

10.07.26**Beschluss**
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1067. Sitzung am 10. Juli 2026 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

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.

B

Der Bundesrat hat ferner die nachfolgende **E n t s c h l i e ß u n g** gefasst:

1. Zu Artikel 2 Nummer 3 (§ 12 Absatz 6 FeV), Nummer 12 (Anlage 6 FeV)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Einbindung von Augentoptikerbetrieben 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 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.

2. 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.