

Antrag

der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Marcus Bühl, Dr. Malte Kaufmann, Jörn König, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Berufskraftfahrerausbildung modernisieren – Dabei verstärkt auf den deutschen Nachwuchs setzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Fahrerpersonalmangel hat bei Busbetrieben ein existenzbedrohliches Ausmaß angenommen. Eine Umfrage des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e. V. bdo unter seinen Mitgliedsunternehmen im Oktober 2021 hat ergeben, dass bei 85,1 Prozent der deutschen Busunternehmen ein Fahrermangel besteht. Über 95 Prozent der befragten Unternehmen gehen davon aus, dass sich das Problem zukünftig weiter verschärfen wird. 58,3 Prozent der Betriebe werden aufgrund des Fahrermangels in ihrem Wachstum gehindert, 29,9 Prozent haben Schwierigkeiten, ihre vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. Derzeit fehlen rund 5.000 Busfahrer. Über die Hälfte des bestehenden Fahrpersonals ist älter als 50 Jahre alt und wird altersbedingt nach und nach wegfallen.¹
2. Hauptursache des Busfahrermangels und der unzureichenden Gewinnung neuen Fahrpersonals sind die erschwerten Ausbildungsbedingungen in Deutschland im Vergleich zu anderen EU-Staaten. Der Fahrermangel gefährdet die weitere Sicherstellung der öffentlichen Grundversorgung im Schüler-, Personennah- und Fernverkehr sowie die ohne Busse nicht umsetzbare von der Regierung angestrebte Positionierung des ÖPNV im multimodalen Mobilitätsmix im Sinne der Verkehrswende und zur Erschließung neuer Kundengruppen.²
3. Gründe des LKW-Fahrermangels sind neben teils geringen Arbeitslöhnen, permanenten Zeitdruck, nicht selten eine 60-Stunden-Woche, gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten bei gleichzeitig fehlenden LKW-Parkplätzen, gesetzliches Verbot der Übernachtung auf dem Rastplatz in der Schlafkabine weil die Ruhezeit nicht im LKW, sondern im Hotel verbracht werden muss, obwohl es nicht genügend Hotels mit verfügbaren LKW-Parkplätzen gibt und die Fahrer die Verantwortung für LKW und Ladung haben.

Dieseldiebstahl, Sachbeschädigung von Planen und Ladungsdiebstahl sind an der Tagesordnung, Digitalisierung und Ausstattung mit GPS und Telema-

¹ www.bundestag.de/resource/blob/894836/28afa633cf7b312c0064e2b9f4f98128/Leonard-BDO-data.pdf

² www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/otick.html

tik machen den Fahrer praktisch gläsern, wo sich welcher Laster befindet, sowie der Fahrstil des Fahrers werden protokolliert.

Das Ende der Wehrpflicht in Deutschland hat den Mangel verschärft, denn die Bundeswehr war bis 2011 die größte Fahrschule Deutschlands. Jedes Jahr nutzen zwischen 10.000 und 15.000 junge Menschen die Möglichkeit, den LKW-Führerschein kostenlos bei der Bundeswehr zu machen, anstatt in Eigenregie für den LKW-Führerschein knapp 5.000 Euro zu zahlen. Viele Schulabgänger sind 16 Jahre alt, wenn sie die Schule verlassen und in der dualen dreijährigen Ausbildung kann der Azubi erst mit 17 Jahren mit der Führerscheinklasse B beginnen, um im Rahmen der Ausbildung dann mit 18 Jahren einen 40 Tonner zu fahren.³

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung dazu auf,

1. die gesetzlichen Anforderungen an die Ausbildung zu validieren und den geänderten aktuellen Bedingungen im Ergebnis der Validierung anzupassen sowie im Rahmen der Validierung auch die Möglichkeiten der Förderung der Berufskraftfahrerausbildung mit dem Ziel einer attraktiveren Ausbildungsvergütung zu prüfen;
2. das Mindestalter in der Berufskraftfahrerausbildung in einem zweijährigen Pilotprojekt jeweils mindestens um ein Jahr zu reduzieren sowie nach österreichischem Vorbild zur Verringerung der Ausbildungszeiten von Busfahrern durch die Ausbildungszusammenlegung des Busführerscheins mit dem Personenbeförderungsschein und dessen Evaluierung zu ermöglichen sowie den Einstieg mit einem Mindestalter von 18 Jahren zu erproben;
3. erfahrenen Fahrerlaubnisinhabern eine beschleunigte Grundqualifikation mit einer verkürzten Berufskraftfahrerausbildung innerhalb ca. vier Wochen zu ermöglichen, um im Bedarfsfalle neue LKW-Fahrer und neue Busfahrer innerhalb von ca. vier Wochen zur Einsatzbereitschaft zu führen;
4. im Pilotprojekt zur Reduzierung der Führerschein-Pflichtstunden unter Beibehaltung des Leistungsprinzips und der Ausbildungsqualität die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) – Anlage 2.8 FahrschAusbO wie folgt zu ändern: Die Spalte „D1 10 Doppelstunden“ ist in „D1, D 10 Doppelstunden“ abzuändern. Die Spalte „D1 (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ abzuändern. Die Spalte „D1 (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ abzuändern. Die Spalte „D 18 Doppelstunden“ ist zu streichen. Spalte „D (Vorbesitz C) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen. Spalte „D (Vorbesitz C1) 12 Doppelstunden“ ist zu streichen. Die Spalte „D (Vorbesitz D1) 8 Doppelstunden“ ist zu streichen. Anlage 5 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern: In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen. In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) C bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen. In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 mehr als 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen. In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) B/C1 bis 2 Jahre“ ist die erste Unterspalte „D“ zu streichen und in der Unterspalte „D1“ die Angabe „D1“ durch die Angabe „D1, D“ zu ersetzen. Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D) sind die Angaben „20, 5, 5, 5“ durch die Angaben „4, 3, 1, 1“ zu ersetzen.

³ <https://us06web.zoom.us/j/82435070458?pwd=WjQwM2dDU1dmYjZKTU5tQndEdmZUQT09>

Die Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D“ (Erwerb der Klasse DE) ist zu streichen. In der Spalte „Vorbesitz der Klasse(n) D1“ (Erwerb der Klasse D1E) sind die Angaben „D1“ durch die Angabe D1, D“ und die Angabe „D1E“ durch die Angabe „D1E, DE“ zu ersetzen;

5. im Pilotprojekt zur Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) – In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt. – In § 2 Abs. 2 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt. Seite 6 von 7 Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. – In § 18 Abs. 4 BKrFQG werden jeweils nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt. – In § 19 BKrFQG werden nach den Wörtern „bei einer Industrie- oder Handelskammer“ die Wörter „oder einer Fahrschule“ eingefügt. Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) – § 1 Abs. 3 BKrFQV wird wie folgt gefasst: „Die Prüfung wird bei der für den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers zuständigen Industrie und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen können für den praktischen Teil amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr hinzuziehen. Die Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen müssen für den praktischen Teil in Satz 2 bezeichnete Sachverständige oder Prüfer hinzuziehen, soweit sie nicht über eigenes Personal mit gleichwertiger Qualifikation verfügen. Bei Bedarf müssen die zuständigen Industrie- und Handelskammern und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“ – § 2 Abs. 7 BKrFQV wird wie folgt gefasst: „Die Prüfung wird bei der für den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers zuständigen Industrie und Handelskammer oder einer Fahrschule abgelegt. Bei Bedarf müssen die zuständige Industrie- und Handelskammer und die Fahrschulen mindestens einmal im Vierteljahr einen Prüfungstermin festsetzen. Der Prüfungsteilnehmer kann mit seiner Zustimmung an eine andere Industrie- und Handelskammer oder Fahrschule verwiesen werden, wenn innerhalb eines Vierteljahres weniger als drei Prüfungsteilnehmer zur Prüfung anstehen oder dem Prüfungsteilnehmer andernfalls wirtschaftliche Nachteile entstehen.“

Berlin, den 9. November 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Durch den derzeitigen Fahrerpersonalmangel bei Busbetrieben wird der Wirtschaftsstandort Deutschland geschwächt und über 2.000 kleine und mittelständische Busbetriebe in ihrem Fortbestand gefährdet. Es müssen dringend EU-weit vergleichbare Ausbildungsstandards geschaffen werden, damit wieder gleiche Wettbewerbsbedingungen mit dem europäischen Ausland bestehen. Andernfalls wird der traditionelle Busmittelstand in Deutschland nach und nach aussterben und der Markt von Großbetrieben und ausländischen Konkurrenten übernommen. Um fehlendes Fahrerpersonal schneller und kostengünstiger zu qualifizieren sowie den Beruf dadurch

attraktiver zu gestalten, bedarf es einer Reform der Berufsausbildung. Die in einem Pilotprojekt zu evaluierende, im Antrag vorgesehene Vereinfachung kommt auch Teilnehmern, welche ohne Berechtigung zum Personen-transport abschließen, zugute. Diese stehen dann dem Arbeitsmarkt im Güterverkehr schneller zur Verfügung.

Dass die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert wird, verlängert und verteuert den Ausbildungsprozess enorm. In Zahlen ausgedrückt, müssen Busfahrer nach 48 bis 83,25 (Klasse D1) bzw. 79,5 bis 102,75 (Klasse D) Stunden Fahrausbildung (siehe Abschnitt II Nummer 1) entweder ein zeitlich undefinierbares Selbststudium oder weitere 140 Pflichtstunden aufwenden. Insgesamt dauert die Ausbildung zum/r Busfahrer bei der „normalen“ Berufskraftfahrerqualifikation 55,5 bis 90,75 Stunden (Klasse D1) bzw. 87 bis 110,25 Stunden (Klasse D) zzgl. des Selbststudiums. Im Falle der beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation beträgt der Zeitaufwand 189,5 bis 224,75 Stunden (Klasse D1) bzw. 221 bis 244,25 Stunden (Klasse D).⁴ In Österreich werden für den Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation insgesamt weniger als 40 Stunden aufgewendet. Aus Sicht des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e. V.⁵ und der Antragsteller muss die Berufskraftfahrerqualifikation daher am Vorbild Österreichs in die Fahrausbildung integriert werden. Die Prüfungsinhalte der Fahrausbildung und der Berufskraftfahrerqualifikation sollen zusammen in einer Theorie- und einer Praxisprüfung geprüft werden. Dazu würde die Variante der „normalen“ Berufskraftfahrerqualifikation (Theorie- und Praxisprüfung ohne Pflichtunterricht) in die Fahrschulbildung eingegliedert werden. Alle Prüfungsinhalte könnten im Fahrschulunterricht vermittelt und zusammen geprüft werden. Die Zusammenführung der Lerninhalte wäre unkompliziert zu bewerkstelligen, weil bereits jetzt thematische Überschneidungen zwischen der Fahrschul- und der Berufskraftfahrerausbildung bestehen, bspw. das Verhalten im Straßenverkehr und bei Notfällen, die Fahrtauglichkeit oder umweltbewusstes Fahrverhalten. Die Kosten- und Zeitersparnis wäre enorm, weil der Zeitaufwand für die Klasse D1 von 189,5 bis 224,75 Stunden auf 55,5 bis 90,75 und für die Klasse D von 221 bis 244,25 Stunden auf 87 bis 110,25 Stunden sinken würde. Die qualitativen Standards bleiben weiterhin sichergestellt, da weiterhin die EU-rechtlich erforderlichen Prüfungsinhalte vermittelt werden. Zusätzlich unterliegt das Pilotprojekt zeitlichen Beschränkungen und soll vor einer möglichen Ausweitung evaluiert werden. Die derzeitigen im Antrag genannten gesetzlichen Regelungen, die zum Fahrerpersonalmangel bei Bus- und Transportbetrieben nach Auffassung der Antragsteller erheblich beitragen, sind deswegen im Rahmen eines Pilotprojektes auszusetzen und zu evaluieren. Gerade bei Busunternehmen sind gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift auch nach Auffassung der Antragsteller unerlässlich. Auch deswegen gilt es den Beruf des Berufskraftfahrers den Schulabgängern deutscher Schulen attraktiver zu machen.⁶

⁴ www.bundestag.de/resource/blob/894836/28afa633cf7b312c0064e2b9f4f98128/Leonard-BDO-data.pdf

⁵ www.bundestag.de/resource/blob/894836/28afa633cf7b312c0064e2b9f4f98128/Leonard-BDO-data.pdf

⁶ www.berlintransport.de/de/stellenangebot/ausbildung-als-busfahrer-m-w-d