

**26.06.26****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - AIS - In - Wi

zu **Punkt ...** der 1067. Sitzung des Bundesrates am 10. Juli 2026

---

**Erste Verordnung zur Änderung und der  
Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung  
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften****A**

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes mit folgenden Maßgaben zuzustimmen:

- Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 8 Satz 2 Nummer 01 – neu – BKrFQV)

Vor Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b § 2 Absatz 8 Satz 2 Nummer 1 ist die folgende Nummer 01 einzufügen:

„01. Albanisch,“

**Begründung:**

Laut Begründung orientiert sich die Sprachenauswahl an den Zahlen der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in den relevanten Fahrerlaubnisklassen der Jahre 2018 bis August 2025. Damit werden allerdings Sprachen, in

...

denen die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland nicht abgelegt werden kann (wie z. B. Albanisch) von vornherein nicht berücksichtigt. Ebenso unberücksichtigt bleibt der Bedarf bei Personen aus Drittstaaten, deren bereits erworbene Fahrerlaubnis in Deutschland prüfungsfrei umgetauscht werden kann. Hier besteht z. B. aus Sicht Bayerns jedoch Bedarf: Laut Antwort der Bundesregierung vom 6. September 2024 auf eine Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion (BT-Drucksache 20/12764) entfiel der größte Anteil der erteilten Visumsanträge zur Aufnahme einer Beschäftigung als Berufskraftfahrer im Jahr 2024 auf Albanien und den Kosovo (36 bzw. 165 von insgesamt 604; Stand: 27. August 2024). Albanien ist zudem seit Juni 2014 Beitrittskandidat der Europäischen Union, seit Juli 2022 erfolgen Beitrittsverhandlungen, seit Oktober 2024 konkret über erste eröffnete Kapitel. Um albanischen Bus- und LkW-Fahrerinnen und -fahrern in der Zeit bis zur vollwertigen EU-Mitgliedschaft (und damit EU-weiter Anerkennung der Fahrerqualifizierungsnachweise) den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern, sollte auch Albanisch als Prüfungssprache in den Katalog der Sprachen für die Prüfung bei der beschleunigten Grundqualifikation aufgenommen werden.

Vk  
In

2. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 4 Absatz 1 Satz 4 BKrFQV)

Artikel 1 Nummer 4 ist zu streichen.

Begründung:

Die in der Verordnung vorgesehene Streichung des § 4 Absatz 1 Satz 4 BKrFQV hat unmittelbar negative Auswirkungen auf die Qualität der Weiterbildung der Berufskraftfahrenden und sollte daher entfallen. Im Rahmen der Weiterbildung müssen die Teilnehmenden in insgesamt 35 Unterrichtseinheiten je mindestens einen Unterkennntnisbereich aus dem Kenntnissbereich 1, 2 und 3 gemäß Anlage 1 wählen. Die restlichen sodann noch zu erbringenden Unterrichtseinheiten sind frei wählbar. Bisher wird dabei gemäß § 4 Absatz 1 Satz 4 BKrFQV nur eine einmalige Wiederholung eines Unterkennntnisbereichs im Fortbildungszyklus zugelassen, sodass sich Fahrzeugführende auch mit wichtigen, aber zögerlich gebuchten Unterkennntnisbereichen auseinandersetzen müssen, so beispielsweise mit dem Unterkennntnisbereichen 1.4 oder 1.6, die sich mit der für die Verkehrssicherheit relevanten Ladungssicherung befassen. Wird, wie in der Verordnung vorgesehen, § 4 Absatz 1 Satz 4 BKrFQV gestrichen, besteht die Gefahr, dass die als eher einfach und mitwirkungsarm empfundenen Themenbereiche überproportional oft besucht werden, da der Weiterbildungsteilnehmende innerhalb der drei Kenntnissbereiche beliebig oft einen Unterkennntnisbereich besuchen darf, um die 35 Unterrichtseinheiten zu absolvieren. Dies würde sich unmittelbar nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Vk  
In

3. Zu Artikel 1 Nummer 9 (Anlage 2 Nummer 2 Absatz 2 Satz 4 BKrFQV)

Artikel 1 Nummer 9 ist durch die folgende Nummer 9 zu ersetzen:

„9. In Anlage 2 Nummer 2 Absatz 2 Satz 4 < ... weiter wie Regierungsvorlage  
Buchstabe b ... >.“

Begründung:

Der Verzicht auf den bisherigen Prüfungsteil „Bewältigung kritischer Situationen“ (Anlage 2 Nummer 2 Absatz 4 in Verbindung mit Nummer 2 Absatz 1 Satz 1 BKrFQV), um auf diese Weise 60 Minuten Zeitgewinn zu generieren, ist abzulehnen, weil sich diese Streichung zulasten der Verkehrssicherheit auswirken wird, zumal dieser geringe zeitliche Mehraufwand keine wesentliche Zugangshürde in das Berufsfeld des Berufskraftfahrers darstellt.

Laut Verordnung soll der Fachkräftemangel in erster Linie durch die Möglichkeit, die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation nach § 2 BKrFQV in Fremdsprachen abzulegen, entgegengewirkt werden. Neben Änderungen bei der beschleunigten Grundqualifikation, die eine Schulungsdauer von 140 Stunden vorsieht, enthält die Verordnung allerdings auch Änderungen bei der Grundqualifikation nach § 1 BKrFQV. Der ersatzlose Wegfall des Prüfungsteils „Bewältigung kritischer Situationen“ der Grundqualifikation wird in der Verordnung als Maßnahme gegen den Fachkräftemangel im Güterverkehr und zur Entbürokratisierung der Qualifizierung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer bezeichnet.

Die Prüfung zur Grundqualifikation, die ohne Teilnahme an einer Schulung abgelegt werden kann, umfasst gegenwärtig eine theoretische Prüfung von 240 Minuten und eine praktische Prüfung von 210 Minuten. Die Möglichkeit, die Prüfung wie bei der beschleunigten Grundqualifikation in anderen Sprachen als Deutsch abzulegen, ist nicht vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erkennen, wie der Wegfall des Prüfungsteils Menschen mit schlechteren Deutschkenntnissen den Zugang zum Beruf der Berufskraftfahrer/in des Berufskraftfahrers öffnen soll. Die vorgeschlagene Vereinfachung der Prüfung kann ggf. als Bürokratieabbau und bedingt als Maßnahme gegen den Fahrermangel gewertet werden, allerdings geht sie zu Lasten der Verkehrssicherheit. Eine Alternative zum Wegfall des Prüfungsteils wurde in der Verordnung nicht geprüft.

Bei der Bewältigung kritischer Situationen wird insbesondere die Beherrschung des Kraftfahrzeugs bei unterschiedlichem Zustand der Fahrbahn je nach Witterungsverhältnissen sowie Tages- und Nachtzeit geprüft. Der Wegfall des Prüfungsteils hat Einfluss auf die Verkehrssicherheit und somit auf das Sustainable Development Goal (SDG) 3 („Gesundheit und Wohlergehen“). Im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung wurde dieser Aspekt nicht berücksichtigt. Es wurde lediglich geprüft, ob das Ablegen der Prüfung für die beschleunigte Grundqualifikation in einer anderen Sprache negative Auswirkungen auf das SDG 3 hat.

In 4. Zu Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe b (§ 12 Absatz 6 FeV)

Artikel 2 Nummer 3 Buchstabe b ist zu streichen.

Folgeänderung:

Artikel 2 Nummer 12 Buchstabe a, c und d ist zu streichen.

Begründung:

Die hier beabsichtigte Öffnung der Untersuchung des Sehvermögens für die besonders sicherheitsrelevanten Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 (Bus- und LKW-Klassen) durch Augenoptiker ist zu streichen. Bislang war die Untersuchung des Sehvermögens bei der Gruppe 2 durch einen Augenarzt, einen Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“, einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“, einen Arzt bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt des Gesundheitsamtes oder einen Arzt der öffentlichen Verwaltung möglich. Die Augenoptikerbetriebe sollen hier nun dazukommen. Dies ist jedoch aus den folgenden Gründen in der aktuell vorgesehenen Form abzulehnen:

- Fehlende Befassung mit der Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die BASt hat hinsichtlich der Einbindung von Augenoptikern in die Untersuchung des Sehvermögens für die Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 die Einschätzung geäußert, dass die fachlichen Anforderungen der Untersuchung nach Anlage 6 Nummer 2.1.2 FeV das voraussetzbare Kompetenzprofil handwerklich Ausgebildeter aus dem Bereich der Augenoptik übersteigen und unter Umständen mit deren beruflichen Befugnissen kollidieren. Die BASt hat die fachliche Eignung ausdrücklich an Vorbedingungen geknüpft wie bspw. eine Festlegung der anzuwendenden Anforderungen und Wertebereiche durch Standardisierung (etwa mittels DIN-Normen) oder eine wissenschaftlich fundierte Vorgabe, ein Berechtigungsverfahren zur Zulassung geeigneter Betriebe analog § 67 FeV sowie die Berücksichtigung der für die Untersuchung nach Anlage 6 Nummer 2.1.2 FeV erforderlichen, nicht flächendeckend vorhandenen Gerätausstattung. Ohne die vorgenannten Bedingungen kann, nach Einschätzung der BASt, nur ein Teil der Augenoptiker (wie bspw. Bachelor bzw. Master of Science im Fachbereich Augenoptik/Optomietrie und staatlich geprüfte Augenoptiker) die Untersuchung des Sehvermögens der Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2, entsprechend den rechtlichen Vorgaben, durchführen.

Die vorgesehene Verordnung lässt eine Auseinandersetzung mit diesen Anforderungen nicht erkennen. Sie verweist lediglich pauschal auf die entsprechende Anwendung des § 67 Absatz 4 FeV, ohne das von der BASt geforderte Qualifikationsprofil zu definieren oder erkennbar die Standardisierung der Untersuchung nach Anlage 6 Nummer 2.1.2 FeV sicherzustellen. Damit wird die Untersuchung des Sehvermögens für die besonders sicherheitsrelevanten Fahrerlaubnisklassen geöffnet, bevor die von der zu-

ständigen Fachbehörde des Bundes als erforderlich bezeichneten Voraussetzungen geschaffen sind. Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, ist die Einbeziehung der Augenoptikerbetriebe aus Gründen der Verkehrssicherheit (Vision Zero) zurückzustellen.

- Fehlender Regelungsbedarf

Die Begründung der Verordnung stützt den Bedarf für die Einbeziehung der Augenoptikerbetriebe außerdem maßgeblich auf einen Engpass bei der Terminfindung, insbesondere bei Augenärztinnen und Augenärzten, sowie auf eine Prüfbitte der Kommission Straßengüterverkehr (Abschlussbericht, Stand Juli 2024, Seite 9). Ein durch belastbare Daten unterlegter flächendeckender Versorgungsengpass ist damit nicht dargetan. Die seit 2022 durchgeführten Abfragen des Bundes bei den Ländern konnten einen solchen Engpass bislang nicht bestätigen. Die Begründung setzt sich mit diesem Befund nicht auseinander, sondern übernimmt das Vorbringen der Logistikbranche ungeprüft. Es wird außerdem nur von einem Mangel an Augenärzten gesprochen. Die Untersuchungen können aktuell jedoch auch von einigen anderen Ärzten, wie bereits oben dargestellt, durchgeführt werden. Probleme bei der Terminfindung sind auch nur bedingt nachvollziehbar, da die Bescheinigung über die Untersuchung des Sehvermögens bei Antragstellung bis zu zwei Jahre alt sein darf (siehe Muster 2 zu Nummer 2.1 der Anlage 6 FeV). Insofern dürfte es vor allem bei planbaren Verfahren wie dem Antrag auf Verlängerung der Fahrerlaubnis der Gruppe 2 (Fahrerlaubnisse der Gruppe 2 werden für gewöhnlich auf fünf Jahre befristet erteilt) normalerweise zu keinen unverschuldeten Terminfindungsproblemen kommen, da dem jeweiligen Fahrerlaubnisinhaber bekannt sein sollte, wann die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 auslaufen. Eine Neuregelung, die in das bewährte System der ärztlich vorbehaltenen Eignungsuntersuchung für die besonders sicherheitsrelevanten Klassen C und D sowie die Fahrgastbeförderung eingreift, bedarf jedoch eines nachgewiesenen Regelungsbedürfnisses.

Zudem wurde bereits im Rahmen der Prüfbitte der Kommission Straßengüterverkehr festgestellt, dass lediglich 14 Prozent der Augenoptikbetriebe überhaupt über die erforderliche Geräteausstattung verfügen. Insoweit steht es in Frage, ob die Öffnung überhaupt einen Effekt zeigen würde.

Vk 5. Zu Artikel 2 Nummer 5 (§ 28 Absatz 4 Satz 1 Nummer 7 FeV)

Artikel 2 Nummer 5 ist zu streichen.

Begründung:

Die bisherige Regelung stellt sicher, dass Fahrerlaubnisse aus Staaten außerhalb der Anlage 11 FeV, die lediglich in einem anderen EU-Mitgliedstaat prüfungsfrei umgeschrieben wurden, nach Wohnsitznahme in Deutschland nicht

dauerhaft und prüfungsfrei anerkannt werden. In der Praxis zeigt sich, dass einzelne EU-Mitgliedstaaten sehr weitgehende Umschreibungsregelungen anwenden. Sollte diese Regelung wie geplant angepasst werden, ergeben sich erhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit.

## **B**

### **6. Der Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik und der Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen:

## **C**

### **Der federführende Verkehrsausschuss (Vk) und der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende **E n t s c h l i e ß u n g** zu fassen:

#### **In 7. Zu Artikel 2 Nummer 3 (§ 12 Absatz 6 FeV), Nummer 12 (Anlage 6 FeV)**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Einbindung von Augentikerbetrieben in die Überprüfung des Sehvermögens für die Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 unter Einbeziehung der Länder erneut zu prüfen und dabei die von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen gemachten Vorschläge zu berücksichtigen.

#### **Begründung:**

Bislang ist die Untersuchung des Sehvermögens bei den Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 (Bus- und LKW-Klassen) durch einen Augenarzt, einen Arzt mit

der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“, einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“, einen Arzt bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt des Gesundheitsamtes oder einen Arzt der öffentlichen Verwaltung durchzuführen.

Die in der zur Zustimmung vorliegenden Verordnung vorgesehene Öffnung der Untersuchung des Sehvermögens für die besonders sicherheitsrelevanten Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 (Bus- und LKW-Klassen) für Augenoptiker ist zu weitgehend. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) hat hinsichtlich der Einbindung von Augenoptikern in die Untersuchung des Sehvermögens für die Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 die Einschätzung geäußert, dass die fachlichen Anforderungen der Untersuchung nach Anlage 6 Nummer 2.1.2 FeV das voraussetzbare Kompetenzprofil handwerklich Ausgebildeter aus dem Bereich der Augenoptik übersteigen und unter Umständen mit deren beruflichen Befugnissen kollidieren.

Die BASt hat jedoch verschiedene Wege aufgezeigt, wie eine Öffnung auch für Augenoptiker möglich sein kann.

Durch den Prüfauftrag an das BMV unter Einbeziehung der Länder und der BASt besteht die Möglichkeit, eine alternative Vorlage zu erarbeiten, die einerseits die Einbindung fachlich geeigneter Augenoptiker sicherstellt, andererseits die bestehenden rechtlichen Vorgaben zum Sehvermögen für die besonders sicherheitsrelevanten Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 2 beibehält und das, ohne dass dabei die Anforderungen an die Verkehrssicherheit abgeschwächt werden.

- Vk 8. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, zeitnah eine Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) dahingehend vorzunehmen, dass Inhaberinnen und Inhaber von Fahrerlaubnissen der Klasse B, die von einem Drittstaat erteilt wurden, hinsichtlich der Anwendung des § 6 Absatz 3b FeV den Inhaberinnen und Inhabern von Fahrerlaubnissen der Klasse B aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gleichgestellt werden.

Begründung:

Inhaber von Fahrerlaubnissen der Klasse B dürfen, wenn ihre Fahrerlaubnis seit mindestens zwei Jahren besteht, aufgrund der Regelung in § 6 Absatz 3b FeV Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 4,25 Tonnen führen.

Wird von dem Inhaber einer Drittstaaten-Fahrerlaubnis der Klasse B aufgrund einer Wohnsitzbegründung im Inland und des Zeitablaufs die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis beantragt, beginnt die oben genannte zweijährige Frist ab dem Ausstellungsdatum zu laufen. Bei der Umschreibung einer Drittstaaten-Fahrerlaubnis in eine deutsche Fahrerlaubnis wird gemäß § 31 FeV nur der Tag vermerkt, an dem die deutsche Fahrerlaubnis (erstmalig) erteilt worden ist. Im

Ergebnis dürfen Inhaber einer in einem Drittstaat erteilten Fahrerlaubnis nach Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis erst nach Ablauf eines Zeitraums von zwei Jahren seit dem eingetragenen Erteilungsdatum Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bis 4,25 Tonnen gemäß § 6 Absatz 3b FeV führen.

Zum Vergleich: Beantragt der Inhaber einer EU/EWR-Fahrerlaubnis die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis, greift zu seinen Gunsten die Bestandschutzregelung des § 30 Absatz 4 FeV ein: Hiernach ist auf „dem Führerschein in Feld 10 der Tag zu vermerken, an dem die ausländische Fahrerlaubnis für die betreffende Klasse erteilt worden war. Auf dem Führerschein ist zu vermerken, dass der Erteilung der Fahrerlaubnis eine Fahrerlaubnis zugrunde gelegen hat, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden war“.

Der bestehende Mangel an Fahrpersonal lässt einen Aufschub der Neuregelung bis zur vollumfänglichen Neufassung der Fahrerlaubnisverordnung im Zuge der Umsetzung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie nicht zu. Auch im Interesse der Unterstützung der weiteren Elektrifizierung des Lieferverkehrs ist eine zügige Angleichung geboten, um das benötigte Personal einsetzen zu können.

Gleichzeitig kann der Problematik begegnet werden, dass Fahrerlaubnisse der Klasse B aus Drittstaaten auch in den ersten sechs Monaten nach Wohnsitznahme in Deutschland nicht zu einer Fahrberechtigung bis 4,25 Tonnen führen. § 29 Absatz 1 FeV besagt, dass die Drittstaatenfahrerlaubnis nur im Umfang ihrer Berechtigung in Deutschland genutzt werden darf. Im Regelfall dürfte eine Fahrerlaubnis der Klasse B aus einem Drittstaat jedoch nur bis 3,5 Tonnen berechtigen.