

Busfahrausbildung: Mit „2 in 1“ Personalkrise lösen

Im Busgewerbe herrscht ein dramatischer Personalmangel. **Derzeit fehlen rund 25.000 Busfahrerinnen und Busfahrer.** Hauptursache sind die hohen Hürden beim Berufszugang mit einer aufgeblähten Ausbildungsdauer und zu hohen Ausbildungskosten von 12.000 – 14.500 EUR. Reformen sind unerlässlich, um dem Fahrpersonalmangel beizukommen. Im europäischen Ausland wird ein einzelner Ausbildungsblock durchlaufen, um Menschen in Bussen befördern zu können. **In Deutschland werden der Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation hingegen getrennt unterrichtet und geprüft. Das verkompliziert, verlängert und verteuert die Ausbildung erheblich.** Potentielle Bewerber, die zwar Busfahren möchten aber kein Interesse an einer schulähnlichen Ausbildung haben, werden abgeschreckt. Fatal für eine Branche die im Wettbewerb um Quereinsteiger steht.

Wege zum Berufszugang

Über allem steht der Busführerschein. Zusätzlich zur Fahrerlaubnis ist noch eine Berufskraftfahrerqualifikation erforderlich, die theoretisch auf zwei Wegen erlangt werden kann. **Hierzulande wird fast ausschließlich die sog. „beschleunigte Grundqualifikation“ (BGQ) mit 140 Pflichtstunden Unterricht (EU-Recht) und einer Theorieprüfung angeboten und absolviert.** Für die BGQ fallen in der Regel Kosten von 3.150 Euro an. **Die Berufskraftfahrerqualifikation kann auch als sog. „Grundqualifikation“ (GQ) im Selbststudium erworben werden – mit denselben Lerninhalten wie bei der BGQ aber ohne Pflichtstunden sowie einer Theorie- und Praxisprüfung.** Hier liegen die Kosten bei etwa 1.300 Euro. **Die GQ hat aktuell jedoch keine praktische Relevanz.** Die Theorieprüfung ist mit 240 Minuten erheblich umfangreicher als bei der BGQ, die lediglich 90 Minuten dauert. Sie ist komplexer, da auch freies Schreiben gefordert ist, während bei der BGQ ausschließlich Multiple Choice Fragen gestellt werden. Und sie wird aufgrund ihrer Freitext-Anteile auch künftig nicht in anderen Sprachen angeboten. **Dabei gibt es keinen sachlichen Grund dafür, dass sich die Prüfungen bei GQ und BGQ unterscheiden.** Und zu guter Letzt: Es gibt (nahezu) keine Angebote, um Interessierte auf die Prüfungen der GQ vorzubereiten. Zum einen haben Schulungseinrichtungen kein wirtschaftliches Interesse daran, die GQ anzubieten, denn mit der BGQ lässt sich deutlich mehr Geld verdienen. Entsprechend ist die BGQ absolut dominierend, obwohl sie deutlich teurer ist und mit 140 Pflichtunterrichtsstunden sehr langwierig.

bdo-Reformvorschläge

Der bdo schlägt daher vor, Elemente aus Führerschein, Grundqualifikation sowie beschleunigter Grundqualifikation zu einem neuen Ganzen zusammenzuführen. Ziel ist es, eine bessere Alternative zur beschleunigten Grundqualifikation aufzubauen, die von den Interessenten auch tatsächlich angenommen wird. **Die Qualifikation zum Berufszugang wird künftig an einer Stelle erworben – und das günstiger, in kürzerer Zeit und deutlich nutzerfreundlicher, ohne dass Abstriche bei den Lerninhalten oder den Prüfungsanforderungen gemacht werden. So werden Berufszugangsbarrieren abgebaut und Kosten gesenkt – Das EU-Recht lässt dies zu.**

Die Lerninhalte der Führerscheinausbildung sind hierzu um die Lerninhalte der Grundqualifikation zu ergänzen: Beide werden zusammen in der Fahrschule geschult. **Die Theorie- und Praxisprüfungen für den Busführerschein und die Grundqualifikation werden zusammen geprüft („2 in 1“).** In europäischen Nachbarstaaten ist das bereits Standard.

Zudem muss die hohe Anzahl von praktischen Führerschein-Pflichtstunden reduziert werden. Viel zu oft müssen eigentlich prüfungsreife Kandidaten noch Pflichtstunden „absitzen“. Künftig soll allein die individuelle Eignung über den Zugang zur Prüfung entscheiden und nicht das Erreichen einer Mindeststundenzahl. Der Bus-Führerschein könnte so zwischen 4.000 – 5.500 Euro günstiger werden. Entsprechend muss auch die Anzahl Theorie-Pflichtstunden gesenkt werden. Es besteht keine Begründung, für die Klasse D 80 % mehr Theoriestunden vorzuschreiben als für die Klasse D1. Die Zeit- und Kostensparnis sowie der Fokus auf das individuelle Können steigern die Attraktivität der Busfahrausbildung und die Chancen zur Fahrpersonalgewinnung.

Lösung konkret: Aufbau der Grundqualifikation als Standard zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation

- Gemeinsame Theorie-Schulung für Busführerschein und Grundqualifikation in der Fahrschule („2 in 1“).
- **Ergänzung der Fahrausbildung um Inhalte der Grundqualifikation** (*BMDV: Reform FahrschAusbO*).
- **Streichung inhaltlicher Überschneidungen / Doppelungen zwischen Führerscheinausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation** (*BMDV: Reform FahrschAusbO und BKrFQV*).
- Umstellung auf einen **reinen Multiple-Choice-Test inkl. fremdsprachigen Prüfungen** wie bei der beschleunigten Grundqualifikation. Eine sachliche Begründung für unterschiedliche Prüfungsformen besteht nicht (*BMDV: Reform BKrFQV; IHK: Umstellung auf MC-Prüfung*).
- Vorab-Veröffentlichung der MC-Prüfungsfragen wie in Österreich (Prüfungsvorbereitung) (*BMDV; IHK*).
- **Anpassung der Theorie-Pflichtlektionen** für den klassenspezifischen Zusatzstoff der Führerscheinklasse D (36 Lektionen) auf die Anzahl der Klasse D1 (20 Lektionen) (*BMDV: Reform FahrschAusbO*).
- **Streichung der Pflichtstunden der Führerschein-Grundausbildung** (*BMDV: Reform FahrschAusbO*).
- Je eine gemeinsame Theorie- und eine gemeinsame Praxisprüfung für den Busführerschein und die Grundqualifikation („2 in 1“) anstelle von vier einzelnen Prüfungen (*BMDV: Reform FeV, BKrFQG, BKrFQV; IHK, TÜV/DEKRA: Anpassung Prüfungsinhalte und -abläufe*).

