

Busfahrpersonal mangel wirksam entgegenwirken. Bürokratie abbauen – Mobilität sicherstellen.

Derzeit fehlen rund 25.000 Busfahrerinnen und Busfahrer, 20.000 davon allein im ÖPNV. Mehr als die Hälfte des bestehenden Fahrpersonals ist über 55 Jahre alt und benötigt zum Renteneintritt eine Nachfolge. Zusätzlich wird für die Verkehrswende und den Ausbau des ÖPNV weiteres Personal benötigt. Der Bedarf wird somit noch deutlich ansteigen. Jedoch ist es schon heute nicht mehr möglich, genügend Busfahrerinnen und Busfahrer auszubilden. Ohne schnelle und wirksame Gegenmaßnahmen durch die neue Bundesregierung kann die öffentliche Mobilität in Deutschland nicht sichergestellt werden.

Gute Ansätze auf der Strecke geblieben

Keinesfalls ist die Politik hier machtlos. Denn Hauptgrund für den Busfahrpersonal mangel in Deutschland sind Fehler, die in der Vergangenheit bei der Umsetzung von EU-Vorgaben gemacht wurden. Während andere Mitgliedstaaten das EU-Recht 1:1 umgesetzt haben, hat der deutsche Gesetzgeber noch „eine Schippe draufgesetzt“, so dass unsere Ausbildungsvorgaben weit über das EU-Recht hinausgehen und den Berufszugang grundlos erschweren. Diese nationalen Zugangshürden, wie z. B. Doppelungen bei den Lerninhalten, eine Vielzahl von Pflichtstunden oder zusätzliche Prüfungsbestandteile, führen dazu, dass die Dauer und Kosten (12.000 – 14.500 EUR) der Busfahrausbildung in Deutschland weit über dem EU-Niveau liegen. Diese bürokratische Ausbildung schreckt nicht nur Interessierte ab, den Busbetrieben ist es unter den vorgegebenen Bedingungen und mit den vorhandenen Mitteln nicht mehr möglich, genügend Nachwuchskräfte auszubilden. In der letzten Legislaturperiode sind bereits erste Weichen in die richtige Richtung gestellt worden. So liegen Vorschläge auf dem Tisch, den Führerscheinerwerb Bus zu vereinfachen und Doppelungen von Lerninhalten bei der Berufskraftfahrerqualifikation zu vermeiden. Die Prüfungen sollen teilweise in weiteren Sprachen zulässig sein und Pflichtstunden reduziert werden. Leider sind diese guten Ansätze nun der Diskontinuität verfallen. Zudem sind sie aber auch nicht ausreichend, um das Ausbildungsdebakel im Busbereich zu beenden.

Das eigentliche Problem ungelöst

Dreh und Angelpunkt der Misere ist die fehlende 1:1 Umsetzung der EU-Vorgaben. Diese führt in der Praxis dazu, dass die Berufskraftfahrer-Grundqualifikation, die in anderen Mitgliedstaaten die Basis einer schlank ausgestalteten Ausbildung darstellt, in Deutschland kaum in Anwendung gebracht werden kann. Grund sind überzogene, über EU-Vorgaben hinausgehende Hürden, wie die Verdoppelung der Fahrprüfungslänge, zusätzlichen Teilprüfungen, das Verbot von Fremdsprachen, der Verzicht auf Multiple Choice-Fragen und keine ausreichenden Möglichkeiten für Prüfungsteilnehmende, sich im Vorfeld, z. B. wie in Österreich über die Vorab-Veröffentlichung der Prüfungsfragen sinnvoll auf die Prüfung vorbereiten zu können.

Jetzt zügig handeln

Das Gute ist: Die aufgeführten Fehl- und Überregulierungen bei Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation können durch Bund und Länder direkt und zügig aus der Welt geschafft werden. Bereits vorliegende Vorschläge müssen jetzt schnell verabschiedet, das ungelöste Problem bei der Grundqualifikation ohne Zeitverzug angegangen werden.

Hierzu im Einzelnen:

1. Sofortige Umsetzung von durch BMDV z. T. bereits mündlich erörterten Vorschlägen betreffend:
 - Streichung der Pflichtstunden der Grundausbildung der Führerscheinklassen D, D1.
 - Reduzierung der besonderen Ausbildungsfahrten bei den Führerscheinklassen D, D1 auf das Niveau der besonderen Ausbildungsfahrten bei den Klassen C, C1.
 - Reduktion der Theorie-Pflichtlektionen für den klassenspezifischen Zusatzstoff der Führerscheinklasse D auf das Niveau der Klasse C.
 - Streichung der inhaltlichen Überschneidungen / Doppelungen zwischen Führerscheinausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation.

2. Sofortige 1:1 Umsetzung von EU-Recht bei der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation:

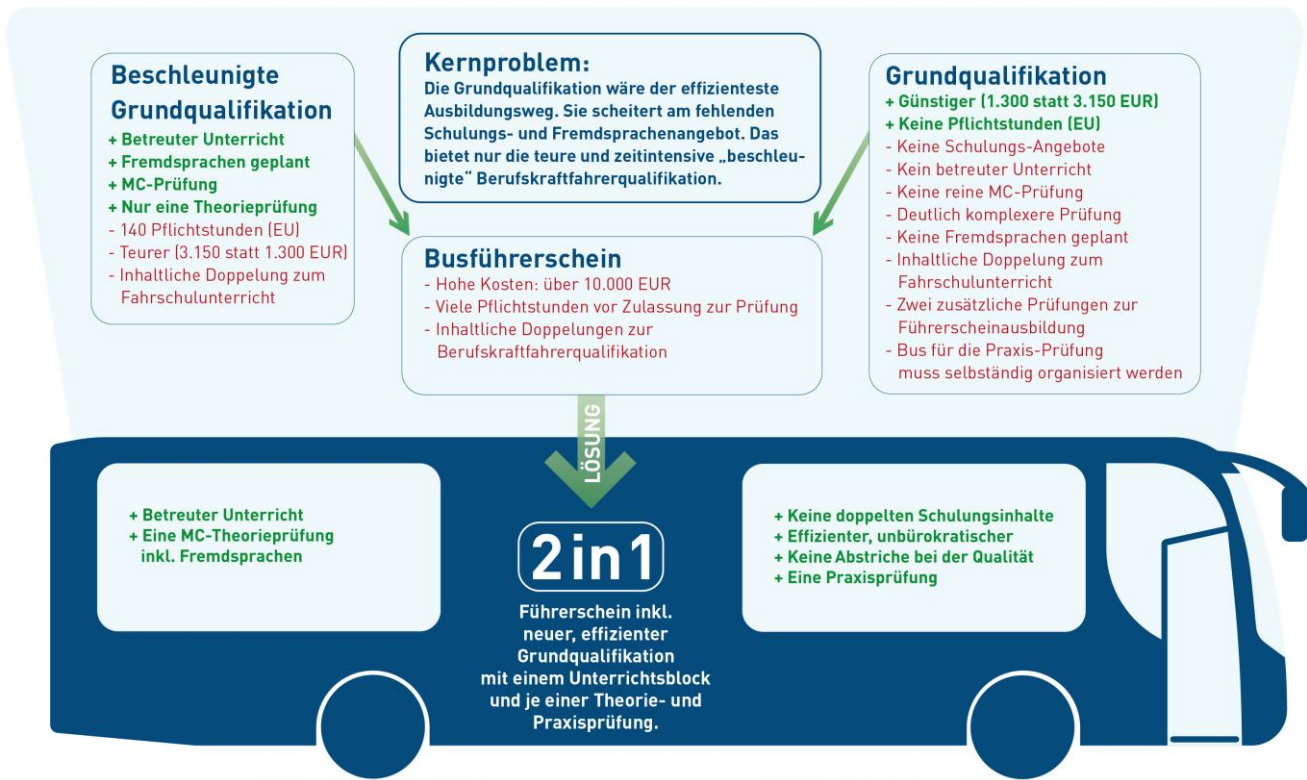
- Dauer der Praxis-Prüfung von 210 Min. auf 120 Min reduzieren.
- Streichung der (nach EU-Recht optionalen) dritten Teilprüfung in der Praxis-Prüfung.
- Bis zur Abschaffung der dritten Teilprüfung Anwendung der nach EU-Recht zulässigen Anrechnung von 30 Min. an die 90-minütige Fahrprüfung.
- Theorieprüfung im Wesentlichen auf Multiple-Choice-Test inkl. fremdsprachigen Prüfungen umstellen.
- Theorieprüfung auf eine Erörterung von Praxissituationen und Multiple Choice-Fragen umstellen.
- Vorab-Veröffentlichung der MC-Prüfungsfragen zur Prüfungsvorbereitung wie in Österreich.

3. Zusammenführung von Busführerschein und Berufskraftfahrer-Grundqualifikation zu einer gemeinsamen „2 in 1“ – Ausbildung:

- Ergänzung der Theorie-Lerninhalte der Führerscheinausbildung um die Lerninhalte der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation zur Schaffung eines gemeinsamen Schulungsangebots.
- Ergänzung der praktischen Fahrausbildung um die Praxis-Inhalte der Grundqualifikation.
- Umstellung auf gemeinsame Theorie- und Praxisprüfungen für den Busführerschein und die Grundqualifikation.

Bürokratie abbauen – Mobilität sicherstellen

Aufgrund ihrer übertriebenen Vorgaben geht die Busfahrausbildung an der Praxis vorbei – Dabei ginge es viel einfacher:



bdo 02/2025