

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr**

##### **A. Problem und Ziel**

Das Europäische Parlament und der Rat haben die Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (ABl. EU Nr. L 226 S. 4) erlassen. Danach sind auch in der Bundesrepublik Deutschland verbindliche Regelungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr zu schaffen.

##### **B. Lösung**

Verabschiedung eines Gesetzes, das die wesentlichen materiellen Inhalte der Richtlinie 2003/59/EG, die in deutsches Recht zu überführen ist, festlegt und den Verordnungsgeber zum Erlass von Ausführungsregelungen ermächtigt.

##### **C. Alternativen**

Keine

##### **D. Kosten**

###### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Kosten für die Aus- und Weiterbildung entstehen auch für Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr, die bei regionalen öffentlichen Stellen (z. B. öffentliche Verkehrsbetriebe) in den Ländern angestellt sind.

###### **2. Vollzugaufwand**

Den Landesbehörden entstehen zusätzliche Personal- und Sachkosten für die Anerkennung und Überwachung der Ausbildungsstätten, die Ausstellung der Nachweise sowie die Genehmigung des Prüfungsverfahrens. Ihnen stehen allerdings entsprechende Gebühreneinnahmen gegenüber.

**E. Sonstige Kosten**

Durch die Neuregelung entstehen Unternehmen im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr zusätzliche Kosten, indem sowohl für die selbstständigen als auch für die angestellten Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge verbindliche Grundqualifikationen und Weiterbildungen vorgeschrieben werden.

Kosteninduzierte Erhöhungen von Einzelpreisen können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

**F. Gender Mainstreaming**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, den 2. Mai 2006

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Grundqualifikation und  
Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

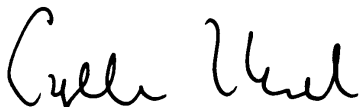
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 7. April 2006 als besonders eilbedürftig  
zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der  
Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich  
nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen





## Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- oder Personenverkehr<sup>1)</sup>

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### **Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG)**

##### § 1

##### Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt zum Zwecke der Verbesserung insbesondere der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse und findet Anwendung auf Fahrer und Fahrerinnen, die

1. deutsche Staatsangehörige sind,
2. Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind oder
3. Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum beschäftigt oder eingesetzt werden,

soweit sie die Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt dieses Gesetz nicht für Fahrten mit

1. Kraftfahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde nicht überschreitet,
2. Kraftfahrzeugen, die von der Bundeswehr, der Truppe und dem zivilen Gefolge der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, den Polizeien des Bundes und der Länder, dem Zolldienst sowie dem Zivil- und Katastrophenschutz und der Feuerwehr eingesetzt werden oder ihren Weisungen unterliegen,
3. Kraftfahrzeugen, die zur Notfallrettung von den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten eingesetzt werden,

<sup>1)</sup> Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. EU Nr. L 226 S. 4) in deutsches Recht.

4. Kraftfahrzeugen, die

- a) zum Zwecke der technischen Entwicklung oder zu Reparatur- oder Wartungszwecken oder zur technischen Untersuchung Prüfungen unterzogen werden,
- b) in Wahrnehmung von Aufgaben, die den Sachverständigen oder Prüfern im Sinne des § 1 des Kraftfahr-sachverständigen-gesetzes oder der Anlage VIIIb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung übertragen sind, eingesetzt werden, oder
- c) neu oder umgebaut und noch nicht in Betrieb genommen worden sind,

5. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer oder die Fahrerin zur Ausübung des Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Kraftfahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung handelt.

##### § 2

##### Mindestalter, Qualifikation

(1) Fahrten im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken darf

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder CE erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 mitführt oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 oder C1E erforderlich ist, nur durchführen, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 oder der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt.

(2) Fahrten im Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken darf

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt,

sofern Personen im Linienverkehr nach den §§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometern befördert werden;

2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D1 und D1E erforderlich ist, nur durchführen, wer

- a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt;
3. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen D oder DE erforderlich ist, nur durchführen, wer
- a) das 20. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 mitführt oder
  - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 mitführt oder
  - c) das 23. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb einer jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt.

(3) Der Unternehmer darf Fahrten nach Absatz 1 oder 2, auch in Verbindung mit Absatz 5, weder anordnen noch zulassen, wenn der Fahrer oder die Fahrerin die dort genannten Voraussetzungen nicht erfüllt.

(4) Hat ein Fahrer oder eine Fahrerin eine innerhalb der in Absatz 1 oder 2 genannten Altersgrenzen erforderliche Qualifikation erworben, tritt der Nachweis darüber bei Erreichen der höheren Altersgrenze an die Stelle der dort vorgesehenen Nachweise.

(5) An die Stelle eines in Absatz 1 oder 2 genannten Nachweises tritt der Nachweis der Weiterbildung, soweit eine solche nach § 5 vorgesehen ist.

(6) Für die Dauer von höchstens drei Jahren muss im Rahmen einer Berufsausbildung nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 das Mindestalter nicht eingehalten werden; an die Stelle des Nachweises nach Absatz 1 oder 2 tritt eine Kopie des Ausbildungsvertrages. Die Frist nach Satz 1 beginnt am Tag der Erteilung einer Fahrerlaubnis für die nach Absatz 1 oder 2 maßgebliche Klasse.

### § 3 Besitzstand

§ 2 Abs. 1 und 2 findet vorbehaltlich des § 5 keine Anwendung auf Fahrer und Fahrerinnen, die

1. eine Fahrerlaubnis der Klassen D1, D1E, D, DE oder eine gleichwertige Klasse besitzen, die vor dem 10. September 2008 erteilt worden ist;
2. eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE oder eine gleichwertige Klasse besitzen, die vor dem 10. September 2009 erteilt worden ist.

### § 4 Erwerb der Grundqualifikation

(1) Die Grundqualifikation wird erworben durch

1. erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 8 Abs. 1 Nr. 1 oder

2. Abschluss einer Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden.

(2) Die beschleunigte Grundqualifikation wird erworben durch Teilnahme am Unterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte und die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 8 Abs. 1 Nr. 1.

(3) Die Grundqualifikationen nach Absatz 1 oder 2 dienen der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und den allgemeinen beruflichen Fähigkeiten des Fahrers und der Fahrerin durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse; sie werden jeweils bezogen auf bestimmte Fahrerlaubnisklassen erworben.

(4) Wer im Rahmen des Erwerbs der beschleunigten Grundqualifikation ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt und die für das Führen dieses Fahrzeuges vorgeschriebene Fahrerlaubnis nicht besitzt, muss von einer Person begleitet werden, die eine gültige Fahrlehrerlaubnis nach dem Fahrlehrergesetz für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse besitzt. Bei diesen Fahrten gilt die Begleitperson als Führer des Kraftfahrzeugs im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes. Das Fahrzeug muss den Anforderungen eines für die Fahrausbildung zugelassenen Fahrzeuges genügen.

### § 5 Weiterbildung

(1) Eine erste Weiterbildung ist abzuschließen:

1. fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Erwerbs der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation;
2. zwischen dem 10. September 2008 und dem 10. September 2013 im Fall des § 3 Nr. 1;
3. zwischen dem 10. September 2009 und dem 10. September 2014 im Fall des § 3 Nr. 2.

Die Weiterbildung ist im Abstand von jeweils fünf Jahren zu wiederholen. Abweichend von der Frist nach Satz 1 kann die Weiterbildung zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden, der mit dem Ende der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis übereinstimmt, soweit

1. im Fall des Satzes 1 Nr. 1 die sich dann ergebende Frist nicht kürzer als drei Jahre und nicht länger als sieben Jahre ist;
2. im Fall des Satzes 1 Nr. 2 der Zeitpunkt vor dem 10. September 2015 liegt;
3. im Fall des Satzes 1 Nr. 3 der Zeitpunkt vor dem 10. September 2016 liegt.

Die Weiterbildung wird durch Teilnahme an einem Unterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte durchgeführt. Sie dient jeweils dazu, die durch die Grundqualifikation vermittelten Fertigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten und gilt für alle Fahrerlaubnisklassen, für die die Pflicht zur Weiterbildung besteht.

(2) Wer eine Grundqualifikation erworben oder eine Weiterbildung abgeschlossen hat und danach zeitweilig nicht mehr als Fahrer oder FahrerIn im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken beschäftigt ist, hat eine Weiterbildung abzuschließen, wenn diese Tätigkeit wieder aufgenommen wird und zu diesem Zeitpunkt die Fristen nach Absatz 1 abgelaufen sind.

(3) Wechselt ein Fahrer oder eine FahrerIn zu einem anderen Unternehmen, so ist eine bereits erfolgte Weiterbildung anzurechnen.

#### § 6

##### Ausbildungs- und Prüfungsort

Fahrer und Fahrerinnen, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland haben oder Inhaber einer im Inland erteilten Arbeitsgenehmigung-EU oder eines Aufenthaltstitels sind, der erkennen lässt, dass die Erwerbstätigkeit erlaubt ist (§ 4 Abs. 2 des Aufenthaltsgesetzes), müssen

1. die Grundqualifikation im Inland erwerben,
2. die Weiterbildung im Inland oder in dem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum abschließen, in dem sie beschäftigt sind.

#### § 7

##### Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten

(1) Anerkannte Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung sind:

1. Fahrschulen mit einer Fahrschülerlaubnis der Klassen CE oder DE nach § 10 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes, sofern die Fahrschülerlaubnis nicht ruht,
2. Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten, die nach § 30 Abs. 3 des Fahrlehrergesetzes keiner Fahrschülerlaubnis und keiner Anerkennung bedürfen,
3. Ausbildungsbetriebe, die eine Berufsausbildung in den in § 4 Abs. 1 Nr. 2 genannten Ausbildungsberufen durchführen,
4. Bildungseinrichtungen, die eine Umschulung zum Berufskraftfahrer/zur BerufskraftfahrerIn oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb auf der Grundlage einer nach § 58 oder § 59 des Berufsbildungsgesetzes, jeweils in Verbindung mit § 60 des Berufsbildungsgesetzes, erlassenen Regelung durchführen,
5. die nach Absatz 2 staatlich anerkannten Ausbildungsstätten.

(2) Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung werden von der nach Landesrecht zuständigen Behörde staatlich anerkannt, wenn

1. sie über die personellen und sächlichen Voraussetzungen für die Vermittlung der für die beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen,
2. sie im angemessenen Verhältnis zur Zahl der Aus- und Weiterbildungsteilnehmer ausreichendes Lehrpersonal beschäftigen,

3. geeignete Schulungsräume sowie Lehrmittel für die theoretische Unterweisung vorhanden sind,
4. eine fortlaufende Weiterbildung des Lehrpersonals nachgewiesen wird und
5. keine Tatsachen vorliegen, die gegen die persönliche Zuverlässigkeit des Antragstellers sprechen.

(3) Die Anerkennung nach Absatz 2 ist zu widerrufen, wenn die Anerkennungsvoraussetzungen nicht mehr vorliegen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt.

(4) Die Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung haben bei ihrer Tätigkeit die Vorschriften dieses Gesetzes und der auf Grund des § 8 erlassenen Rechtsverordnung zu beachten. Die Überwachung der Tätigkeit der Ausbildungsstätten nach Absatz 1 Nr. 1 und 5 obliegt der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Sie kann zu diesem Zweck alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Sie kann insbesondere verlangen, dass ihre Vertreter zu den üblichen Büro- und Geschäftszeiten Unterrichts- und Geschäftsräume betreten, dort Prüfungen und Besichtigungen durchführen und am Unterricht teilnehmen können. Ferner kann sie einer Ausbildungsstätte nach Absatz 1 Nr. 1 die Ausübung von Tätigkeiten nach diesem Gesetz untersagen, wenn diese die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt.

#### § 8

##### Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelungen zu treffen über

1. die näheren Einzelheiten des Erwerbs der Grundqualifikation und der Weiterbildung, insbesondere über Voraussetzungen der Zulassung der Bewerber oder Bewerberinnen, Inhalte von Unterricht und Prüfungen sowie die Ausstellung von Bescheinigungen;
2. die örtliche Zuständigkeit der Industrie- und Handelskammern;
3. die näheren Voraussetzungen und das Verfahren der Anerkennung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation sowie die Weiterbildung;
4. die Nachweise sowie die Überwachung und das Verfahren; dabei kann auch vorgesehen werden, dass Nachweise von den für die Erteilung von Fahrerlaubnissen zuständigen Behörden ausgestellt werden.

(2) Die Industrie- und Handelskammern regeln das Prüfungsverfahren durch Satzung, die der Genehmigung der zuständigen obersten Landesbehörde bedarf.

(3) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung die für die Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden zu bestimmen. Die Landesregierungen können diese Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.

## § 9

## Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 Abs. 1 oder 2, jeweils auch in Verbindung mit Abs. 5, eine Fahrt durchführt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 2 Abs. 3 eine Fahrt anordnet oder zulässt.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro, in den Fällen des Absatzes 2 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro geahndet werden.

(4) Soweit die Ordnungswidrigkeit bei einer Kontrolle des Bundesamtes für Güterverkehr festgestellt wird oder in einem Unternehmen begangen wird, das seinen Sitz im Ausland hat, ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr. In den übrigen Fällen ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die nach § 8 Abs. 3 bestimmte Behörde.

**Artikel 2****Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. August 2005 (BGBl. I S. 2412), wird wie folgt geändert:

1. § 6a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird der Nummer 1 folgender Buchstabe e angefügt:

„e) nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen,“.

b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ und das Wort „Gebühren“ durch die Wörter „gebührenpflichtigen Amtshandlungen sowie die Gebührensätze“ ersetzt.

2. § 47 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

bb) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

3. § 63 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.

bb) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

4. In § 5b Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 6 Abs. 1, 2, 2a und 4, den §§ 6c, 6e Abs. 1, § 24a Abs. 5, § 26a Abs. 1 und § 30c Abs. 1 und 2 Satz 1 werden jeweils die Wörter „Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

**Artikel 3****Inkrafttreten**

Artikel 1 § 8 und Artikel 2 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am ... [einsetzen: erster Tag des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.



## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

Mit der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juni 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. EU Nr. L 226 S. 4) sind die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet worden, ein System der Grundqualifikation und Weiterbildung für bestimmte Kraftfahrer im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr verbindlich einzuführen.

Der Rat und das Europäische Parlament wollten mit dieser Richtlinie eine über die Fahrerlaubnis hinausgehende Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse durch eine Grundqualifikation und regelmäßige Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr in der Europäischen Union gewährleisten. Sie erhoffen sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und zudem die Entwicklung eines defensiven Fahrstils sowie einen rationellen Kraftstoffverbrauch. Mit der Richtlinie ist außerdem die Hoffnung verknüpft, bei jungen Menschen das Interesse für den Beruf des „Kraftfahrers“ oder der „Kraftfahrerin“ zu wecken, was dazu beitragen soll, dass Berufsanfänger und Berufsanfängerinnen den Weg in diesen Beruf finden.

Dem Bund steht die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für den Straßenverkehr und das Recht der Wirtschaft (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 und 11, jeweils in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes – GG) zu.

Eine bundesgesetzliche Regelung ist im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltschutz sowie zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen gemäß den Vorgaben der Europäischen Union hinsichtlich der Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse für die Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr erforderlich.

Mit diesem Gesetz werden die wesentlichen Regelungen zur Übernahme der Richtlinie 2003/59/EG in deutsches Recht geschaffen. Geregelt wird im Besonderen die Pflicht der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, sich einer über die Fahrerlaubnisausbildung hinausgehenden Grundqualifikation und einer regelmäßigen Weiterbildung zu unterziehen, um mit Lastkraftwagen und Bussen Fahrten im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr durchführen zu dürfen. Das Gesetz enthält außerdem die wesentlichen Bestimmungen über den Erwerb und den Ort der Absolvierung der Grundqualifikation und der Weiterbildung. Im Besonderen wird die Entscheidung für die von der Richtlinie 2003/59/EG alternativ vorgesehenen Optionen für die Art des Erwerbs der Grundqualifikation im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe ii der Richtlinie 2003/59/EG getroffen (Option mit Beschränkung auf Prüfung) und festgelegt, dass auch von der Möglichkeit der „beschleunigten Grundqualifikation“ nach Artikel 3 Abs. 2 der Richtlinie 2003/59/EG Gebrauch gemacht wird.

Das Gesetz lässt sich von folgenden Überlegungen leiten:

- Die Berufsausbildungen (Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrer und Fachkraft im Fahrbetrieb) bieten die beste Grundlage zur Ausübung des Berufs. Sie sollen deshalb erhalten bleiben und weiter gefördert werden.
- Die in der Richtlinie enthaltenen Optionen werden so ausgenutzt, dass damit ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Ziel einer besseren Qualifikation einerseits und der Belastung der beruflich tätigen Fahrerinnen und Fahrer und Unternehmen andererseits gewährleistet wird.

Für Personen, die bisher nur die Fahrerlaubnis benötigt haben, werden deshalb beide Alternativen, nämlich die beschleunigte Grundqualifikation und die Grundqualifikation mit Beschränkung auf Prüfung, vorgesehen. Dabei werden an die letztgenannte Prüfung aber sehr hohe Anforderungen gestellt.

- Von der Alternative, eine verbindliche Grundqualifikation in Gestalt einer Pflichtteilnahme am Unterricht (280 Stunden) mit nachfolgender weniger anspruchsvoller Prüfung vorzusehen, wurde kein Gebrauch gemacht, weil damit die Berufskraftfahrerausbildungen einschließlich ihrer berufsqualifizierenden Abschlussprüfung entwertet worden wäre. Dies hätte unmittelbar eine Absenkung des Eingangsniveaus in den Gewerbsberufen zur Folge.
- Das Gesetz trifft die grundsätzliche Entscheidung, von der Option einer Absenkung des Mindestalters auf 18 Jahre für die Fahrerlaubnisklassen D und DE zur Personenbeförderung im Linienverkehr nach den §§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von 50 km sowie für die Fahrerlaubnisklassen D1 und D1E Gebrauch zu machen. Diese muss sodann durch eine parallele Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung für das Fahrerlaubnisrecht nachvollzogen werden. Dadurch wird für Jugendliche ein direkter Übergang nach Schulabschluss (9./10. Klasse) in die Berufsausbildung erreicht. Dies trägt bei Jugendlichen insbesondere zur Steigerung der Attraktivität der beiden Ausbildungsberufe bei. Es wird erwartet, dass die Maßnahme sich auf die Verkehrssicherheit eher positiv auswirkt, da der verantwortungsvolle Umgang mit Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr im Rahmen der Ausbildung vermittelt wird. Damit bezieht sich die Ausbildung auf Personen, deren Fahrverhalten gerade erst geprägt wird. Das belegt u. a. ein Modellversuch in Baden-Württemberg. Außerdem betrifft die Vergünstigung nur Personen, die die 3-jährige freiwillige nationale Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerinnen bzw. zur Fachkraft im Fahrbetrieb durchlaufen und erfolgreich abgeschlossen haben. (Im Güterverkehr beträgt bei 3-jähriger Berufsausbildung für die Fahrerlaubnisklassen C und CE derzeit das Mindestalter bereits 18 Jahre.)

Die Zuständigkeit für die Durchführung der Prüfungen wird den Industrie- und Handelskammern übertragen. Das folgt dem Vorgehen in vergleichbaren Fällen (§ 71 des Berufsbildungsgesetzes).

Die Industrie- und Handelskammern führen bereits die Prüfungen nach der

- Verordnung über die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin,
- Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb,
- Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr,
- Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr und
- Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben

durch. Sie verfügen deshalb über die notwendigen qualitativen Voraussetzungen auch für die Abnahme von Prüfungen im Sinne der Richtlinie 2003/59/EG.

Außerdem werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um die Verwaltungen der Länder zu entlasten, weil anderenfalls die Abnahme der Prüfungen einer staatlichen Behörde zugewiesen werden müsste.

Die Richtlinie ergänzende Vorschriften werden nur zu solchen Sachfragen vorgesehen, die der verwaltungsmäßigen Abwicklung der Grundqualifikation und Weiterbildung dienen. Das betrifft die Bestimmungen über die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen durch die Industrie- und Handelskammern. Es ist vorgesehen, die bundesweite Einheitlichkeit durch Mustervorgaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages zu unterstützen. Das Prüfungsverfahren selbst wird von den Industrie- und Handelskammern durch Satzung bestimmt. Diese bedürfen der Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden.

Schließlich wird die Bußgeldbewehrung für Zuwiderhandlungen vorgesehen.

Kosten entstehen sowohl den Ländern und Gemeinden als auch den Fahrerinnen und Fahrern bestimmter Kraftfahrzeuge im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr sowie den Unternehmen, in denen diese angestellt sind.

Im Einzelnen sind dies:

- Kosten der Haushalte der Länder und Gemeinden:  
Den Landesbehörden entstehen zusätzliche Personal- und Sachkosten für die Anerkennung und Überwachung der Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung, die Ausstellung der Nachweise sowie die Genehmigung des Prüfungsverfahrens. Ihnen stehen allerdings entsprechende Gebühren gegenüber.
- Kosten für die Aus- und Weiterbildung entstehen auch für Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr, die bei regionalen öffentlichen Stellen in den Ländern angestellt sind.
- Kosten für Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr sowie für Unternehmen, in denen diese angestellt sind:
  - Ab September 2008 müssen rund 8 000 Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Personenverkehr<sup>1)</sup> und ab September 2009 rund 70 000 Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr<sup>2)</sup> pro Jahr eine

Grundqualifikation nachweisen. Für die beschleunigte Grundqualifikation (140 Stunden Unterrichtsteilnahme und Prüfung) entstehen nach Schätzungen<sup>3)</sup> je Fahrerinnen oder Fahrer Kosten zwischen 7 000 Euro (außerbetriebliche Bildungsstätte) und 3 000 Euro (bei Eigenregie großer Unternehmen). Für die Grundqualifikation mit Beschränkung auf Prüfung werden die Kosten für den Erwerb des zur Absolvierung der Prüfung nötigen theoretischen und praktischen Wissens auf etwa das Doppelte der Kosten für die beschleunigte Grundqualifikation geschätzt.

- Ab September 2008 müssen rund 150 000 Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Personenverkehr<sup>4)</sup> und ab September 2009 rund 1 Million Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr<sup>5)</sup> alle 5 Jahre eine Weiterbildung von 35 Stunden nachweisen. Nach Schätzungen<sup>6)</sup> entstehen je Fahrerinnen oder Fahrer Kosten zwischen 1 500 Euro (außerbetriebliche Bildungsstätte) und 900 Euro (Eigenregime großer Unternehmen), jeweils ohne Lohnausfall. Werden vorgenannte geschätzte Kosten je Fahrerinnen oder Fahrer zu Grunde gelegt, ergeben sich für die Unternehmen im Personenverkehr über einen Zeitraum von 5 Jahren geschätzte Kosten zwischen 135 Mio. Euro und 225 Mio. Euro. Da die Weiterbildung in 5 Einheiten von jeweils 7 Stunden erfolgen kann, belaufen sich die geschätzten Kosten pro Jahr zwischen 27 Mio. Euro und 45 Mio. Euro. Für die Unternehmen im Güterkraftverkehr werden die Weiterbildungskosten über einen Zeitraum von 5 Jahren zwischen 900 Mio. Euro und 1 500 Mio. Euro geschätzt; das sind jährlich zwischen 180 Mio. Euro und 300 Mio. Euro.

Durch die Neuregelung entstehen den Unternehmen im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr zusätzliche Kosten, indem sowohl für die selbstständigen als auch für die angestellten Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Fahrzeuge verbindliche Grundqualifikationen und Weiterbildungen vorgeschrieben werden.

Ob bei den Regelungsadressaten infolgedessen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen

<sup>1)</sup> Quelle KBA: Fahrerlaubniserwerb 2003, Klassen D1, D1E, D, DE.

<sup>2)</sup> Quelle KBA: Fahrerlaubniserwerb 2003, Klassen C1, C1E, C, CE.

<sup>3)</sup> Recherchen im Internet, Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen.

<sup>4)</sup> Quelle Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2003, S. 314, Tabelle 13.10.1 Verkehr, Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen, Unternehmen, Beschäftigte und Umsatz: Fahrer, Schaffner, Kontrolleure: 124 654; Technisches Personal: 25 607; Sonst. Personal im Fahrdienst u. Verkehr 30 751.

<sup>5)</sup> Quelle BAG: In Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und im Werkverkehr ausschließlich oder überwiegend im Straßengüterverkehr Beschäftigte – Stand Oktober 2002: Fahrer: 700 487; Lager-, Ladepersonal, Fahrdienstleiter, technisches Personal: 140 136.

<sup>6)</sup> Recherchen im Internet, Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen.

auf Grund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil in den jeweiligen Preisindices) jedoch nicht ausreichen, um messbare Effekte auf das allgemeine Preis- bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Die Maßnahme entfaltet be- und entlastende Wirkungen (Verwaltungsaufwand, Gebühren) für die öffentlichen Haushalte, die aber per Saldo zu gering ausfallen dürften, um mittelbare Preiswirkungen zu induzieren.

Dem Bund entstehen durch das Gesetz voraussichtlich keine Mehrausgaben. Sollten Mehraufwendungen entstehen, sind diese in dem jeweiligen Einzelplan auszugleichen.

Eine gleichstellungspolitische Relevanz ist nicht gegeben. Durch die Regelungen sind Männer und Frauen gleichermaßen betroffen. Eine Ungleichbehandlung findet nicht statt. Es ergeben sich auch keine geschlechtsspezifisch wirkenden Unterschiede. Die sprachlichen Regeln zur Gleichbehandlung von Männern und Frauen wurden berücksichtigt.

## II. Zu den einzelnen Vorschriften

**Zu Artikel 1** (Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr)

**Zu § 1** (Anwendungsbereich)

### Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt den Geltungsbereich. Die Regelungen entsprechen Artikel 1 der Richtlinie 2003/59/EG. Der Begriff „zu gewerblichen Zwecken“ umfasst den gewerblichen Personenverkehr, den gewerblichen Güterkraftverkehr, den Werkverkehr und Transporthilfstätigkeiten.

### Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Ausnahmen. Die Regelungen entsprechen Artikel 2 der Richtlinie 2003/59/EG. Unter Nummer 5 fallen auch Beförderungen nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 und 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes. Keine besonderen Ausnahmen werden für Privatfahrten (Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2003/59/EG) und für Ausbildungsfahrten (Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 2003/59/EG) formuliert. Sie ergeben sich bereits dadurch, dass das Gesetz nur für Fahrten im Güterkraft- und Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken gilt.

**Zu § 2** (Mindestalter, Qualifikation)

### Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält die Bestimmungen zum Mindestalter für Fahrten mit Kraftfahrzeugen im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken. Die Vorschriften entsprechen Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2003/59/EG. Anknüpfungspunkt der Regelungen ist die Bestimmung der Zulässigkeit der jeweiligen Fahrt, die davon abhängig gemacht wird, dass die Fahrerin oder der Fahrer über die entsprechende Qualifikation verfügt und darüber den Nachweis führen kann. Hierdurch erfolgt die Abgrenzung der Neuregelung zum Fahrerlaubnisrecht, weil nicht generell das Führen bestimmter Fahrzeuge unter Erlaubnisvorbehalt gestellt wird, sondern eine Bedingung für die Durchführung der im Einzelnen genannten Fahrten aufgestellt wird, die – neben den sonstigen Voraussetzungen – darin besteht, dass die Fahrerin oder der Fahrer den

Nachweis über die Grundqualifikation führt und diesen auch mitführt.

Die bisher im Hinblick auf die Altersgrenzen insoweit geltenden Regelungen des Artikels 5 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 werden durch Artikel 15 Abs. 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/59/EG zum 10. September 2009 aufgehoben.

Die Altersgrenze nach Artikel 5 Abs. 1 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) über das Mindestalter des im Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrpersonals gelten im Unterschied dazu weiter.

### Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält die Bestimmungen zum Mindestalter für Fahrten mit Kraftfahrzeugen im Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken. Die Vorschriften entsprechen Artikel 5 Abs. 3 der Richtlinie 2003/59/EG. Von den insgesamt vorgesehenen Optionen wird wie folgt Gebrauch gemacht:

- Absenkung des Mindestalters auf 18 Jahre für Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklassen D und DE eingeschränkt für die Personenbeförderung im Linienverkehr nach den §§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes bei Linienlängen von 50 km sowie von Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklassen D1 und D1E,
- Absenkung des Mindestalters auf 20 Jahre für Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklassen D und DE.

Hierdurch soll die Jugendlichenausbildung (beginnend mit 16 Jahren) nach der Berufskraftfahrer-Verordnung vom 19. April 2001 (BGBl. I S. 642) sowie der Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb vom 11. Juli 2002 (BGBl. I S. 2612) gefördert werden, indem den Jugendlichen ermöglicht wird, die Ausbildung unterbrechungsfrei zu absolvieren und nahtlos mit der Berufsausbildung zu beginnen.

Im Personenverkehr, analog der Bestimmung im Güterkraftverkehr, die Regelungen des Artikels 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch Artikel 15 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG zum 10. September 2008 aufgehoben.

Die Altersgrenzen nach Artikel 5 Abs. 2 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gelten – wie im Güterkraftverkehr – ebenfalls weiter. Im Unterschied dazu sind sie aber nicht identisch. Die auf der Richtlinie 2003/59/EG basierenden und mit dieser Verordnung umgesetzten schärferen Regelungen gelten für alle in Artikel 1 genannten Personen, die Fahrten mit Kraftfahrzeugen durchführen, während bei Verkehren nach dem AETR die Altersgrenzen dann gelten, wenn es sich nicht um Personen nach dieser Verordnung handelt.

### Zu Absatz 3

Absatz 3 erlegt der Unternehmerin und dem Unternehmer die Pflicht auf, dafür zu sorgen, dass die Fahrten in ihrem/seinem Verantwortungsbereich nur durchgeführt werden, wenn die neuen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Eine entsprechende Verantwortung der Unternehmerin und des Unternehmers ist auch im Personenbeförderungsrecht und im Güterverkehrsrecht üblich und ebenso vorliegend erforderlich.

**Zu Absatz 4**

Absatz 4 entspricht der Regelung des Artikels 5 Abs. 4 der Richtlinie 2003/59/EG, wonach der Nachweis jeweils nur für eine der den Güterkraftverkehr oder den Personenverkehr betreffenden Fahrerlaubnisklassen erworben werden muss und sodann bei Erreichen des jeweiligen Mindestalters auch für die anderen Fahrerlaubnisklassen – je nach dem was zutrifft – des Güterkraftverkehrs oder des Personenverkehrs gilt. Regelungen über den Übergang zwischen Güterkraftverkehr und Personenverkehr werden der Entscheidung des Verordnungsgebers überlassen.

**Zu Absatz 5**

Absatz 5 betrifft den Fall, dass die Fahrerin oder der Fahrer die Grundqualifikation bereits erworben hat und verpflichtet war, die Weiterbildung zu absolvieren. Die Zulässigkeit der Fahrten im Sinn des § 2 hängt dann vom Nachweis der Weiterbildung ab, die den Nachweis der Grundqualifikation mit einschließt.

**Zu Absatz 6**

In Absatz 6 wird von der Option nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/59/EG Gebrauch gemacht. Damit wird sichergestellt, dass Auszubildende im Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden, bis zur bestandenen Abschlussprüfung im jeweiligen Ausbildungsberuf Kraftfahrzeuge im Inland führen dürfen. Die Ausbildung wird mit einer Kopie des Ausbildungsvertrages nachgewiesen.

**Zu § 3 (Besitzstand)**

Die Regelungen zum Besitzstand entsprechen denen der Artikel 4 und 8 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2003/59/EG. Bei den gleichwertigen Fahrerlaubnissen handelt es sich insbesondere um Fahrerlaubnisse aus Drittstaaten, denen eine andere Systematik als die nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (Artikel 4 Buchstabe a und b der Richtlinie 2003/59/EG) zu Grunde liegt.

**Zu § 4 (Erwerb der Grundqualifikation)****Zu den Absätzen 1 und 2**

Die Regelungen bestimmen, von welchen Optionen nach der Richtlinie 2003/59/EG (Artikel 3) der Gesetzgeber Gebrauch gemacht hat. Es sind dies

- die Grundqualifikation mit Beschränkung auf eine Prüfung und
- die beschleunigte Grundqualifikation.

Durch die Einführung der beschleunigten Grundqualifikation wird gewährleistet, dass Personen, die zuvor einer anderen Tätigkeit nachgegangen sind, wie z. B. Umschülerinnen und Umschüler, nicht den hohen Anforderungen der Grundqualifikation mit Beschränkung auf Prüfung unterliegen, aber eine bestimmte grundlegende Qualifikation erhalten. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse die Qualifikation der Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen gegenüber der derzeitigen Situation deut-

lich verbessert wird, da die Mehrzahl die Tätigkeit bislang ausschließlich auf der Grundlage der Fahrerlaubnis ausübt. Zugleich wird sichergestellt, dass dem Gewerbe auch in Zukunft ausreichend Personal zur Verfügung steht.

In Absatz 1 Nr. 2 wird die Berufsausbildung der Option Grundqualifikation mit Beschränkung auf Prüfung gleichgestellt. Die dort erworbenen Kenntnisse übersteigen die insoweit nach der Richtlinie 2003/59/EG zu stellenden Anforderungen deutlich, so dass der Abschluss der Berufsausbildung, wie vorgesehen, der Grundqualifikation ohne weiteres entspricht.

**Zu Absatz 3**

Absatz 3 enthält die Grundsätze für eine Ausgestaltung der Grundqualifikation. Die vorgesehene Bindung an die jeweiligen Fahrerlaubnisklassen entspricht der Systematik der Richtlinie 2003/59/EG. Es gilt aber außerdem der Grundsatz, dass der Nachweis nur für eine Fahrerlaubnisklasse erworben werden muss und dann bei Erreichen des Mindestalters für die anderen Fahrerlaubnisklassen entweder des Güterkraftverkehrs oder des Personenverkehrs nicht nochmals erneuert werden muss (vgl. § 2 Abs. 4).

**Zu Absatz 4**

Die Regelung stellt im Interesse der Rechtssicherheit klar, wer Kraftfahrzeugführerin oder -führer im Sinne des StVG ist, wenn ein Fahrzeug im Rahmen des Erwerbs der beschleunigten Grundqualifikation von einer Person geführt wird, die (noch) nicht im Besitz der Fahrerlaubnis ist. Anders als nach § 2 Abs. 15 StVG wird insoweit allerdings nicht die Begleitung durch einen Fahrlehrer vorgeschrieben, sondern nur durch eine Person, die im Besitz der Fahrlehrerlaubnis ist, weil die beschleunigte Grundqualifikation, für die der vorherige Besitz der Fahrerlaubnis nicht erforderlich ist, auch von anderen Institutionen als solchen mit Fahrschülerlaubnis vermittelt werden kann. Für die begleitende Person gelten die Regelungen des § 6 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes sinngemäß.

**Zu § 5 (Weiterbildung)****Zu Absatz 1**

Absatz 1 entspricht den Regelungen nach Artikel 8 Abs. 2, 3 und 5 der Richtlinie 2003/59/EG zur Absolvierung der Weiterbildung. Dabei wird von der Möglichkeit, die Frist für die erste Weiterbildung zu verkürzen bzw. zu verlängern, Gebrauch gemacht.

**Zu Absatz 2**

Absatz 2 entspricht den Regelungen nach Artikel 8 Abs. 4 der Richtlinie 2003/59/EG zur Weiterbildung vor Wiederaufnahme der Tätigkeit des Führens von Kraftfahrzeugen. Die Umsetzung bewirkt, dass immer dann eine Weiterbildung absolviert werden muss, wenn die Fristen für die regelmäßige Weiterbildung überschritten worden sind.

**Zu Absatz 3**

Absatz 3 setzt die Regelung des Artikels 7 Satz 3 der Richtlinie 2003/59/EG um.

**Zu § 6 (Ausbildungs- und Prüfungsort)**

Es erfolgt die Umsetzung der Regelungen nach Artikel 9 der Richtlinie 2003/59/EG zum Ausbildungsort für die Grund-

qualifikation und Weiterbildung. Grund für diese Regelungen ist, dass die Fahrerinnen und Fahrer dort aus- und weitergebildet werden, wo sie hauptsächlich fahren.

Mangels ausdrücklicher europaweit einheitlicher Regelungen zum Prüfungsort werden die insoweit ergangenen Vorgaben zur Grundqualifikation und zur Weiterbildung hierauf erstreckt, weil die Prüfung Bestandteil der Grundqualifikation ist. Das bedeutet, dass die Prüfung in Deutschland stattfindet, wenn die Voraussetzungen vorliegen.

#### **Zu § 7 (Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten)**

##### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 enthält eine Aufzählung derjenigen Institutionen, die mit ihrer bisherigen Tätigkeit nachgewiesen haben, dass sie alle Voraussetzungen erfüllen, um die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung in der erforderlichen Qualität durchzuführen. Dies gilt nach Nummer 2 auch für Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten in öffentlicher Trägerschaft (auch die der Länder). Die Vorschrift geht außerdem aber davon aus, dass auch andere Institutionen über gleichwertige Voraussetzungen verfügen.

##### **Zu Absatz 2**

In Absatz 2 werden diese Voraussetzungen deshalb unter Zugrundelegung der in Anhang I Abschnitt 5 der Richtlinie 2003/59/EG festgelegten Bedingungen beschrieben. Die Anerkennung der Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung soll durch die nach Landesrecht zuständige Behörde erfolgen. Mit dieser feststehenden Formulierung ist nicht zwingend eine staatliche Behörde, sondern eine Behörde im funktionellen Sinne (§ 1 Abs. 4 VwVfG) gemeint. Darunter fallen auch Industrie- und Handelskammern und etwa auch Beliehene.

##### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 bestimmt die Voraussetzungen, unter denen die Anerkennung widerrufen werden muss. Es werden die insoweit im Verwaltungsrecht üblichen Regelungen getroffen.

##### **Zu Absatz 4**

Das gilt ebenso für Absatz 4, der die Pflicht der Ausbildungsstätten zur Beachtung der für die beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung vorgesehenen Vorschriften konstituiert und die Befugnisse der nach Landesrecht zuständigen Behörde regelt, mit denen die Überwachung der Ausbildungsstätten sichergestellt wird. Um eine Doppelüberwachung zu vermeiden, werden Fahrschulen, die nach § 33 des Fahrlehrergesetzes sowie Ausbildungsbetriebe und Bildungseinrichtungen, deren Eignung nach § 32 des Berufsbildungsgesetzes überwacht werden, von der Aufsicht durch die nach Landesrecht zuständige Behörde ausgenommen. Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten in öffentlicher Trägerschaft werden zugleich von der Aufsicht durch die zuständige Landesbehörde ausgenommen, da der jeweilige Träger selbst die Beachtung des geltenden Rechts sicherstellen kann und muss. Zugleich wird den Behörden aber die Möglichkeit eröffnet, die Durchführung der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung den kraft Gesetzes anerkannten Fahrschulen dann zu untersagen, wenn sie nicht mehr über die dafür erforderlichen Voraussetzungen verfügen, ohne dass zwangsläufig auch die Fahrschülerlaubnis entfielen.

#### **Zu § 8 (Rechtsverordnungen)**

##### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 enthält die Ermächtigungen zum Erlass von Ausführungsvorschriften, die für die Durchführung des Gesetzes erforderlich sind.

##### **Zu Absatz 2**

Nach Absatz 2 wird die Regelung des Prüfungsverfahrens im Rahmen von § 1 Abs. 4 IHKG den Industrie- und Handelskammern übertragen. Dies dient – ebenso wie die Übertragung der Zuständigkeit für die Durchführung der Prüfungen – der Entlastung der Verwaltung. Die Übertragung ist vertretbar, weil die Bundeseinheitlichkeit durch eine Musterregelung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages gewährleistet werden kann. Die Genehmigung der zuständigen Landesbehörde ist erforderlich, weil auch nicht der Kammer Angehörige der Prüfung durch die Industrie- und Handelskammern und deren Prüfungssatzung unterliegen. Die Genehmigung ist der obersten Landesbehörde übertragen, um eine Gleichmäßigkeit der Prüfverfahren in einem Land und die Abstimmung mit den anderen Ländern zu gewährleisten.

##### **Zu Absatz 3**

Die Bestimmung der zur Ausführung von Bundesrecht zuständigen Landesbehörde ist grundsätzlich Sache des Landesrechts (Artikel 84 Abs. 1 GG). Soweit dieses Gesetz die Ausführung bestimmter Aufgaben einer „zuständigen Landesbehörde“ überträgt, soll es deshalb auch hier den Ländern überlassen bleiben, in welcher Rechtsform die zuständige Behörde bestimmt wird. Das gilt sowohl für die gesetzlichen Bestimmungen selbst als auch für die darauf basierenden Verordnungen.

#### **Zu § 9 (Bußgeldvorschriften)**

##### **Zu den Absätzen 1 und 2**

Die Absätze 1 und 2 legen die Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz fest. Bußgeldbewehrt sind – der o. g. Systematik des § 2 folgend – die rechtswidrige Durchführung der Fahrt und das Anordnen oder Zulassen durch die Unternehmerin oder den Unternehmer.

##### **Zu Absatz 3**

Die Bußgeldobergrenze nach Absatz 3 orientiert sich an § 19 Abs. 5 GüKG.

##### **Zu Absatz 4**

Absatz 4 bestimmt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten. Die gespaltene Zuständigkeit folgt Zweckmäßigkeitserwägungen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verfahrensökonomie. Die effektivste Form der Verfahrensgestaltung – auch im Interesse der Betroffenen (eine Behörde als Ansprechpartner) – besteht darin, zumindest bei den Feststellungen der Zuwiderhandlung durch das Bundesamt für Güterverkehr dieses – und nicht die Behörde eines Landes – auch zur Bußgeldbehörde zu bestimmen. Dies gilt umgekehrt auch für Feststellungen durch Behörden der Länder, für die es ebenfalls verfahrensökonomisch nachteilig wäre, das Bundesamt für Güterverkehr zur Bußgeldbehörde zu bestimmen. Wie nach § 21 Abs. 2 GüKG wird das Bundesamt für Güterverkehr auch

hier – unabhängig davon, welche Behörde den Verstoß festgestellt hat – nur für Zuwiderhandlungen zur Bußgeldbehörde bestimmt, die in Unternehmen mit Sitz im Ausland begangen werden. Dazu zählen – ebenfalls analog dem GüKG – auch Zuwiderhandlungen, die von angestellten Fahrerinnen und Fahrern oder dem Eigentümer des ausländischen Unternehmens selbst in Deutschland begangen werden.

Die Kontrollbefugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr werden nicht besonders geregelt, weil es sich bei den Bestimmungen des § 2 um Rechtsvorschriften über die Tätigkeit von Fahrpersonal handelt, die schon jetzt der Überwachung durch das Bundesamt für Güterverkehr unterliegen (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a GüKG).

### **Zu Artikel 2 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Die Änderung in § 6a Abs. 1 berücksichtigt die Notwendigkeit, auch für Verwaltungsmaßnahmen nach dem BKrFQG Gebührensätze festzulegen und schafft für den Ordnungsgeber die notwendige Ermächtigung. Mit der Änderung der Ermächtigung in § 6a Abs. 2 wird die Bestimmtheit der Regelung verbessert.

Die übrigen Ermächtigungen des StVG werden an den Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) angepasst. Die Ermächtigungen zum Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften nach § 47 Abs. 2 und § 63 Abs. 2 werden aufgehoben. Nach der jüngeren Rechtsprechung des BVerfG (Beschluss vom 2. März 1999 – 2 BvF 1/94 –) können wegen des Artikels 84 Abs. 2 GG allgemeine Verwaltungsvorschriften in Angelegenheiten der Landeseigenverwaltung nur von der Bundesregierung erlassen werden; einer besonderen gesetzlichen Ermächtigung bedarf es dann nicht.

### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.



