

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10582 –**

#### **Zwischenbilanz der Bundesregierung bei der Bekämpfung des Fahrpersonalmangels in der Verkehrswirtschaft**

##### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Der Fahrpersonalmangel in Deutschland ist nach Auffassung der Fragesteller nach wie vor akut (vgl. [www.busplaner.de/de/news/fahrermangel\\_runder-tisch-fahrpersonalmangel-tagte-zum-vierten-mal-86851.html](http://www.busplaner.de/de/news/fahrermangel_runder-tisch-fahrpersonalmangel-tagte-zum-vierten-mal-86851.html)). Die Branche berichtet von einem wachsenden Bedarf, gehen doch viel mehr Fahrerinnen und Fahrer pro Jahr in den Ruhestand als neue den Beruf aufnehmen (vgl. [www.ec-ho-online.de/lokales/darmstadt/kommentar-zum-fahrpersonalmangel-das-klingt-duester-3142572](http://www.ec-ho-online.de/lokales/darmstadt/kommentar-zum-fahrpersonalmangel-das-klingt-duester-3142572)).

Aus Sicht der Fragesteller muss dem Fahrpersonalmangel auch politisch begegnet werden, beispielsweise mit einer schlankeren und modernen Ausbildung, mit einer erleichterten Anerkennung der Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern aus Drittstaaten und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals, insbesondere im Fernverkehr (vgl. [www.cdusu.de/presse/pressemitteilungen/ampel-unterschaetzt-das-wahre-ausmass-des-fahrermangels](http://www.cdusu.de/presse/pressemitteilungen/ampel-unterschaetzt-das-wahre-ausmass-des-fahrermangels)). Nach über zwei Jahren Regierungszeit möchten die Fragesteller von der Bundesregierung wissen, welche Maßnahmen sie in dieser Zeit ergriffen hat, um den Forderungen der Verkehrsunternehmen nach dringend benötigten Reformen bei Ausbildung und Anerkennung nachzukommen und dem Fahrpersonalmangel in Deutschland Einhalt zu gebieten.

1. Wie hat sich die Zahl der offenen Stellen im Bereich Fahrpersonal in Deutschland seit dem 8. Dezember 2021 verändert, und wie viele offene Stellen gibt es derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Jahr und konkret nach offenen Stellen für Busfahrpersonal, Lkw-Fahrpersonal und Triebfahrzeugfahrpersonal, Fahrlehrpersonal für Führerscheinklassen C und D sowie Fahrprüfer für Führerscheinklassen C und D aufschlüsseln)?

Nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht über die Anzahl der bundesweit bei der Bundesagentur für Arbeit (BA) gemeldeten offenen Stellen für Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw), Bus-/Straßenbahnfahrer, Triebfahrzeugführer und im Eisenbahnverkehr sowie Fahrlehrer im Dezember 2021 und im Februar 2024. Diese Statistik unterscheidet nicht zwischen Bus- und Straßenbahnfahr-

ren; bezüglich der Fahrlehrer erfolgt keine Differenzierung nach Führerscheinklassen. Daten zu Fahrprüfern werden nicht ausgewiesen.

Tabelle: Anzahl gemeldeter offener Stellen in ausgewählten Berufen (ausgewiesenes Anforderungsniveau: Fachkraft, Spezialist, Experte (ohne Helfer))

Beruf	Dezember 2021	Februar 2024
Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw)	14.787	11.369
Bus-/Straßenbahnfahrer	2.519	4.208
Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr	1.442	2.267
Fahrlehrer	681	480

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Hinweis: Eine taggenaue Bestandszählung (z. B. 8. Dezember 2021) ist in der Arbeitsmarktstatistik nicht vorgesehen. Der statistische Zähltag für den Berichtsmonat Dezember 2021 war Montag, der 13. Dezember.

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Entwicklungen?
3. Erwartet die Bundesregierung, dass sich der Fahrpersonalmangel in Zukunft verschärfen wird?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung erwartet einen anhaltend hohen Bedarf an Fahrpersonal, daher arbeitet sie in ihrem Verantwortungsbereich mit Nachdruck an der Verbesserung der Rahmenbedingungen in diesem Berufsfeld, um Engpässe abzufedern.

4. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse dazu vor, dass wegen des Busfahrpersonalmangels Linienverkehre abbestellt werden müssen (vgl. [www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-fehlen-hunderte-busfahrer-bvg-muss-den-busfahrplan-noch-starker-reduzieren-10790752.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-fehlen-hunderte-busfahrer-bvg-muss-den-busfahrplan-noch-starker-reduzieren-10790752.html) und [www.muensterschezeitung.de/lokales/staedte/muenster/busfahrer-mangel-offensive-takt-stadtwerke-2834251?pid=true](http://www.muensterschezeitung.de/lokales/staedte/muenster/busfahrer-mangel-offensive-takt-stadtwerke-2834251?pid=true))?

Nein.

5. Leitet die Bundesregierung aus diesen Entwicklungen einen politischen Handlungsbedarf ab, wenn ja, welche konkreten Maßnahmen wird sie noch bis zum regulären Ende der Wahlperiode ergreifen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung treibt bereits zahlreiche Maßnahmen zur Bekämpfung der Engpässe beim Fahrpersonal voran.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat die branchenübergreifende Fachkräftestrategie der Bundesregierung neu aufgestellt.

Ziel der Fachkräftestrategie ist es, mit gesetzlichen wie untergesetzlichen Maßnahmen die Anstrengungen der Unternehmen und Betriebe zur Gewinnung und Sicherung von Fachkräften zu unterstützen. Dazu wurden fünf prioritäre Handlungsfelder identifiziert: 1. Zeitgemäße Ausbildung, 2. Gezielte Weiterbildung, 3. Arbeitspotenziale nutzen und Erwerbsbeteiligung erhöhen, 4. Arbeitsqualität und Arbeitskultur verbessern sowie 5. Einwanderung modernisieren und Ab-

wanderung reduzieren. Zentrale Maßnahmen sind u. a. eine Ausbildungsgarantie, eine Stärkung der Weiterbildungsförderung und Einführung eines Qualifizierungsgeldes sowie eine Modernisierung des Einwanderungsrechts und verbesserte Anerkennung von ausländischen Berufsabschlüssen.

Die Fachkräftestrategie der Bundesregierung ist branchenübergreifend und als ein fortlaufender Prozess konzipiert. Sie stellt somit einen Auftakt und Rahmen für weitergehende Prozesse zur Fachkräftesicherung der Ressorts der Bundesregierung dar, welche spezifische Berufe, Branchen oder Themenfelder – zu meist unter Beteiligung der einschlägigen Sozialpartner – gezielt und vertieft adressieren.

Daneben steht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Frage des Berufskraftfahrerermangels in engem Austausch mit den betroffenen Verbänden. Unter anderem hat am 23. September 2023 ein „Fachdialog Berufskraftfahrerermangel“ unter Leitung des Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik stattgefunden. Konkret hat das BMDV für Erleichterungen beim Berufszugang im Januar 2024 ein Rechtsetzungsverfahren zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts eingeleitet. So soll z. B. die Prüfung zur Erlangung der – in der Praxis besonders bedeutsamen – beschleunigten Grundqualifikation in einer von acht Fremdsprachen möglich sein. Speziell ausländischen Fachkräften wird so der Berufszugang erleichtert. Im gleichen Rechtsetzungsvorhaben wird digitaler Unterricht in synchroner und asynchroner Form für die alle fünf Jahre erforderliche Weiterbildung eingeführt.

Die Weiterbildung wird auf diese Weise flexibler und der Beruf attraktiver. Außerdem sieht der Entwurf eine Ausnahmeverordnung vor, durch welche die durch die Verordnung (EU) 2022/1280 europarechtlich eingeräumte Option für die Mitgliedstaaten, ukrainische Fahrerqualifizierungsnachweise temporär anzuerkennen, in nationales Recht umgesetzt wird.

In diesem Zusammenhang ist auch eine Änderung der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vorgesehen. So soll die Ukraine in die Staatenliste aufgenommen werden und damit der prüfungsfreie Umtausch ukrainischer Führerscheine ermöglicht werden. Um fremdsprachigen Mitbürgern die Teilnahme am Straßenverkehr zu erleichtern, stehen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung Übersetzungen der Prüfbögen bereits in zwölf Fremdsprachen zur Verfügung. Im Rahmen des Rechtsetzungsvorhabens ist eine Erweiterung um Kurmandschi und Ukrainisch vorgesehen.

Mit der aktuell in Vorbereitung befindlichen Novelle der Fahrschulausbildung wird auch geprüft, inwiefern zwischen der Berufskraftfahrerqualifikation und der Fahrschulausbildung Synergien genutzt werden können.

Alle Maßnahmen, die auf Verbesserungen der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen abzielen, können nur greifen, wenn das Berufsbild des Berufskraftfahrers insgesamt attraktiver wird. Hier sind insbesondere die Unternehmen selbst in der Pflicht – z. B. durch weitere Verbesserung der Arbeitsbedingungen, bessere Entlohnung und mehr Wertschätzung.

6. Welche Auswirkungen hat der Fahrpersonalmangel nach Kenntnis der Bundesregierung auf die geplante Sanierung der Riedbahn ab Juli 2024 (vgl. [www.riedbahn.de/home.html](http://www.riedbahn.de/home.html))?
  - a) Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen ausreichend Busfahrerinnen und Busfahrer für die Sanierung der Riedbahn angeworben?
  - b) Aus welchen Ländern kommen diese Busfahrerinnen und Busfahrer, und werden sie nach Kenntnis der Bundesregierung auch danach als Busfahrerinnen bzw. Busfahrer in Deutschland arbeiten, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) werden für die 150 Busse, die während der Generalsanierung der Riedbahn eingesetzt werden, 400 Busfahrer benötigt. Die Einstellungen dauern an. Nach Auskunft der DB AG wurde jedoch bereits ein Großteil der Verträge abgeschlossen. Bei den restlichen Personen steht ein Vertragsabschluss bevor.

Die DB AG rekrutiert das nötige Fahrpersonal nach Kenntnis der Bundesregierung im Ausland – primär aus süd- und osteuropäischen Ländern (u. a. Albanien, Bulgarien, Griechenland, Kroatien, Polen, Rumänien, Serbien). Darüberhinausgehende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Maßnahmen ergriffen, um Berufskraftfahrer aus Drittstaaten anzuwerben?

Für die Anwerbung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten sind die Unternehmen zuständig. Die Bundesregierung arbeitet an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fachkräfteeinwanderung, z. B. durch das Gesetz und die Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung.

8. Welche Hürden sieht die Bundesregierung bei der praktischen Anerkennung von Berufsqualifikationen aus Drittstaaten im Rahmen der Arbeitsvisavergabe?

Eine zentrale Herausforderung besteht aus Sicht der Bundesregierung darin, dass interessierte Fachkräfte an die Informationen kommen, ob und unter welchen Voraussetzungen ein Aufenthalt zum Zweck der Erwerbstätigkeit in Deutschland möglich ist und welche Schritte hierzu im Hinblick auf die Anerkennung bereits erworbener Berufsqualifikationen erforderlich sind. Die Bundesregierung hat hierzu insbesondere auch die Informations- und Beratungsangebote für diese Personengruppen ausgebaut. Für Einzelheiten wird auf den Bericht zum Anerkennungsgesetz 2023 auf Bundestagsdrucksache 20/10350 verwiesen.

Mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung wurde die Anerkennungspartnerschaft (§ 16d Absatz 3 des Aufenthaltsgesetzes in Verbindung mit § 2a der Beschäftigungsverordnung) geschaffen. Sie ermöglicht, das Anerkennungsverfahren in Deutschland begleitend zu einer qualifizierten Beschäftigung durchzuführen.

Für Berufskraftfahrer gibt es den speziellen Arbeitsmarktzugang nach § 24a der Beschäftigungsverordnung, durch die Drittstaatsangehörigen eine Einreise und Erwerbstätigkeit als Berufskraftfahrer auch ohne eine formale Berufsausbildung oder eine Anerkennung einer im Ausland erworbenen Berufsqualifikation möglich ist. Bei Berufskraftfahrern stellen die Arbeitsaufnahmen nach dieser

Rechtsgrundlage den Regelfall dar. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung wurde zum Zwecke der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung die Prüftiefe der Bundesagentur für Arbeit sowie der Auslandsvertretung auf die Beschäftigungsbedingungen respektive die Plausibilität des Aufenthaltszwecks reduziert. Die Arbeitgeber tragen die Verantwortung, dass die erforderlichen Erlaubnisse und Befähigungen für die Beschäftigung vorliegen.

Bezogen auf anderes Fahrpersonal (wie bspw. Triebfahrzeugführer) mit in Drittstaaten erworbenen Qualifikationen kann an der Schnittstelle zu den aufenthaltsrechtlichen Voraussetzungen eine Hürde darin bestehen, dass es sich um Qualifikationen handelt, die im Ausland nicht in einer geregelten Berufsausbildung erlernt werden. Dies gilt sowohl für den Nachweis eines im Ausland erworbenen Berufsabschlusses als aufenthaltsrechtliche Voraussetzung als auch für die Frage, ob in einem Berufsanererkennungsverfahren die Gleichwertigkeit mit einem inländischen Referenzberuf festgestellt werden kann.

Im Übrigen ist für die Ausübung der Tätigkeit von Relevanz, ob und welche Fahrberechtigungen anerkannt werden können oder erworben werden müssen sowie welche weiteren Voraussetzungen zu erfüllen sind.

9. Hat die Bundesregierung bereits Maßnahmen ergriffen, um in Drittstaaten erlangte Qualifikationen von Berufskraftfahrern leichter anzuerkennen (bitte nach Art der Maßnahme, Name des Staats und Inkrafttreten der Regelung aufschlüsseln)?

Die Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten ist aufgrund der europäischen Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/2561 bislang nicht möglich. Das BMDV ist im intensiven Austausch mit der EU-Kommission zur Anerkennung gleichwertiger Drittstaatenqualifikationen. Das Europäische Parlament hat am 28. Februar 2024 seinen Standpunkt zur 4. Führerscheintrichtlinie in erster Lesung angenommen. Dieser enthält auch Regelungen zur Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten.

Darüber hinaus wurde im Januar 2024 das Rechtsetzungsverfahren zu der durch die Verordnung (EU) 2022/1280 eingeräumten Möglichkeit der vorübergehenden Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise eingeleitet. Die Behandlung im Bundesrat ist für das vierte Quartal 2024 geplant.

10. Wie viele Berufskraftfahrer konnten seit dem 8. Dezember 2021 gewonnen werden bzw. haben eine Beschäftigung in Deutschland als Berufskraftfahrer aufgenommen (bitte nach Jahr, Anzahl und Herkunftsstaat aufschlüsseln)?

Zum Stichtag 29. Februar 2024 waren im Ausländerzentralregister (AZR) 2.943 Personen erfasst, denen seit 8. Dezember 2021 eine Aufenthaltserlaubnis nach § 19c Absatz 1 des Aufenthaltsgesetzes (AufenthG) i. V. m. § 24a (Berufskraftfahrer) der Beschäftigungsverordnung (BeschV) erteilt wurde. Die weiteren Angaben können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden:

Tabelle: Erteilung von Aufenthaltserlaubnissen nach Staatsangehörigkeiten

Staatsangehörigkeit	Anzahl Personen
Gesamt	2.943
davon:	
Serbien	1.521
Bosnien und Herzegowina	309
Kosovo	244
Indien	166
Nordmazedonien	141
Belarus	88
Albanien	74
Ukraine	67
Türkei	54
Kasachstan	41
Russische Föderation	36
Pakistan	29
Philippinen	29
Usbekistan	19
Tunesien	15
Nepal	11
Sri Lanka	10
sowie weitere 28 Staatsangehörigkeiten mit weniger als zehn Personen	89

Quelle: Ausländerzentralregister

Tabelle: Erteilte Aufenthaltserlaubnisse nach Jahr der Ersterteilung

Jahr der Ersterteilung	Anzahl Personen
Gesamt	2.943
davon:	
2024	116
2023	1.593
2022	1.199
2021	35

Quelle: Ausländerzentralregister

11. Plant die Bundesregierung, die theoretische Führerscheinprüfung der Klasse D auf folgende Sprachen auszuweiten:

- a) Albanisch,
- b) Bulgarisch,
- c) Serbisch,
- d) Ukrainisch,

wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des im Januar 2024 eingeleiteten Rechtsetzungsvorhabens ist eine Erweiterung der Möglichkeit, die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Fremdsprachen abzulegen, um Kurmandschi und Ukrainisch für alle Fahrerlaubnisklassen vorgesehen. Die Aufnahme weiterer Fremdsprachen wird im Rahmen der Umsetzung der aktuell im europäischen Rechtssetzungsprozess befindlichen 4. EU-Führerscheinrichtlinie erfolgen.

12. Plant die Bundesregierung die Aufhebung des Wohnortprinzips, sodass die Berufskraftfahrergrundqualifikation unabhängig vom Wohnsitz in jedem EU-Mitgliedstaat erlangt werden kann, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Regelung zum Ausbildungsort beruht auf europarechtlichen Vorgaben (Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2022/2561). Eine Aufhebung würde einen Verstoß gegen EU-Recht darstellen.

13. Welche Anforderungen an deutsche Sprachkenntnisse von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten gibt es, und wo sind diese geregelt (bitte aufschlüsseln nach Anforderungen für:
  - a) Busfahrpersonal,
  - b) Lkw-Fahrpersonal und
  - c) Triebfahrzeugfahrpersonal)?
14. Hält die Bundesregierung die jeweiligen Sprachniveaus für erforderlich bzw. am Gebrauch im Berufsalltag orientiert, und wenn nein, plant die Bundesregierung, eine Anpassung der Sprachniveaus vorzunehmen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es bestehen für Bus- und Lkw-Fahrpersonal nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht keine unmittelbaren Anforderungen an deutsche Sprachkenntnisse. Die Prüfungen nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sind in deutscher Sprache abzulegen. Die theoretische Fahrerlaubnisprüfung ist nach Anlage 7 Fahrerlaubnisverordnung in Deutsch abzulegen, abweichend hiervon kann die Prüfung derzeit in zwölf Fremdsprachen abgelegt werden. In einem aktuellen Rechtsetzungsvorhaben ist zudem die Aufnahme von Kurmandschi und Ukrainisch vorgesehen.

Sofern die Fahrerlaubnis bzw. die Berufskraftfahrerqualifikation für Bus oder Lkw noch nicht vorliegen, bedarf es ausreichender Sprachkenntnisse, um die Prüfungen bestehen zu können. Zudem ist davon auszugehen, dass Unternehmen ausreichende Sprachkenntnisse in Deutsch fordern, um den Beruf ausüben zu können. Dies gilt insbesondere für die im Busverkehr (ÖPNV, Tourismus) tätigen Berufskraftfahrer, um z. B. mit den Fahrgästen kommunizieren zu können.

Die erforderlichen Sprachkenntnisse für Triebfahrzeugführer bei Eisenbahnen ergeben sich aus § 5 Absatz 2 Satz 3 und 4 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung, basierend auf europarechtlichen Vorgaben.

15. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Maßnahmen ergriffen, damit Lkw- und Busführerscheine aus der Ukraine, aus Montenegro, Bosnien und Herzegowina, der Türkei, aus Belarus und Russland durch Erweiterung der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) anerkannt bzw. umgeschrieben werden können, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Das im Januar diesen Jahres eingeleitete Rechtsetzungsvorhaben sieht die Aufnahme der Ukraine in die Anlage 11 FeV vor.

Der Abschluss eines Gegenseitigkeitsabkommens setzt eine Gleichwertigkeit der Fahrerlaubnisse voraus (u. a. im Ausbildungs- und Prüfungsniveau) sowie eine Überprüfung der vorherrschenden Verkehrssituation. Deutschland ist hier-

zu bereits im fachlichen Austausch mit Bosnien-Herzegowina und Montenegro. Die Türkei hat im März 2023 Informationen zur Umschreibung von Führerscheinen in Deutschland erbeten und umgehend erhalten. Der völkerrechtswidrige russische Angriffskrieg bietet derzeit keinerlei Grundlage für Verhandlungen mit Belarus und Russland über die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen.

In dieser Legislaturperiode wurden außerdem Gegenseitigkeitsabkommen mit Moldau, dem Kosovo und Albanien abgeschlossen und diese Staaten in die Anlage 11 der FeV aufgenommen.

16. Hat die Bundesregierung bereits konkrete Maßnahmen ergriffen, um die Berufskraftfahrerausbildung zu verschlanken, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Berufskraftfahrerqualifikation kann u. a. durch den Abschluss einer dualen Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer, der Absolvierung einer Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation erworben werden. Eine Novellierung der dualen Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer ist derzeit von den Sozialpartnern nicht beantragt.

17. Teilt die Bundesregierung den Vorschlag der Branchenverbände, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung zu integrieren (vgl. [bd.o.org/zahlen-fakten-positionen/stellungnahmen/sn74-reform-der-berufskraftfahrer-ausbildung-2-in-1](https://bd.o.org/zahlen-fakten-positionen/stellungnahmen/sn74-reform-der-berufskraftfahrer-ausbildung-2-in-1)), und wenn nein, warum nicht?

Es ist bereits jetzt möglich, die Grundqualifikation ohne verpflichtende Schulung unmittelbar vor oder nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis zu erwerben, so dass eine parallele Vorbereitung erfolgen kann.

18. Hat die Bundesregierung konkrete Maßnahmen ergriffen, um die Fahrausbildung für die Führerscheinklassen D und C zu verschlanken, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
19. Plant die Bundesregierung, die Mindestanzahl der Theorie- und Praxislektionen der Führerscheinklasse D an die Anzahl der Lektionen der Führerscheinklasse D1 anzugleichen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen des Projektes „Ausbildungs- und Evaluierungskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland“ (OFSA II) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bezug auf die Anpassung bzw. Verschlinkung der Fahrausbildung in den Führerscheinklassen D und C?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Ausbildungs- und Evaluierungskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland – OFSA II“ (Heft M 330) bildet die Grundlage für die aktuell stattfindenden Beratungen für eine Novelle der Fahrschulausbildung. Die darin enthaltenen Umsetzungsvorschläge sind bereits in ein von der Verkehrsministerkonferenz der Länder im März 2023 beschlossenes Eckpunktepapier eingeflossen. Gegenstand der Beratungen mit Ländern und Verbänden ist dabei auch eine kritische



Auseinandersetzung mit dem derzeit rechtlich verbindlich vorgeschriebenen Ausbildungsumfang in den C- und D-Klassen.

21. Wird die Bundesregierung bei einer Führerscheinverlängerung – vergleichbar zum Pkw-Führerschein – ermöglichen, den Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt abzulegen, wenn ja, wann, und wie, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Möglichkeit wurde unter Beteiligung der BASt geprüft. Danach bedarf eine Zulassung von Augenoptikern zur Vornahme der Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 Nummer 2.1 FeV neben einer Standardisierung des Verfahrens der Etablierung eines aufwändigen Anerkennungsverfahrens, da nur ein Teil der Augenoptiker ausreichend qualifiziert ist und nur ein sehr kleiner Teil der Augenoptikerbetriebe (14 Prozent) über die erforderliche Geräteausstattung verfügt. Die Länder lehnen eine solche Maßnahme aufgrund des Bürokratieaufwands einstimmig ab.

22. Hat die Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode konkrete Maßnahmen ergriffen, um die Lkw-Parkplatzsituation an den Bundesautobahnen zu verbessern, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
27. Wie ist der Stand der Umsetzung der einzelnen Punkte des sog. 5-Punkte-Plans zur Bekämpfung des Lkw-Stellplatzmangels (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html))?

Die Fragen 22 und 27 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ja, mit dem „5-Punkte-Plan“.

Zu Punkt 1 „Neue Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes schaffen“:

Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes ist bis Ende 2025 die Fertigstellung von 45 Rastanlagenprojekten vorgesehen, wodurch ca. 1 400 neue Lkw-Stellplätze geschaffen werden sollen. Perspektivisch ist geplant, dass sich im Zeitraum 2026 bis Ende 2030 weitere rund 125 Rastanlagenprojekte in der Planung und im Bau befinden. Im Bundeshaushalt ist hierfür ein Investitionsvolumen von jährlich 100 Mio. Euro für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an BAB vorgesehen.

Zu Punkt 2 „Verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren (z. B. Kolonnen- und Kompaktparken)“:

Derzeit sind telematische Parkverfahren auf vier Rastanlagen deutschlandweit in Betrieb. Um den Einsatz telematischer Parkverfahren weiter voranzutreiben, sollen bis Ende 2025 drei weitere Rastanlagen mit telematischen Parkverfahren fertiggestellt werden.

Zu Punkt 3 „Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch den gezielten Einsatz von Lkw-Stellplatzerfassungssystemen“:

Zur Lkw-Stellplatzerfassung hat die Toll Collect GmbH gemeinsam mit dem BMDV einen Stellplatzinformationsdienst auf Basis der Auswertung von Lkw-Mautdaten konzipiert, mit dem aus Lkw-Positionsdaten Belegungsstände von Lkw-Stellplätzen an sämtlichen Rastanlagen bundesweit ermittelt werden kön-

nen. Die Umsetzung des Stellplatzinformationsdienstes durch die Toll Collect GmbH ist beauftragt und soll bis Mitte 2026 abgeschlossen sein.

Zu Punkt 4 „Optimierte Nutzung des vorhandenen Lkw- Parkraums“:

Die effektive Ausnutzung des vorhandenen Parkraums, wie z. B. die Freigabe der Pkw-Stellflächen für Lkw in den Nachtstunden oder das Rückwärtsparken für Lkw, sind Innovationen, die dazu beitragen, mehr Lkw-Stellflächen zur Verfügung stellen zu können.

Aktuell befindet sich das Forschungsprojekt zum Rückwärtsparken für Lkw in der Umsetzung. Zwei Rastanlagen sind bereits mit dem Verfahren des Rückwärtsparkens umgebaut worden. Weitere drei Rastanlagen werden in 2024 und weitere vier Rastanlagen sollen in 2025 fertiggestellt werden. Zudem läuft zurzeit eine Untersuchung zur Flächenoptimierung auf Rastanlagen, bei der Optimierungspotentiale auf bestehenden Rastanlagen ausgearbeitet werden und bei zukünftigen Rastanlagenprojekten berücksichtigt werden.

Zu Punkt 5 „Förderprogramm für Parkraummodelle in Autobahnnähe“:

Zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen ist im Juli 2021 ein Förderprogramm aufgelegt worden, das mit einem Volumen von 110 Mio. Euro bis Ende 2024 auf private Investitionen im Nahbereich von Autobahnanschlussstellen für Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. auf die Ertüchtigung von sonstigen Flächen (z. B. Parkflächen auf Betriebshöfen privater Unternehmen) abzielt. Von bislang 1 386 bewilligten Lkw-Stellplätzen mit einem Fördervolumen von rund 51 Mio. Euro sind bereits 791 für den Verkehr freigegeben worden.

23. Wie viele Lkw-Stellplätze hat die Bundesregierung an Bundesautobahnen und Autohöfen vom Jahr 2005 bis zum 8. Dezember 2021 errichtet?

Die erstmalige bundesweite Erhebung der Lkw-Stellplatznachfrage und die Ermittlung des Bestands an Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen erfolgte in 2008.

Seit diesem Zeitpunkt liegen dem BMDV Zahlen zum Neubau von Lkw-Stellplätzen vor. Im Zeitraum von 2008 bis Ende 2021 wurden rund 20.000 Lkw-Stellplätze im Zuge von Bundesautobahnen neu errichtet. Zur Anzahl der neu gebauten Lkw-Stellplätze auf Autohöfen liegen dem BMDV keine Angaben vor.

24. Wie viele Lkw-Stellplätze hat die Bundesregierung seit dem 8. Dezember 2021 errichtet?

In den Jahren 2022 und 2023 wurden entlang der Autobahnen insgesamt 781 Lkw-Stellplätze errichtet.

25. Wie viele Lkw-Stellplätze plant die Bundesregierung, noch in der laufenden Legislaturperiode zu errichten?
26. Wie lauten die Stellplatzausbauziele der Bundesregierung für die laufende Legislaturperiode?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes ist in 2024 und 2025 die Verkehrsfreigabe von insgesamt rund 1 400 neuen Lkw-Stellplätzen geplant.

28. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem 8. Dezember 2021 konkret ergriffen, um die Sicherheit auf Rastplätzen entlang den Bundesautobahnen zu erhöhen?

Um die Sicherheit auf Rastplätzen an den Bundesautobahnen zu gewährleisten, wird bei der Aus- und Neubauplanung von Rastanlagen u. a. die Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit durch die standardisierte einheitliche bauliche Gestaltung sichergestellt, geordnetes Parken vorgesehen und eine Beleuchtung der Rastanlage installiert. Ein Konzept für die standardisierte Ausführung der Gebäude mit optimierter Sanitärausstattung sowie einem im Hinblick auf die Sicherheit optimierten Zugang wird zurzeit durch die Autobahn GmbH des Bundes entwickelt.

29. Wurde das in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Fahrpersonalmangel in der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft“ angekündigte „Konzept für die standardisierte Ausführung der Gebäude mit optimierter Sanitärausstattung sowie einem im Hinblick auf die Sicherheit optimierten Zugang“ fertiggestellt, wo ist es einsehbar, und wird es bereits angewandt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 37 auf Bundestagsdrucksache 20/3810)?

Der Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) hat in seiner 18. Sitzung am 15. Dezember 2023 einen Beschluss zur Errichtung von WC-Gebäuden an Bundesautobahnen gefasst. Derzeit überarbeitet die Autobahn GmbH des Bundes ihr „Konzept für ein einheitliches WC-Gebäude an unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen“ anhand der Vorgaben des RPA und stimmt ihre Planung mit dem BMDV ab.

Der modulare Gebäudetyp sieht eine geschlossene Kabinenbauweise, Wärmedämmung der Gebäude und Temperierung bei Extremwetterlagen sowie eine reinigungsfreundliche Innenausstattung vor. Die Sicherheit wird durch den direkten Zugang zu den Unisex-Kabinen erhöht.

