

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),  
Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/1447 –**

### **Qualifikation des Fahrpersonals nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG) hat zum Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und den Umweltschutz durch zusätzliche Qualifizierungen zu verbessern. Das BKrFQG aus dem Jahr 2006 ist durch europäische Vorgaben geprägt und dient der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Es wird durch die Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) präzisiert, die insbesondere Einzelheiten in Bezug auf das Ausbildungsverfahren und deren Inhalte regelt.

Im November 2013 hat die Bundesregierung den Entwurf der Neufassung des BKrFQG vorgelegt. Die Mängel des bisherigen BKrFQG bestehen aber im Wesentlichen fort.

So fehlt beispielsweise unverändert eine zentrale Erfassung der Weiterbildungsmaßnahmen (Grundqualifikation). Auf den Erfahrungsschatz unserer europäischen Nachbarländer (Niederlande, Österreich) wird trotz nachweisbarer Erfolge nicht zurückgegriffen.

1. Warum hat die Bundesregierung in der am 11. April 2014 vom Bundesrat beschlossenen „Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (Bundesratsdrucksache 78/14) nicht versucht, das Fehlen z. B. des Zentralregisters, des Kriterienkataloges für Dozenten und der Gewährleistung einer einheitlichen Kontrolle im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz zu beseitigen, und warum liegt nach wie vor kein neuer Gesetzentwurf vor?

Im Ergebnis einer erfolgten Anhörung hat sich ein weiterer Erörterungsbedarf mit den das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht vollziehenden Ländern erge-

ben. Eine rechtliche Regelung von Teillösungen ist vor diesem Hintergrund nicht zielführend. Da Gesetzes- und Verordnungsvorschläge einer strengen Notwendigkeitsüberprüfung unterzogen werden müssen und die Bundesregierung neuen unbürokratischen Aufwand möglichst vermeiden will, ist eine Entscheidungsreife noch nicht gegeben.

2. Geht die Bundesregierung davon aus, dass bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie im September 2014 alle Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer über den Eintrag mit der Schlüsselzahl „95“ in der Fahrerlaubnis verfügen und damit in die Lage versetzt sein werden, ihrem Beruf weiter nachzugehen, oder rechnet die Bundesregierung mit Engpässen bei der Umsetzung der Pflichtweiterbildungen?

Falls mit Engpässen gerechnet wird, wie groß schätzt die Bundesregierung deren Umfang ein?

Über die Einhaltung der Frist zum 9. September 2014 bzw. unter bestimmten Voraussetzungen zum 9. September 2016 (§ 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 BKrFQG) liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich Betroffene, die beruflich auf die Schlüsselzahl 95 angewiesen sind, über die seit dem Jahr 2006 veröffentlichten Regelungen rechtzeitig informiert haben oder informiert wurden. Erkenntnisse über bestehende Engpässe, die Pflichtfortbildung zu absolvieren, liegen nicht vor.

3. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung der Bitte des Bundesrats (Bundesratsdrucksache 78/14) nachzukommen, schnellstmöglich für Grenzgänger die rechtlichen Voraussetzungen für die zusätzliche Einführung eines Fahrerqualifizierungsnachweises, in dem der Gemeinschaftscode 95 vermerkt wird, zu schaffen, und wie gedenkt die Bundesregierung diese Forderung tatsächlich umzusetzen?

Eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage, die es den Ländern ermöglicht, den Fahrerqualifizierungsnachweis einzuführen, ist in Vorbereitung. Darüber hinaus sind die für den Vollzug zuständigen Länder aufgerufen, praktikable Lösungen im jeweiligen Einzelfall zu finden, z. B. im Rahmen von möglichen fahrerlaubnisrechtlichen Ausnahmen.

4. Welche Vorsorgemaßnahmen werden seitens des Bundes und nach Kenntnis der Bundesregierung der Bundesländer für den möglichen Fall getroffen, dass im Zeitraum bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie nicht mehr alle erforderlichen Weiterbildungen durchgeführt werden können?

Die Regelung in § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 BKrFQG setzt europäisches Recht um. Ein Abweichen von der Frist ist infolge der Regelung in Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2003/59/EG nicht möglich. Die Vorgaben sind im Übrigen seit Jahren bekannt.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die potenzielle Gefahr eines sich verstärkenden Mangels an Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern nach Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie (September 2014), und welche Auswirkungen werden diesbezüglich erwartet?

Eine über das bekannte Maß hinausgehende Verstärkung des Mangels an Berufskraftfahrern bzw. Berufskraftfahrerinnen wegen des Ablaufs der Umsetzungsfrist wird nicht gesehen.

6. Wird die Bundesregierung einen Kriterienkatalog für Dozenten entwickeln, mit dem die Grundqualifikation und Weiterbildung nach dem BKrFQG definiert wird und welcher als Grundlage bei der Anerkennung von Trainern dienen kann sowie Basis und Muster für die Anerkennung und Entwicklung spezifischer Trainerfortbildungen bzw. Eingangsqualifizierungen sein kann?

Nein. Die entsprechenden Kriterien sind bereits in der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung enthalten.

7. Wie will die Bundesregierung bei den unterschiedlichen Ausbildungsstätten einheitliche Überwachungskriterien und deren Einhaltung gewährleisten?

Dies ist nicht Aufgabe der Bundesregierung. Die Gewährleistung eines möglichst einheitlichen Vollzugs ist nach grundgesetzlicher Aufgabenteilung Aufgabe der Länder.

8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Fälle von missbräuchlichem Handel mit Teilnahmebescheinigungen gemäß dem BKrFQG und darüber, welche Maßnahmen auf Länderebene dagegen ergriffen werden sollen?

Im Rahmen des den Ländern obliegenden Vollzugs sind Verstöße bekannt geworden, denen die Vollzugsbehörden der Länder nach hiesiger Kenntnis nachgegangen sind bzw. nachzugehen haben. Die Bundesregierung ist nicht für rechtswidriges oder gar kriminelles Verhalten Einzelner verantwortlich zu machen. Ausreichende Vorgaben zur Verfolgung von Verstößen stehen zur Verfügung.

9. Sieht die Bundesregierung bei der Kontrolle der Weiterbildungen und Schulungen Optimierungsbedarf?

Die Beantwortung kann nur durch die mit dem Vollzug betrauten Länder erfolgen.

10. Folgt die Bundesregierung der Empfehlung zur Optimierung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes, indem sie ein zentrales Register, beispielsweise analog zum laufenden Projekt der Umstellung des Verkehrszentralregisters in ein vollelektronisches Fahreignungsregister bzw. der Einführung der Verkehrsunternehmer-Datei, einführt?

Was hat die Prüfung eines Zentralregisters ergeben?

Eine Prüfung der von MOVING (International Road Safety Association e. V.) zur Diskussion gestellten Empfehlungen von Arbeitsgruppen (AG) der Ad-hoc-AG-BKF (BKF = Berufskraftfahrer) ist bisher nicht erfolgt. Tendenziell steht die Bundesregierung weiteren Registern und dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand eher skeptisch gegenüber.

11. Plant die Bundesregierung für die Übergangszeit bis zur Einführung eines Zentralregisters eine verbindliche Aushändigung der Weiterbildungszertifikate an die Berufskraftfahrer (Verbleib im Eigentum der Fahrer und Fahrerinnen)?

Die Schaffung einer Regelung, die die Weiterbildungsbescheinigung im Besitz der Teilnehmer belässt, ist Gegenstand der Erörterung mit den Ländern.

12. Ist für Deutschland eine zentrale Erfassung beispielsweise durch die Industrie- und Handelskammern bzw. den Deutschen Industrie- und Handelskammertag e. V. analog zur Ausbildung bei der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) geplant?

Nein.

13. Plant die Bundesregierung eine Novelle des BKrFQG bzw. der BKrFQV, um die Vorgaben für die Umsetzung der Weiterbildungsmaßnahmen zu präzisieren und eine wirksamere Kontrolle zu gewährleisten?
  - a) Falls ja, welche konkreten Regelungen sind geplant, und in welchem zeitlichen Rahmen sollen diese umgesetzt werden?
  - b) Falls nein, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung stattdessen ergreifen?

Der sich aus der Anhörung ergebene Erörterungsbedarf umfasst auch diese Punkte. Eine konkrete Ausgestaltung liegt noch nicht vor. Ein dringlicher Regelungsbedarf wird nicht gesehen (siehe im Übrigen auch die Antworten zu den Fragen 1, 7, 8 und 9).