere berauschende Mittel und psychoaktive Substanzen bislang nicht, so dass hier im konkreten Einzelfall besonders sorgfältig zu prüfen ist, ob eine ggf. bestehende Drogenproblematik auch zur Nichteignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen beziehungsweise – unter Berücksichtigung des regelmäßig geringeren Gefährdungspotentials fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im Vergleich zu fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen – nach den Umständen des konkreten Einzelfalles Anlass zu der begründeten Annahme gibt, der Betroffene werde in überschaubarer Zukunft ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug im Zustand der Nichteignung führen und zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden.

Hiermit wird dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 2020, Az. 3 C 5/20, juris Rn. 37ff., Rechnung getragen, in welchem das Gericht Zweifel angemerkt hatte, ob die bisherige Fassung des § 3 Absatz 2, der für die Klärung von Eignungszweifeln ohne weitere Differenzierung auf die strengen Anforderungen der §§ 11 bis 14 verwies, verhältnismäßig sei und auch dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs in seinem Urteil vom 17. April 2023, Az. 11 B 22 .1234, welches wegen nicht ausreichender Regeltiefe des § 3 Absatz 2 einen Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bejaht hat. Eine weitere Detailtiefe hinsichtlich der Frage, welche Mängel hinsichtlich des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im Einzelfall relevant sind und unter welchen konkreten Voraussetzungen die in den §§ 11 bis 14 FeV vorgesehenen Gefahrerforschungsmaßnahmen bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen getroffen werden dürfen, ist angesichts der Vielschichtigkeit der Sachverhalte vom Ordnungsgeber und auch von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Rahmen der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung schlicht nicht zu leisten. So ist auch im Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs angeführt, dass der Bestimmtheitsgrundsatz nicht eine den §§ 11 ff. Fahrerlaubnis-Verordnung in Verbindung mit Anlage 4 bis 6 vergleichbare Regelungsdichte erfordert.

Zugleich wird § 3 Absatz 2 mit § 6 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) neu gefasst wurde, auf eine neue Ermächtigungsgrundlage gestellt.

Zu Nummer 2 (§ 24 Absatz 1)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Nummer 3 (§ 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7)

§ 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 wurde insgesamt eingeführt, um den Führerscheintourismus zu bekämpfen. Die der Regelung zugrundeliegende Situation hat sich in der Zwischenzeit geändert. Da die Regelung Alternative 1 nun vermehrt ein Hindernis für die Freizügigkeit in der Europäischen Union darstellt, wird sie gestrichen.

Zu Nummer 4 (§ 48 Absatz 6)

Redaktionelle Klarstellung

Zu Nummer 5 (§ 48a Absatz 5)

Diese Regelung dient der Klarstellung, dass bei Beantragung der Eintragung weiterer Begleitpersonen, diese zum Zeitpunkt der Eintragung nicht mit mehr als einem Punkt im Fahr- eignungsregister belastet sein dürfen.

Zu Nummer 6 (§ 76 Nummer 22 und 23)

Artikel 3 Nummer 6 (§ 76 Nummer 22 und 23 Fahrerlaubnis-Verordnung) regelt das Inkraft- treten der Regelung des Artikels 3 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und des Artikels 3 Nummer 11 Buchstabe b. Artikel 3 Nummer 11 Buchstabe b tritt danach erst mit Inkrafttreten einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Ver- kehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehr und Verkehrssi- cherheit des Staates Israel über Verfahrensfragen bei der Umschreibung von Führerschei- nen in Kraft.

Zu Nummer 7 (Anlage 4)

Die Änderung in der Spalte 5 der Ziffer 2 der Tabelle zu Anlage 4 hat zur Folge, dass bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medizinisch-technisch und audiologisch-techni- schen Kenntnisse keine Voraussetzung mehr für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klas- sen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E ist und damit als Bedingung bzw. Auflage ausscheidet. Dies vermeidet eine Schlechterstellung von (hochgradig) schwerhörigen Kraftfahrzeugfüh- rern und Kraftfahrzeugführerinnen gegenüber gehörlosen Kraftfahrzeugführern und Kraft- fahrzeugführerinnen. Bei Vorliegen einer hochgradigen Hörstörung ist - soweit möglich - die Versorgung und das Tragen einer adäquaten Hörhilfe nach dem aktuellen Stand der medi- zinisch-technischen und audiologisch-technischen Kenntnisse durchaus zu empfehlen. Es gibt jedoch auch Fallgestaltungen, in denen schwerhörige Kraftfahrzeugführer/innen auch im Interesse der Verkehrssicherheit bewusst ohne Hörgeräte ein Kraftfahrzeug führen, weil bei ihnen (z. Bsp. aufgrund der Qualität der Hörsysteme) Störgeräusche übermäßig ver- stärkt werden.

Zu Nummer 8 (Anlage 4a Satz 1)

Mit der Änderung wird die aktuelle Fassung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreig- nung in Kraft gesetzt.

Zu Nummer 9 (Anlage 7)**Zu Buchstabe a und b (Anlage 7 Ziffer 1.3 Satz 4)**

Die Fahrerlaubnisprüfung ist grundsätzlich in deutscher Sprache abzulegen. Dies ist sowohl der Tatsache geschuldet, dass Deutsch Amtssprache ist, als auch der Förderung der Integration fremdsprachiger Mitbürger. Um auch Kurmandschi sprechenden Mitbürgern als größere in Deutschland lebende Bevölkerungsgruppe die Teilnahme am Straßenverkehr und Zugang zu Berufen zu erleichtern, ist die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zukünftig auch auf Kurmandschi möglich.

Um den zahlreichen aus der Ukraine Geflüchteten die Integration in Deutschland und die Suche nach einem Arbeitsplatz zu erleichtern, wird für die Ersterteilung einer deutschen Fahrerlaubnis zudem Ukrainisch als Fremdsprache in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung aufgenommen.

Zu Doppelbuchstabe bb**Zu Buchstabe b (Anlage 7 Ziffer 2.2.17)**

Die Änderung dient der Klarstellung, dass alle hier genannten Alternativen an Systemen auch eingesetzt werden dürfen.

Zu Buchstabe c (Anlage 7 Ziffer 2.3 Satz 3)

Die Änderung ist eine Folge der mit der Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) erfolgten Änderung der Nummer 2.3. Der neue Satz 3 stellt klar, dass bei LKW- und Bus-Klassen die verkürzte Prüfung auch den Abschluss der Fahrt (2.1.6) umfasst.

Zu Nummer 10 (Anlage 9)**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Korrektur.

Zu Buchstabe b

Die besondere Schlüsselzahl 95.01(max 06.03.25) ist in die Anlage 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen.

Zu Buchstabe c

Die besondere Schlüsselzahl 99.01(max 06.03.25) ist in die Anlage 9 Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen, da es eine europäische Schlüsselzahl ist. Deutschland hat von der Option für verloren gegangene Führerscheine nach Art. 6 der Verordnung (EU) 2022/1280 zwar keinen Gebrauch gemacht, andere Mitgliedstaaten können diese Schlüsselzahl jedoch nutzen.

Zu Nummer 11 (Anlage 11)**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe b (Anlage 11 – „Israel“)

Die geplante Vereinbarung mit Israel über Verfahrensfragen bei der Umschreibung von Führerscheinen umfasst neben der Klasse B auch die Klassen A1, A2 und A. Daher wird Anlage 11 entsprechend ergänzt.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe d

Mit der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrendokumente (ABl. 195 vom 22.07.2022, S. 13) hat die Europäische Union Regelungen geschaffen, die Geflüchteten aus der Ukraine die Teilnahme am Verkehr in der Europäischen Union erleichtern sollen. Nach dieser Verordnung sind von der Ukraine ausgestellte gültige Führerscheine im Gebiet der Union anzuerkennen, wenn ihren Inhabern gemäß der Richtlinie 2001/55/EG und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 vorübergehender Schutz oder angemessener Schutz nach nationalem Recht gewährt wird, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, zu dem dieser vorübergehende Schutz endet. Nach Ablauf des Schutzstatus müssten Geflüchtete, die nicht in die Ukraine zurückkehren eine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung ablegen, obwohl sie in Deutschland bereits mehrere Jahre am Verkehr teilgenommen haben. Aus diesem Grund wird die Ukraine in die Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen.

Hinzu kommt, dass die Ausstellung eine Fahrerqualifizierungsnachweises für die hier betroffene Personengruppe nur möglich ist, wenn diese zuvor ihre Eignung nachgewiesen haben. Diese Eignung lässt sich in Deutschland jedoch nur im Rahmen der Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis und nicht im Rahmen der Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises nachweisen. Daher muss für diese Fälle zuvor ein EU-Führerschein ausgestellt werden. Müssten ukrainische LKW- und Busfahrer hierfür zunächst eine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung ablegen, würde dies eine zusätzliche unverhältnismäßige Belastung darstellen.

Um sicherzustellen, dass die Antragssteller auch die in der EU-vorgeschriebenen Anforderungen an die Fahreignung erfüllen, müssen diese vor Ausstellung des Führerscheines entsprechende Nachweise vorlegen.

Zu Buchstabe e (Anlage 11 – Fußnoten 19)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Buchstabe f (Anlage 11 – Fußnote 23)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Artikel 4 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung)

Zu Nummer 1 (laufende Nummer 169)

Die laufende Nummer 169 wird in der Spalte 3 an den derzeitigen Wortlaut des § 75 Nr. 9 Fahrerlaubnis-Verordnung angepasst.

Zu Nummer 2 (laufende Nummer 172)

Im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts wurde aus dem § 48 Absatz 8 Fahrerlaubnis-Verordnung der § 48 Absatz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Spalte 3 der laufenden Nummer 172 ist daher entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 3 (Vor der laufenden Nummer 173 die Überschrift) und zu Nummer 4 (laufende Nummer 173) Buchstabe a und b

Im Rahmen des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts wurden in § 48 Fahrerlaubnis-Verordnung die „erforderlichen Ortskenntnisse“ durch die „erforderliche Fachkunde“ ersetzt und aus § 48 Absatz 8 Fahrerlaubnis-Verordnung wurde § 48 Absatz 7 Fahrerlaubnis-Verordnung. Vor der laufenden Nummer 173 sind daher die Überschrift und in Nummer 173 die Spalten 2 und 3 entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 5

Redaktionelle Korrektur.

Zu Nummer 6

Redaktionelle Korrektur.

Zu Artikel 5 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)**Zu Nummer 1 (Gebührennummer 202.7)**

Die Änderung dient der Korrektur des Verweises.

Zu Nummer 2 (Gebührennummer 345)

Die Gebührennummer 345 enthält unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 09.01.2020 (Az.: 6 K 17945/17) und des Verwaltungsgerichts Arnsberg vom 01.03.2023 (Az.: 7 K 968/21) Klarstellungen dahingehend, dass auch Änderungsanträge von der Gebührennummer erfasst sind. Ein Änderungsantrag liegt unter Berücksichtigung der Anerkennungsvoraussetzungen gemäß § 9 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz in Verbindung mit § 5 Absatz 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung zum Beispiel dann vor, wenn sich die Ausbildungsstätte anderer oder weiterer Unterrichtsräume als der im Anerkennungsbescheid gemäß § 5 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 genannten bedient. Eine Änderung liegt darüber hinaus insbesondere zum Beispiel auch vor, wenn eine bereits anerkannte Ausbildungsstätte digitalen Unterricht im Rahmen der Weiterbildung anbieten möchte. Auch bereits anerkannte Ausbildungsstätten haben nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe b) durch Vorlage eines entsprechenden Unterrichtskonzepts nachzuweisen, dass die Voraussetzungen der Anlage 3 eingehalten werden (vgl. auch Begründung zu § 4 Absatz 2a) und zu § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3). Bei der Veränderung der Anerkennungsvoraussetzungen ist in der Regel lediglich die Änderung durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden zu überprüfen, weshalb die vorgesehene Rahmengebühr ausreicht. Zudem erfasst der Gebührentatbestand nunmehr auch ausdrücklich die Versagung. Auch hier ist die bereits vorgesehene Rahmengebühr ausreichend, da der Prüfaufwand bei den nach Landesrecht zuständigen Behörden identisch ist. Die Prüfung endet jedoch in diesem Fall mit der Feststellung, dass die Anerkennungsvoraussetzungen nicht vorliegen.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Ein Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung ist insbesondere erforderlich, um frühestmöglich die Option zur Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise in national geltendes Recht umzusetzen.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 7019)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

<p>Bürgerinnen und Bürger</p> <p>Jährlicher Zeitaufwand (Entlastung):</p> <p>Jährliche Sachkosten (Entlastung):</p> <p>Vermeidung von Erfüllungsaufwand:</p>	<p>rund -9 600 Stunden (240 000 Euro)</p> <p>rund -690 000 Euro</p> <p>Vermeidung von einmalig rund 900 000 Stunden und 64,5 Mio. Euro Sachkosten durch nicht mehr notwendige Fahrerlaubnisprüfungen für Inhaberinnen und Inhaber ukrainischer Fahrerlaubnisse</p>
<p>Wirtschaft</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):</p> <p><i>davon aus Bürokratiekosten:</i></p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand:</p>	<p>rund -3,4 Mio. Euro</p> <p><i>rund 40 000 Euro</i></p> <p>rund 1,5 Mio. Euro</p>
<p>Verwaltung</p> <p>Länder</p> <p>Jährlicher Erfüllungsaufwand:</p> <p>Einmaliger Erfüllungsaufwand:</p>	<p>rund 190 000 Euro</p> <p>rund 170 000 Euro</p>
<p>Weitere Kosten</p>	<p>Die Gebühren für die Regelprüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation erhöhen sich bei Übersetzung des Fragenfundus um rund 30 Euro.</p> <p>Für Inhaberinnen und Inhaber ukrainischer Fahrerlaubnisse entfallen die Gebühren für die jeweilige Fahrerlaubnisprüfung.</p>

Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Umsetzung von EU-Recht	<p>Artikel 1 der vorliegenden Mantelverordnung dient der Umsetzung der durch die Verordnung (EU) 2022/1280 eingeräumten Option zur Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise.</p> <p>Mit der Schaffung der Rahmenbedingungen für digitalen Unterricht (Artikel 2) werden zudem die in der Richtlinie (EU) 2018/645 eingeräumten Möglichkeiten genutzt.</p>
<p>Evaluierung</p> <p>Ziele:</p> <p>Kriterien/Indikatoren:</p> <p>Datengrundlage:</p>	<p>Die Neuregelung zum digitalen Unterricht wird drei Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Darüber hinaus wird der jährliche Bericht der Deutschen Industrie- und Handelskammer um Aspekte der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen ergänzt.</p> <p>Ermöglichung digitalen Unterrichts in der Weiterbildung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des digitalen Unterrichts • Attraktivität digitalen Unterrichts im Vergleich zu Präsenzveranstaltungen • Bewertung der Lernerfahrung <p>Befragungen z.B. von Fahrerinnen und Fahrern</p>
Nutzen des Vorhabens	<p>Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erleichterung des Zugangs zum Beruf der Berufskraftfahrer/in/des Berufskraftfahrers durch den Abbau sprachlicher Hürden • Flexibilisierung der Weiterbildung durch digitalen Unterricht

Der NKR begrüßt, dass das Ressort die europarechtlich eingeräumte Möglichkeit von digitalem Unterricht in vollem Umfang nutzt. Um weiteres Entlastungspotenzial zu heben, empfiehlt der NKR der Bundesregierung, sich unter Verwendung der Erkenntnisse der vorgesehenen Evaluierung auf europäischer Ebene für eine Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten digitaler Lernmethoden einzusetzen. Zur Vermeidung von bürokratischem Aufwand empfiehlt der NKR darüber hinausgehend, dass bereits anerkannte Ausbildungsstätten keine Behördenzustimmung für den Einsatz digitaler Lernmethoden benötigen.

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

II Regelungsvorhaben

Mit der Mantelverordnung soll dem Fachkräftemangel im Güterverkehr entgegengewirkt und die Qualifizierung modernisiert und entbürokratisiert werden, indem u.a.

- die Möglichkeit eröffnet wird, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in einer von acht Fremdsprache abzulegen und
- die rechtlichen Rahmenbedingungen für digitalen Unterricht in der Weiterbildung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern eingeführt werden.

Darüber hinaus wird eine europarechtliche Option zur Anerkennung von ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweisen umgesetzt.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Künftig müssen Inhaberinnen und Inhaber einer ukrainischen Fahrerlaubnis bei der Umschreibung ihrer Fahrerlaubnis keine theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung mehr absolvieren. Ausgehend von der Anzahl der Ukrainerinnen und Ukrainer, die nach Deutschland geflohen und über 18 Jahre alt sind, schätzt das Ressort, dass rund 300 000 Personen ihre Fahrerlaubnis umtauschen werden. Pro Fall nimmt das Ressort eine Zeitersparnis von rund drei Stunden für die nun nicht mehr notwendige theoretische und praktische Prüfung (inkl. Wegezeiten) sowie eingesparte Sachkosten von 215 Euro an. Dadurch werden **einmalig ein Zeitaufwand von rund 900 000 Stunden und Sachkosten von rund 64,5 Mio. Euro vermieden.**

Auch herkömmlich zugewanderte Ukrainerinnen und Ukrainer, unabhängig von der derzeitigen Kriegssituation, können das Angebot der Umschreibung ihres Führerscheins – ohne

Absolvieren einer Fahrerlaubnisprüfung – wahrnehmen. Unter Verwendung der Wandlungsstatistik geht das Ressort von 3 200 jährlichen Umschreibungen aus. Bei analoger Verwendung der fallbezogenen Entlastung (3 Stunden und 215 Euro Sachkosten) werden Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar von einem **jährlichen Zeitaufwand** in Höhe von rund **96 000 Stunden (2,4 Mio. Euro)**¹ und **jährlichen Sachkosten** in Höhe von rund **690 000 Euro entlastet**.

Wirtschaft

Insgesamt wird die Wirtschaft von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **3,4 Mio. Euro entlastet**. Des Weiteren entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **1,5 Mio. Euro**.

- Möglichkeit des digitalen Unterrichts

Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer werden durch die Möglichkeit des digitalen Unterrichts im Rahmen der Weiterbildung von Wegezeiten und Sachkosten entlastet. Hierfür geht das Ressort von 300 000 Weiterbildungen p.a. aus. Unter der Berücksichtigung, dass manche Betroffene die Absolvierung der Weiterbildung auch weiterhin in Präsenz präferieren, nimmt das Ressort an, dass bei der 35-stündigen Weiterbildung im Durchschnitt künftig ein Präsenztage entfällt. Unter Anwendung der Wegezeiten und Wegesachkosten geht das Ressort nachvollziehbar von einer **jährlichen Entlastung** in Höhe von rund **3,4 Mio. Euro** aus.

- Anerkennung digitalen Unterrichts im Rahmen der Weiterbildung

Ausbildungsstätten, die digitalen Unterricht anbieten möchten, bedürfen der vorherigen Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Das Ressort geht von 5 600 bereits anerkannten Ausbildungsstätten für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer aus. Weitere rund 160 Ausbildungsstätten kommen jährlich hinzu. Das BMDV geht davon aus, dass künftig nahezu alle Ausbildungsstätten digitalen Unterricht einsetzen werden. Für die Anerkennung muss bei der zuständigen Behörde ein Anerkennungsantrag gestellt und ein Unterrichtskonzept vorgelegt werden. Hierfür nimmt das Ressort einen Zeitaufwand von rund 300 Minuten und Sachkosten von einem Euro je Fall an. Insgesamt entsteht so **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **1,4 Mio. Euro** und **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **41 000 Euro**.

¹ Für den Zeitaufwand der Bürgerinnen und Bürger nimmt der NKR einen Stundensatz von 25 Euro an.

- Übersetzungskosten

Den Industrie- und Handelskammern entstehen durch die Möglichkeit, Prüfungen auch in Fremdsprachen abzulegen (z.B. Ukrainisch), **einmalige Übersetzungskosten** von rund **100 000 Euro** sowie laufende Aktualisierungskosten in Höhe von rund 10 000 Euro.

Verwaltung

Länder

Für die Verwaltung der Länder entsteht zusätzlicher **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **190 000 Euro** und **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **170 000 Euro**.

- Anerkennung von digitalem Unterricht im Rahmen der Weiterbildung

Den nach Landesrecht zuständigen Behörden entsteht in Zusammenhang mit der Prüfung der Anerkennungsanträge zum digitalen Unterricht **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **120 000 Euro**, sowie **laufender Mehraufwand** in Höhe von **3 000 Euro**.

- Überwachung von Ausbildungsstätten

Das Ressort schätzt unter Unsicherheiten, dass bei den für die Überwachung zuständigen Behörden zusätzlicher **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **190 000 Euro** in Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Unterrichts entsteht.

- Übersetzung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Die Übersetzung des Fragenkataloges für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in die ukrainische Sprache führt bei den Technischen Prüfstellen zu **einmaligen Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **50 000 Euro**.

III.2 Weitere Kosten

Für Inhaberinnen und Inhaber ukrainischer Fahrerlaubnisse entfallen jeweils die Gebühren der Technischen Prüfstellen und der nach Landesrecht zuständigen Behörden für die jeweilige Fahrerlaubnisprüfung der jeweiligen Klasse. Die Gesamtersparnis an weiteren Kosten wird vom Ressort nicht ausgewiesen.

Durch die Möglichkeit, die Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in ausgewählten Fremdsprachen abzulegen, entstehen Übersetzungskosten, die auf die Prüfsteilnehmenden in Höhe von rund 30 Euro je Fall umgelegt werden.

III.3 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Insbesondere wurden Anforderungen an den digitalen Unterricht in der Verordnung technologieoffen festgelegt.

III.4 Evaluierung

Das Ressort beabsichtigt die Wirksamkeit und Einsatzmöglichkeiten digitalen Unterrichts (Ziel) drei Jahre nach Inkrafttreten zu evaluieren. Hierzu wird es Befragungen z.B. bei Fahrerinnen und Fahrern durchführen (Datengrundlage) und dabei u.a. folgende Aspekte (Indikatoren) berücksichtigen:

- Nutzung der Möglichkeiten digitalen Unterrichts sowie Gründe zur Nutzung
- Attraktivität im Vergleich zu Präsenzveranstaltungen
- Bewertung der Lernerfahrungen

Darüber hinaus wird die Deutsche Industrie- und Handelskammer ihren jährlichen Bericht um die Aspekte der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation in Fremdsprachen erweitern. Der Bericht soll u.a. folgende Aspekte berücksichtigen:

- Anzahl durchgeführter Prüfungen in den acht Fremdsprachen
- Auswirkungen auf Teilnehmendenzahlen und Bestehensquote
- Veränderung der Qualität der Prüfungen

IV Ergebnis

Der NKR begrüßt, dass das Ressort die europarechtlich eingeräumte Möglichkeit von digitalem Unterricht in vollem Umfang nutzt. Um weiteres Entlastungspotenzial zu heben, empfiehlt der NKR der Bundesregierung, sich unter Verwendung der Erkenntnisse der vorgesehenen Evaluierung auf europäischer Ebene für eine Ausweitung der Einsatzmöglichkeiten digitaler Lernmethoden einzusetzen. Zur Vermeidung von bürokratischem Aufwand empfiehlt der NKR darüber hinausgehend, dass bereits anerkannte Ausbildungsstätten keine Behördenzustimmung für den Einsatz digitaler Lernmethoden benötigen.

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin