
Positionspapier / August 2024

Gemeinsames Positionspapier zur Führerscheinreform Bus



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln

T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000

info@vdv.de · www.vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



@vdv_verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V.

Reinhardtstraße 25 · 10117 Berlin

T 030 24089-300

info@bdo.org · www.bdo.org

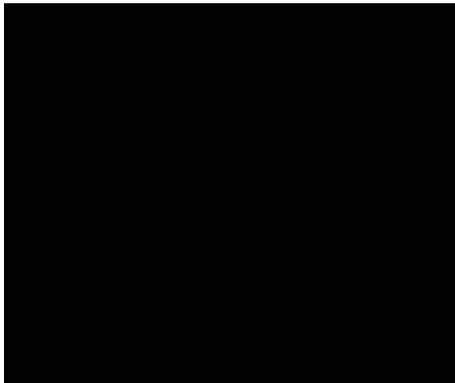
Twitter: [@Omnibus_bdo](https://twitter.com/Omnibus_bdo)

YouTube: [@DIEBUSUNTERNEHMEN](https://www.youtube.com/@DIEBUSUNTERNEHMEN)

Facebook: [@DIEBUSUNTERNEHMEN](https://www.facebook.com/DIEBUSUNTERNEHMEN)

LinkedIn: [@DIEBUSUNTERNEHMEN](https://www.linkedin.com/company/DIEBUSUNTERNEHMEN)

Autoren:



Gemeinsames Positionspapier zur Führerscheinreform Bus

Die Situation:

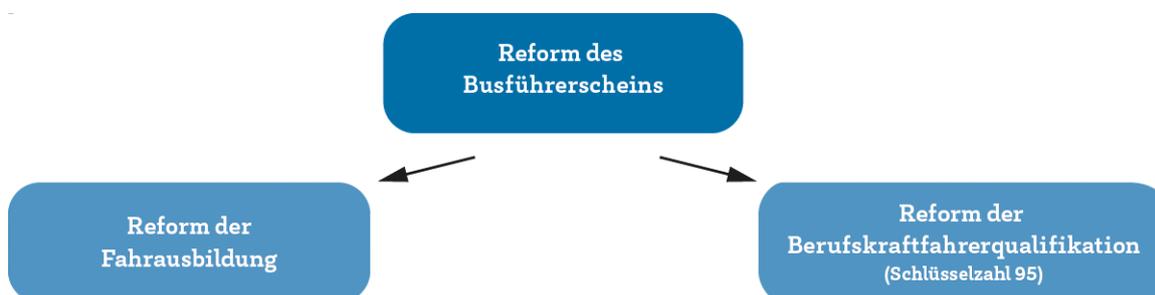
Öffentlicher Verkehr ist Daseinsvorsorge. Zur Sicherstellung braucht es Personal, insbesondere Fahrpersonal. Über 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer befinden sich deutschlandweit aktuell in gewerblichen Beschäftigungsverhältnissen. Jedes zweite Verkehrsunternehmen gibt an, aus personellen Gründen den Betrieb zumindest zeitweilig einschränken zu müssen. Schon heute fehlen bundesweit 20.000 Menschen für den Dienst hinter dem Bus-Lenkrad im ÖPNV. Dies hat zur Folge, dass rund 80 % der Unternehmen aufgrund des Fahrpersonalmangels von mittelschweren bis erheblichen Auswirkungen auf ihr Unternehmen berichten. Fahrpläne werden infolgedessen ausgedünnt, Fahrten fallen aus. Nicht nur die Verkehrswende ist in Gefahr – ein Systemversagen droht. Mehr als die Hälfte des Fahrpersonals ist älter als 50 Jahre. Bis 2030 werden jährlich durchschnittlich etwa 6.000 Fahrerinnen und Fahrer in den Ruhestand wechseln. Wir gehen davon aus, dass bis 2030 rund 50.000 – 60.000 Busfahrerinnen und -fahrer im ÖPNV fehlen werden. Hinzu kommt ein weiterer Bedarf für den ÖPNV-Ausbau und die Schienenersatzverkehre der kommenden Sanierungsvorhaben der Bahn.

Eine große Hürde für den Berufszugang ist der Erwerb eines Busführerscheins und einer Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland. Diese kosten insgesamt ca. 14.500 € (ohne Kosten für den Pkw-Führerschein). Dies ist deutlich höher als in EU-Nachbarländern, wie z. B. Österreich.

Aus diesem Grund machen die beiden Branchenverbände VDV und bdo im vorliegenden Papier Vorschläge für die Reform der Fahrausbildung und der Berufskraftfahrerqualifikation. Diese zentralen Maßnahmen müssen zügig umgesetzt werden, damit der bestehende ÖPNV sichergestellt und der weitere ÖPNV-Ausbau im Sinne der Verkehrswende realisiert werden kann.

Die Lösung:

Der Berufszugang muss erleichtert und modernisiert werden. Dafür gibt es zwei Handlungsfelder: Die Reform der Fahrausbildung und die Reform der Berufskraftfahrerqualifikation.



Reform der Fahrausbildung: Was jetzt getan werden muss

Im Vergleich zur Lkw-Ausbildung (Klasse C) und zu anderen EU-Nachbarländern fällt auf: Die Anzahl der Fahrstunden ist beim Bus heute viel höher angesetzt. Dies verteuert und verlängert die Ausbildung erheblich.

Lösung: Angleichung Fahrausbildung LKW und Bus. Streichung der Pflichtstundenzahl in der Grundausbildung der Busklassen. Das heißt: Die Bewerberkompetenz entscheidet darüber, wie viele Fahrstunden über die besonderen Ausbildungsfahrten hinaus ein Bewerber für die Fahrbefähigung (Prüfungsreife) benötigt. Dies ist von den jeweiligen Fahrlehrern/Fahrlehrerinnen mit zu beurteilen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) könnte (auf Basis der in § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 b), c), d) Straßenverkehrsgesetz, § 68 Fahrlehrergesetz und § 2 Fahrpersonalgesetz gesetzlich verankerten Ermächtigungen) mit Zustimmung des Bundesrates und nach § 2 FPersG zusätzlich im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales entsprechende Rechtsverordnungen erlassen und die maßgebliche Fahrschüler-Ausbildungsordnung entsprechend ändern. Unseren Verbänden liegen Informationen vor, dass es bereits entsprechende Pläne im BMDV gibt.

Dies bietet die Möglichkeit, die Fahrschüler-Ausbildungsordnung in Bezug auf die aktuell in § 5 Abs. 4 i. V. m. der Anlage 5 verpflichtend vorgeschriebenen Mindestfahrstunden für den Erwerb der Führerscheinklassen D, D1 zu ändern und die Mindestpflichtfahrstunden herabzusetzen, um so die Fahrausbildung zeitlich zu verkürzen und kostengünstiger zu machen.

Reform der Berufskraftfahrerqualifikation:

Grundqualifikation als gleichberechtigte Alternative etablieren

Die Berufskraftfahrerqualifikation wird aktuell in 19 von 20 Fällen in der Form der sogenannten „beschleunigten Grundqualifikation“ (§ 2 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung) mit 140 Pflichtstunden (EU-Recht) sowie einer kleinen Theorieprüfung absolviert. Sie kann jedoch auch als sog. „**Grundqualifikation**“ (§ 1 Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung) erworben werden. Bei dieser Variante werden **dieselben Lerninhalte mit einer großen Theorie- und Praxisprüfung abgeprüft**, sie können aber durch den Prüfling auch **in kürzerer Zeit** angeeignet werden. Für die Grundqualifikation fehlt jedoch ein Schulungsangebot, da es gesetzlich nicht vorgegeben ist.

bdo und VDV schlagen daher vor, die **Lerninhalte der Führerscheinausbildung um die Lerninhalte der Grundqualifikation zu ergänzen, beides zusammen zu schulen** und die **Theorie- und Praxisprüfungen** für den Busführerschein und die Grundqualifikation **zusammen zu prüfen**. So entsteht ein Schulungsangebot und die Auszubildenden können direkt die Prüfungen der Grundqualifikation ablegen. Die Berufskraftfahrerqualifikation könnte so deutlich schneller und günstiger erworben werden. In einigen europäischen Nachbarstaaten ist das bereits Praxis. Damit entfielen auch die Hürde, dass Auszubildende für die zusätzliche Praxisprüfung der Grundqualifikation einen Fahrschulbus organisieren müssen.

Praktische Prüfung:

Eine gemeinsame praktische Prüfung für den Busführerschein und die Grundqualifikation anstatt zwei getrennter praktischer Prüfungen.

Theoretische Prüfung:

Derzeit sind zwei Arten der Prüfung möglich: „beschleunigte Grundqualifikation“ und „Grundqualifikation“. Seit Anfang 2024 gibt es bereits reine Multiple Choice Test bei der „beschleunigten Grundqualifikation“. Im Herbst sollen diese dann auch in mehreren Fremdsprachen möglich sein.

Entsprechend sollte auch die „Grundqualifikation“ ähnlich zur beschleunigten Grundqualifikation auf einen Multiple Choice-Test inkl. Fremdsprachen angepasst werden. Eine sachliche Begründung für unterschiedliche Prüfungsformen gibt es nicht.

Agenda für erforderliche Änderungen des Rechtsrahmens:

1. Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung:

Für die nachfolgenden Punkte gilt gleichermaßen, dass sie Lösungen darstellen für die Problematik, dass im Vergleich zur Lkw-Ausbildung (Klasse C) und zu anderen EU-Nachbarländern die Anzahl der Fahrstunden beim Bus heute viel höher angesetzt ist und damit die Ausbildung verteuert und verlängert wird.

Ersatzlose Streichung der Grundfahrausbildung bei den Führerscheinklassen D und D1

(§ 5 Abs. 4 i. V. m. der Anlage 5).

Begründung: Im Rahmen der Fahrausbildung in den Klassen C, C1 (Lkw) werden gemäß § 5 Abs. 3 i. V. m. der Anlage 4 keine verpflichtenden Grundausbildungsfahrten vorgeschrieben. Gesetzlich vorgeschrieben werden lediglich besondere Ausbildungsfahrten (Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten). Der Fahrlehrer/die Fahrlehrerin soll künftig entscheiden, wann eine Prüfungsreife des Fahrlehrlings gegeben ist (individuelle Fertigkeiten und Fahrentwicklungen können und dürfen dadurch berücksichtigt werden), siehe § 6.

Lösung: Gleichlauf mit der Lkw-Führerscheinausbildung für den Busführerschein herstellen.

Reduzierung der besonderen Ausbildungsfahrten bei den Klassen D, D1 auf das Niveau der besonderen Ausbildungsfahrten bei den Klassen C, C1

(§ 5 Abs. 4 i. V. m. der Anlage 5 und § Abs. 3 i. V. m. Anlage 4).

Begründung: Bei der Fahrausbildung in den Klassen D und D1 ist die Anzahl an besonderen Ausbildungsfahrten (Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten) bis zu dreimal höher als in den Klassen C und C1. Um die Dauer und die Kosten der Fahrausbildung zu verkürzen bzw. zu reduzieren, sollten auch die besonderen Ausbildungsfahrten reduziert werden.

Lösung: Gleichlauf mit der Lkw-Führerscheinausbildung für den Busführerschein herstellen.

Aufhebung der Unterscheidung bei der Dauer des Vorbesitzes zwischen „B oder C1 mehr als 2 Jahre“ und „B oder C1 bis 2 Jahre“

(§ 5 Abs. 4 i.V.m. der Anlage 5).

Begründung: Die Schwelle „2 Jahre“ hat keinen Einfluss darauf, wie lange die Fahrschulerausbildung im Einzelfall dauert. Entscheidend ist ausschließlich die individuelle Prüfungsreife, die durch den Fahrlehrer/die Fahrlehrerin beurteilt wird. Zudem fehlt es für die Schwelle an einer sachlichen und belegbaren Begründung.

Lösung: Gleichlauf mit der Lkw-Führerscheinausbildung für den Busführerschein herstellen.

Reduzierung der verpflichtenden Theoriestunden beim Zusatzstoff

(§ 4 Abs. 2, 3 und 4 (i.V.m. der Anlage 2.8))

Begründung: Der Rahmenplan für den theoretischen Unterricht gliedert sich in einen allgemeinen Teil (Anlage 1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung) und einen klassenspezifischen Teil (Anlage 2 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung). In der Führerscheinklasse C werden 10 Doppelstunden

vorgeschrieben; in der Führerscheinklasse D 18 Doppelstunden - das sind 80 % mehr Theoriestunden als bei der Führerscheinklasse C.

Lösung: Gleichlauf mit der Lkw-Führerscheinausbildung für den Busführerschein herstellen.

2. Berufskraftfahrerqualifikation

2 a) Praktischer Teil: Integration praktischer Teil der BKF-Grundqualifikation in die Fahrausbildung bzw. Fahrprüfung (Teil 1 und 2) nach dem Vorbild Österreich

Synergieeffekte erzielen durch die Möglichkeit einer praktischen Führerschein-Prüfung, in welcher der praktische Teil der BKF-Qualifikation mit abgeprüft wird. Eine praktische Prüfung teilt sich dann in 2 Teile (1. Teil klassische Fahrprüfung, 2. Teil: ergänzende praktische Grundqualifikationsprüfung). Beide Teile können unabhängig voneinander bestanden werden. Die Qualität und Sicherheit werden durch gleichbleibende Prüfungsanforderungen erhalten. Zudem entfällt für die Auszubildenden die eigenständige Organisation eines Fahrschulbusses für die zusätzliche praktische Prüfung der Grundqualifikation.

Umsetzung: Entsprechende ergänzende Änderung § 17 Fahrerlaubnis-Verordnung. §§ 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2, 2 Abs. 2, 18 Abs. 4, 19 BKrFQG werden nach den Worten „bei einer IHK“ ergänzt um „oder einer Fahrschule“ sowie Anpassung BKrFQV.

2 b) Theoretischer Prüfungsteil Berufskraftfahrer-Grundqualifikation (Schlüsselzahl 95 im Fahrerqualifizierungsnachweis)

Seit Anfang 2024 gibt es bereits reine Multiple Choice Tests bei der „beschleunigten Grundqualifikation“. Im Herbst 2024 sollen diese auch in mehreren Fremdsprachen möglich sein.

Entsprechend muss auch die „Grundqualifikation“ angepasst werden:

- Umstellung im wesentlichen Teil auf einen Multiple Choice Test ähnlich der beschleunigten Grundqualifikation mit Zulassung verschiedener Fremdsprachen.
- Multiple Choice Test mit veröffentlichten Prüfungsfragen (analog Theorie Pkw-Führerschein und nach dem Vorbild Österreichs).
- Dies ermöglicht dann auch eine Modernisierung unter Einbindung neuer digitaler Lern- und Prüfungsformen, z. B. Lern-App.

Ergänzende Themen, die in weiteren Schritten angegangen werden sollten:

- Die Ausbildungsform „Beschleunigte Grundqualifikation“ sollte verkürzt werden. Die theoretischen Inhalte der Führerscheinausbildung und der „Beschleunigten Grundqualifikation“ sind in vielen Bereichen deckungsgleich. Diese Doppelungen der Lerninhalte sollten beseitigt werden.
- Strategien zur Behebung des akuten Mangels an Fahrlehrern/Fahrlehrerinnen: In verschiedenen Bundesländern führt dies zu einer erheblichen Verlängerung der Ausbildungsdauer auf bis zu 9 Monaten (anstatt 3).
- Die Erweiterung der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) mit der Anerkennung der Führerscheine von weiteren Ländern. Dies würde die Zahl möglicher Bewerber/Bewerberinnen vergrößern.