

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12628 –

Anerkennung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten

Vorbemerkung der Fragesteller

In Deutschland fehlen nach Kenntnis der Fragesteller 100 000 Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im Lkw- und knapp 8 000 Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im Busbereich (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/spedition-en-lkw-fachkraeftemangel-100.html und www.busplaner.de/de/news/busfahrer-bdo-bundesverband-deutscher-omnibusunternehmen-fuehrerschein_fahrermangel-spitzenverbaende-setzen-sich-fuer-rasche-ausbildungsreform-ein-82027.html). Der Bedarf an Fahrpersonal ist nach Ansicht der Fragesteller hoch und führt im Öffentlichen Personennahverkehr bereits zur Abbestellung von Verkehren und im Transportgewerbe zum Verlust von Aufträgen und entsprechenden Umsätzen.

Aus Sicht der Fragesteller muss dem Fahrpersonalmangel dringend begegnet werden. Wirksame Vorschläge haben die Fragesteller selbst und die Branche bereits mehrfach eingebracht. Neben einer schlankeren Ausbildung und einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen muss nach Auffassung der Fragesteller die Anerkennung der Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern aus Drittstaaten erleichtert werden. Entscheidend ist es, die attraktiven Arbeitsbedingungen in Deutschland nicht durch bürokratische Hürden zu konterkarieren. Bei der Anerkennung von im Ausland erworbenen Berufsqualifikationen kommt es aber zu monate-, manchmal jahrelangen Wartezeiten. Die Branche kritisiert außerdem die hohen Berufszugangsvoraussetzungen und Spracherfordernisse (vgl. www.busplaner.de/de/news/busfahrer-bdo-bundesverband-deutscher-omnibusunternehmen-fuehrerschein_fahrermangel-spitzenverbaende-setzen-sich-fuer-rasche-ausbildungsreform-ein-82027.html). Die Fragesteller möchten deshalb wissen, was die Bundesregierung konkret unternimmt, um die Anerkennungsverfahren von Kraftfahrern aus Drittstaaten zu beschleunigen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Ein funktionierender öffentlicher Personennahverkehr und ein leistungsfähiger Straßengüterverkehr sind für die Mobilität der Menschen sowie für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Wirtschaft von großer volkswirtschaftlicher, verkehrspolitischer und gesellschaftspolitischer Bedeutung. Fahrer von Bussen und Lkw werden dringend gebraucht. Da die Bundesregierung einen anhaltend hohen Bedarf an Fahrpersonal erwartet, arbeitet sie in ihrem

jeweiligen Verantwortungsbereich mit Nachdruck an der Verbesserung der Rahmenbedingungen in diesem Berufsfeld, um Engpässe abzufedern (siehe Bundestagsdrucksache 20/10921). In einem steten konstruktiven Austausch werden zudem gemeinsam mit den Branchenverbänden Lösungsansätze diskutiert und entwickelt (z. B. „Fachdialog Berufskraftfahrermangel“, Kommission Straßengüterverkehr). Die fachlich zuständigen Ressorts arbeiten eng zusammen, um Maßnahmen zur Bekämpfung von Engpässen beim Fahrpersonal ressortübergreifend zu gestalten. Die Bekämpfung des Fahrermangels ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Maßnahmen der Bundesregierung können nur greifen, wenn das Berufsbild selbst attraktiver wird. Wichtige Stellschrauben hat hier die Branche selbst in der Hand, insbesondere durch die Schaffung besserer Arbeitsbedingungen und besserer Bezahlung.

1. Wie viele Arbeitsvisa wurden seit dem 8. Dezember 2021 zur Aufnahme einer Beschäftigung als Berufskraftfahrer (BKF) in Deutschland in Deutschen Botschaften und Konsulaten außerhalb der EU beantragt (bitte nach Jahr, Anzahl und Herkunftsstaat aufschlüsseln)?
 - a) Wie viele Anträge davon sind erfolgreich beschieden worden?
 - b) Wie viele Anträge sind offen?
 - c) Wie viele wurden abgelehnt?

Die Zahlen erteilter Visumanträge zur Aufnahme einer Beschäftigung als Berufskraftfahrer (Stand 27. August 2024) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Kalenderjahr	2021	2022	2023	2024
Land / Gebiet	Erteilt	Erteilt	Erteilt	Erteilt
Ägypten	0	0	1	0
Albanien	0	5	41	36
Aserbaidschan	0	1	0	1
Belarus	1	37	18	9
Bosnien und Herzegowina	9	298	126	44
Brasilien	0	0	1	0
China	0	3	0	1
Georgien	0	0	1	7
Ghana	0	0	0	1
Großbritannien	0	1	0	2
Indien	0	2	3	15
Indonesien	0	0	1	0
Kasachstan	0	22	8	10
Katar	0	0	0	1
Kirgisistan	0	8	2	9
Kolumbien	0	1	0	0
Kosovo	1	111	205	165
Marokko	0	1	1	1
Moldau	0	10	2	3
Montenegro	0	1	0	0
Nordmazedonien	2	90	69	76

Kalenderjahr	2021	2022	2023	2024
Land / Gebiet	Erteilt	Erteilt	Erteilt	Erteilt
Peru	0	0	0	1
Russische Föderation	1	7	5	3
Schweiz	1	1	4	1
Serbien	69	1.206	317	115
Tadschikistan	0	0	0	1
Tansania	0	0	1	0
Tunesien	0	0	0	1
Türkei	4	34	26	87
Usbekistan	0	12	5	14
Gesamt	88	1.851	837	604

Zahlen im Sinne der Frage 1b werden statistisch nicht erhoben.

Zur Beantwortung der Fragen 1 und 1c wird auf die beigelegte Anlage 1* verwiesen, die „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist. Da Antragszahlen statistisch nicht erhoben werden, werden an ihrer Stelle die Zahlen der bearbeiteten Visa aufgelistet. Veröffentlicht die Bundesregierung im Rahmen einer parlamentarischen Anfrage Ablehnungszahlen zu den Auslandsvertretungen in einem bestimmten Land, bekommt diese Aussage gegenüber dem betroffenen Land ein erheblich stärkeres Gewicht, als bei einer abstrakten nicht einzelnen Ländern zuordenbaren Angabe. Aus dem Kontext gerissene Ablehnungszahlen könnten als Ungleichbehandlung eines Staates und seiner Staatsangehörigen im Vergleich zu anderen Staaten wahrgenommen werden. Daher enthalten auch die auf der Webseite des Auswärtigen Amtes veröffentlichten Statistiken lediglich Zahlen zu bewilligten Visaanträgen, nicht zu Ablehnungen. Würde die Bundesregierung diese länderspezifischen Ablehnungszahlen im vorliegenden Fall im Rahmen des Fragewesens veröffentlichen, könnte dies die Beziehungen zu dem betroffenen Staat beeinträchtigen.

Gleichzeitig erkennt die Bundesregierung das Interesse des Deutschen Bundestages, zu diesem Themenkomplex angemessen informiert zu werden. Die Abwägung des Interesses der Bundesregierung, die bilateralen Beziehungen nicht durch die Veröffentlichung der Information zu belasten mit dem Informationsinteresse des Bundestags ergibt weiterhin, dass eine eingestufte Herausgabe der Ablehnungszahlen eine angemessene Lösung ist.

2. Was waren die häufigsten Gründe für eine Ablehnung?

Ablehnungsgründe werden zwar in jedem Einzelfall im Visumvorgang, jedoch nicht statistisch erfasst.

3. Wie lange dauerte es im Jahr 2023, in deutschen Botschaften und Konsulaten einen Termin zu bekommen (bitte nach Dauer und Herkunftsstaat aufschlüsseln)?

Die Wartezeit zwischen Terminwunsch und Antragsabgabe ist immer eine Momentaufnahme und unterliegt ständigen Schwankungen abhängig von sich verändernden Bearbeitungskapazitäten (Abwesenheiten von Mitarbeiterinnen und

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Mitarbeitern, Personalverstärkungen) und unterschiedlicher Nachfrage einzelner Aufenthaltszwecke oder saisonal. Es erfolgt keine derart systematische Erfassung der Wartezeiten im Sinne der Fragestellung.

4. Wie lange dauerte es im Jahr 2023 von der erstmaligen Einreichung der gestellten Anträge bis zur abschließenden Entscheidung (bitte nach Dauer und Herkunftsstaat aufschlüsseln)?
5. Womit begründet die Bundesregierung die lange Dauer der Verfahren?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Eine statistische Erfassung der Bearbeitungszeiten, also der Dauer zwischen Antragstellung und positiver bzw. negativer Entscheidung über den Visumantrag, findet nicht statt. Angaben zu durchschnittlichen Bearbeitungszeiten können daher nicht gemacht werden. Die Bearbeitungszeit ist vom konkreten Einzelfall abhängig und kann daher variieren; sie hängt unter anderem davon ab, ob die Antragsunterlagen vollständig vorliegen, ob eine weitergehende Überprüfung der Unterlagen erforderlich wird oder ob die Rückmeldungen zu den erforderlichen Beteiligungen von Behörden im Inland erfolgt sind.

6. Welche Faktoren hat die Bundesregierung identifiziert, die die Anerkennungsverfahren in den deutschen Botschaften und Konsulaten beschleunigen könnten?
9. Sind auch noch andere staatliche Stellen oder Kammern oder Externe bei der Anerkennung der Qualifikation von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten beteiligt?

Die Fragen 6 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 20/10921 verwiesen.

Die Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen im Sinne der Grundqualifikation oder beschleunigten Grundqualifikation nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz sind aufgrund der europäischen Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/2561 bislang nicht möglich.

Daher führen die deutschen Botschaften und Konsulate keine Verfahren zur Anerkennung von Berufsqualifikationen durch. Im Rahmen von Visumverfahren für Berufskraftfahrer werden regelmäßig keine anerkennungsfähigen Abschlüsse als Berufskraftfahrer vorgelegt.

Bei der Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/2561 in Bezug auf die Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sieht der Regierungsentwurf einer Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise sowie zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vor, dass die nach Landesrecht zuständigen Behörden die Anerkennung des ukrainischen Fahrerqualifizierungsnachweises vornehmen, vgl. BR-Drucksache 253/24.

In Ergänzung zum spezifischen Verfahren für den Arbeitsmarktzugang für Berufskraftfahrer nach § 24a Beschäftigungsverordnung können Berufskraftfahrer, die eine der dualen Berufsausbildung Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin vergleichbare Berufsausbildung im Ausland absolviert und dort einen Abschluss erworben haben, die Anerkennung ihrer ausländischen Berufsqualifika-

tion bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer beantragen. Diese Verfahren werden von der IHK Foreign Skills Approval (IHK FOSA) sowie den Industrie- und Handelskammern Wuppertal-Solingen-Remscheid und Hannover durchgeführt.

7. Fehlt es aus Sicht der Bundesregierung an Personal in den deutschen Botschaften und Konsulaten und/oder müssten interne Verfahrensabläufe optimiert werden?

Um das Visumverfahren zu beschleunigen und noch leistungsfähiger zu gestalten setzt die Bundesregierung den Visaaktionsplan mit den drei Schlüsselkomponenten eines verstärkten Personaleinsatzes, der Digitalisierung des Visumverfahrens und der Zentralisierung der Visumbearbeitung am Bundesamt für Auswärtige Angelegenheiten (BfAA) mit Nachdruck um. Konkret werden Entscheider um nichthoheitliche Aufgaben entlastet, der Personaleinsatz im Visabereich priorisiert und zusätzliche Entscheidungskapazitäten durch den Ausbau der zentralen Visumbearbeitung am BfAA geschaffen. Die mit dem Bundeshaushaltplan 2024 hierfür neu eingerichteten (Plan-)Stellen für die Abteilung V im BfAA sind teilweise bereits besetzt, im Übrigen in Besetzung.

8. Hat die Bundesregierung bereits in dieser Legislaturperiode Maßnahmen ergriffen, um die Anerkennungsverfahren zu beschleunigen?
12. Was meint der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing mit der Aussage: „Auch auf EU-Ebene machen wir uns für Erleichterungen stark, zum Beispiel für die Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten“ (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/068-wissing-kommissionstrassengueterverkehr-abschlussbericht.html>)?
13. Welche Verbesserungen hat die Bundesregierung auf EU-Ebene bei der Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bereits erzielt?

Die Fragen 8, 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In Bezug auf die Anerkennung der (beschleunigten) Grundqualifikation nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz und von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten in fahrerlaubnisrechtlicher Hinsicht wird auf die Antwort zu Frage 6 sowie die Ausführungen in der Antwort zu Frage 9 und Frage 15 der Bundestagsdrucksache 20/10921 verwiesen.

Darüber hinaus hat die Europäische Kommission eine Faktenstudie „Steer2EU“ in Auftrag gegeben, deren Ziel es u. a. ist Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Qualifikations- und Ausbildungsanforderungen für Fahrer aus Drittstaaten für den Eintritt in den EU-Arbeitsmarkt zu empfehlen.

10. Welche konkreten Verbesserungen in der Beschleunigung des Visaverfahrens hat der „Aktionsplan Visabeschleunigung“ bislang gesondert für die Vergabe von Arbeitsvisa an Berufskraftfahrer gebracht (bitte mit konkreten Zahlen unterlegen)?

Mit der Umsetzung des oben genannten Visaaktionsplans konnten erste deutliche Erfolge erzielt werden: Im vergangenen Jahr wurden bereits 18 Prozent mehr nationale Visa bearbeitet als im Vergleichszeitraum vor Corona. Zudem

konnten an mehreren Dienstorten die Wartezeiten gerade im Bereich der Fachkräfteeinwanderung deutlich reduziert werden. Die Digitalisierung des Visumverfahrens ist dabei ein zentraler Bestandteil der Beschleunigung: Bis Ende des Jahres 2024 wird die Antragstellung in den global relevanten Visakategorien an allen Auslandsvertretungen weltweit digital angeboten.

Konkret für Berufskraftfahrer konnte der Anteil der im Bundesamt für Auswärtige Angelegenheiten bearbeiteten Visa zur entsprechenden Arbeitsaufnahme in Deutschland von 5,2 Prozent im Jahr 2023 auf bereits 27,5 Prozent im 1. Halbjahr 2024 erhöht werden. Dadurch konnten allein im 1. Halbjahr 2024 bereits 71 Prozent des gesamten Jahresaufkommens 2023 an Visa für Berufskraftfahrer bearbeitet werden. Die Inlandsbearbeitung hat also zu einer deutlichen Verbesserung geführt.

Um spezielles Fachwissen effizienter zu nutzen und so die Bearbeitung zu beschleunigen, wurde die Bearbeitung von Schengenvisumanträgen von Berufskraftfahrern z. B. für die gesamte Türkei an der Visastelle Ankara zentralisiert.

11. Enthalten das Gesetz und die Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung Maßnahmen, die konkret die Anerkennung von Fahrpersonal vereinfacht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 20/10921 verwiesen.

Zudem kann seit dem 1. März 2024 das beschleunigte Fachkräfteverfahren (§ 81a des Aufenthaltsgesetzes) auch für Beschäftigungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrer auf Grundlage des § 24a Absatz 2 der Beschäftigungsverordnung (BeschV) genutzt werden.

14. Wie oft ist das beschleunigte Verfahren für Berufskraftfahrer im Vergleich zum regulären Verfahren schon zur Anwendung gekommen, wenn es dazu keine Zahlen gibt, bewertet die Bundesregierung diese Maßnahme als wirkungsvoll, und wie begründet sie das (vgl. www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/migration/anwendungshinweise-fachkraefteeinwanderungsgesetz.pdf;jsessionid=59991424440BD97959B5F804E1234C80.live882?__blob=publicationFile&v=16)?

Zum Stichtag 31. Juli 2024 waren im Ausländerzentralregister (AZR) 79 Erteilungen einer Aufenthaltserlaubnis nach dem für Berufskraftfahrer, die nicht bereits Fachkraft im Sinne des AufenthG sind, einschlägigen § 19c Absatz 1 Aufenthaltsgesetz (AufenthG) in Verbindung mit § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) erfasst, bei denen zuvor eine Vorabzustimmung, die Ergebnis des beschleunigten Fachkräfteverfahrens ist, vorlag, davon 31 im Jahr 2023 und 48 im bisherigen Jahr 2024.

Zum Stichtag 31. Juli 2024 waren im AZR 4 863 Erteilungen eines Aufenthaltstitels nach § 19c Absatz 1 AufenthG in Verbindung mit § 24a BeschV erfasst, bei denen zuvor keine Vorabzustimmung als Ergebnis eines beschleunigten Fachkräfteverfahrens vorlag. Die Verteilung nach Jahren kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Jahr	Anzahl Erteilungen
2024	1.272
2023	2.051
2022	1.215

Jahr	Anzahl Erteilungen
2021	296
2020	29

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die im AZR eingetragenen Vorabzustimmungen aufgrund der relevanten Bestimmungen des AZRG bzw. der AZRG-Durchführungsverordnung 18 Monate nach ihrer Meldung an das AZR gelöscht werden. Daher sind die Daten für die Jahre 2020 bis 2022 nur eingeschränkt belastbar. Demnach kann auch für die Titelerteilungen der Jahre 2020 (Inkrafttreten des § 24a BeschV) bis 2022 ggf. eine Vorabzustimmung vorhanden gewesen sein.

Die Bundesregierung sieht das beschleunigte Fachkräfteverfahren auch für die Rekrutierung von Berufskraftfahrern als wichtiges Mittel zur Effizienzsteigerung im Titelerteilungsverfahren an. Deshalb hat das Bundesministerium des Innern und für Heimat in seinen Anwendungshinweisen zum Fachkräfteeinzwanderungsgesetz die Anwendung dieses Verfahrens auf Berufskraftfahrer ermöglicht und dies kürzlich auf beide Absätze des § 24a BeschV erweitert.

15. Wann tritt die durch die EU-Verordnung 2022/1280 eingeräumten Möglichkeit der vorübergehenden Anerkennung ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise in Deutschland in Kraft?

Die Verordnung über Ausnahmen für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise tritt einen Tag nach der Verkündung in Kraft. Die Behandlung im Bundesrat ist nach aktuellem Zeitplan im 4. Quartal 2024 vorgesehen.

16. Wieso dauert die Umsetzung der Verordnung in deutsches Recht über zwei Jahre?

Die Umsetzung der europäischen Vorgaben in nationales Recht hat sich in rechtssystematischer und rechtsförmlicher sowie in technischer Hinsicht schwierig erwiesen. Es bedurfte vor diesem Hintergrund umfassender Abstimmungen.

17. Wann tritt die seit langem von der Verkehrsbranche geforderte Erweiterung der Liste der Sprachen statt, in denen man die Berufskraftfahrergrundqualifikation absolvieren kann?

Eine aktuelle Änderungsverordnung sieht die Möglichkeit der Absolvierung der beschleunigten Grundqualifikation neben Deutsch in einer von acht Fremdsprachen vor. Die Verordnung tritt einen Tag nach der Verkündung in Kraft. Sie ist Teil einer Mantel-Verordnung, zu der auch die in Frage 15 genannte Verordnung gehört. Zum weiteren Zeitplan wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

18. Wieso korrespondieren diese Sprachen nicht mit der viel umfangreicheren Liste der 18 Sprachen, in denen man einen Führerschein der Klasse C oder D machen kann?

Die theoretische Fahrerlaubnisprüfung kann bislang in 12 Fremdsprachen absolviert werden. Die Auswahl der Sprachen zur Möglichkeit der Ablegung der beschleunigten Grundqualifikation orientiert sich im Wesentlichen an den Zahlen zur Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in den relevanten

Fahrerlaubnisklassen. Dabei wurden unter Berücksichtigung des Aufwands für die Industrie- und Handelskammern die Sprachen zur Ablegung der beschleunigten Grundqualifikation aufgenommen, bei denen eine höhere Nachfrage bei der Ablegung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bestand, da hier eine entsprechend höhere Nachfrage bei der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation erwartet werden darf. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer wird dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr jährlich zum 31. Januar einen Bericht zur Akzeptanz, den Verwaltungsaufwand, die Qualitätssicherung und insbesondere die Sprachenauswahl vorlegen. Der Bericht umfasst insbesondere die Frage, ob und inwieweit die Sprachenauswahl anzupassen ist.

19. Welche Position hat die Bundesregierung zum Stand der Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie (RL), und befürwortet die Bundesregierung den vom EU-Parlament im Februar 2024 eingebrachten Vorschlag zu den Voraussetzungen einer Anerkennung eines im Drittstaat ausgestellten Befähigungsnachweises (Artikel 12 Absatz 8a des RL-Vorschlags)?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich den Vorschlag für eine neue EU-Führerscheinrichtlinie und hier vor allem die EU-weite Einführung des digitalen Führerscheins und des EU-weiten begleiteten Fahrens sowie Erleichterungen bei der Automatikbeschränkung und bei der Gewichtsbeschränkung für spezielle Fahrzeuge. Abgelehnt werden allerdings insbesondere alle Instrumente zur regelmäßigen anlasslosen Überprüfung der Eignung von Bewerbern und Inhabern um eine Fahrerlaubnis für Pkw und Motorräder.

Die Bundesregierung begrüßt eine Regelung der Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten auf EU-Ebene. Einzelheiten des vom Parlament angenommenen Änderungsantrags bedürfen noch der Abstimmung. Die Verhandlungen im Rahmen des Trilogverfahrens bleiben abzuwarten.

20. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die Regelungen zur Möglichkeit, Führerscheine aus Drittstaaten in Deutschland prüfungsfrei in EU-Führerscheine umtauschen zu können (Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung [FeV]) EU-weit harmonisiert wird?

Die in Frage 19 erwähnte Neufassung der EU-Führerscheinrichtlinie beinhaltet einen Vorschlag zur Harmonisierung der Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten, dem Deutschland nicht widersprochen hat.

21. Welche Staaten werden künftig in die Anlage 11 FeV für die prüfungsfreie Anerkennung von Führerscheinen aufgenommen?
22. Befürwortet die Bundesregierung die Aufnahme weiterer Staaten in Anlage 11 FeV (für alle Fahrerlaubnisklassen), z. B. Bosnien-Herzegowina, Belarus, Montenegro, Russland, Türkei?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/10921 verwiesen.

23. Wird sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür einsetzen, ein EU-Programm zur Gründung von Ausbildungszentren in Drittstaaten nach EU-Standard zu schaffen, mit dem Ziel, Fahrer dort auszubilden (Führerscheinwerb und BKF-Qualifikation) und auf dem EU-Arbeitsmarkt einsetzen zu können?

Die Bundesregierung wird ihr Engagement zur Unterstützung von Migrationsansätzen fortsetzen und damit zur Umsetzung der EU Talent Partnership Initiative beitragen. Um Fachkräftepartnerschaften auszuloten, finden auf Initiative der EU mit verschiedenen Drittstaaten, u. a. Tunesien, Pakistan, Marokko und Bangladesch, und im Beisein interessierter EU-Mitgliedstaaten Gespräche statt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat in Vorbereitung derer einen erhöhten Fachkräftebedarf im Bereich Transport und Logistik angezeigt.

Im Übrigen wird hierzu auf die Vereinbarungen zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Straßengüterverkehrsbranche unter Punkt III.1 „Gleichwertige Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten anerkennen“ im Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr verwiesen: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/abschlussbericht-strassen-gueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile.

24. Befürwortet die Bundesregierung, dass die Sonderregelungen zum Aufenthaltsstatus von Ukrainern über den 4. März 2025 hinaus verlängert werden?

Eine Verlängerung über den 4. März 2025 hinaus wird derzeit innerhalb der Bundesregierung geprüft.

25. Plant die Bundesregierung, Sprachkurse für Fahrer aus Drittstaaten (inklusive fachspezifischer Kurse mit Logistikbezug) zu fördern?

Die Bundesregierung hat mit dem Gesamtprogramm Sprache - bestehend aus den Integrations- und Berufssprachkursen - bereits ein flächendeckend ausgebaut, ausdifferenziertes und zugleich kohärentes Angebot der Deutschsprachförderung geschaffen, das sich an Neuzugewanderte aus Drittstaaten und der EU ebenso richtet wie an Migranten, die bereits länger in Deutschland leben, sowie Spätaussiedler und Deutsche mit Migrationshintergrund und Sprachförderbedarf. Das Gesamtprogramm Sprache wird vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge administriert.

Insbesondere werden in den - im Rahmen des Job-Turbos - neu konzipierten Job-Berufssprachkursen (Job-BSK) gezielt die Sprachhandlungen vermittelt, die für den individuellen Arbeitsalltag benötigt werden. Der Unterrichtsinhalt wird bezogen auf das jeweilige Berufsfeld und den konkreten Arbeitsplatz auch mit dem Betrieb abgestimmt. So sind bereits aktuell Job-BSK im Berufsfeld der Kraftfahrer möglich. Daneben wurden bereits in der Vergangenheit fachspezifische Sprachkurse im Themenfeld Lager und Logistik eingerichtet, sofern der Bedarf an das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge gemeldet wurde. Diese Kurse sind auch berufsbegleitend oder in Kombination mit einer Weiterbildungsmaßnahme möglich.

26. Befürwortet die Bundesregierung, dass bei der Einstellung von älteren Berufskraftfahrern aus Drittstaaten Ausnahmen von der in § 18 Absatz 2 Nummer 5 des Aufenthaltsgesetzes (AufenthG) geregelten Mindestverdienstgrenze geschaffen werden, die derzeit deutlich über dem deutschen Mindestlohnniveau liegt und die derzeit die Einstellung von älteren Berufskraftfahrern aus Drittstaaten in vielen Fällen verhindert?

Sofern die Erteilung einer Aufenthaltserlaubnis nach § 18a AufenthG für Berufskraftfahrer in Betracht kommt, sieht die Bundesregierung keinen Anlass, für einzelne Berufsgruppen Ausnahmen von der in § 18 Absatz 2 Nummer 5 AufenthG genannten Verdienstgrenze zu machen, zumal bei Nachweis einer angemessenen Altersversorgung die Verdienstgrenze ohnehin nicht anzuwenden ist. Die Regelung, die mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung und den insoweit präzisierenden Anwendungshinweisen des Bundesministeriums des Innern und für Heimat zur Frage der Möglichkeit der Unterschreitung der Verdienstgrenze bzw. der Überschreitung der Altersgrenze flexibilisiert wurde, ermöglicht im Einzelfall angemessene Lösungen und einen angemessenen Ausgleich zwischen arbeitsmarktlichen Erfordernissen auf der einen und der Erreichung des gesetzgeberischen Ziels einer angemessenen Altersversorgung für die Betroffenen auf der anderen Seite.

27. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um Verwaltungsverfahren – insbesondere bei Ausstellung bzw. Verlängerung von Führerscheinen – zu beschleunigen und zu vereinfachen?

Die Durchführung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelung und damit auch die Ausgestaltung der Verwaltungsverfahren obliegt den Ländern. Sofern rechtliche Regelungen einer Vereinfachung der Verfahren entgegenstehen, prüft die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern notwendige Änderungen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.