

Berufszugang entschlacken. Qualifikation sichern. Verkehrswende und Versorgung ermöglichen.

Gemeinsames Positionspapier von DSLV, VDV, BGL und bdo
zur Ersten Verordnung zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften



Unsere Kernbotschaft

Der Referentenentwurf ist ein richtiger Anfang. Er muss jetzt zu einer wirklichen Reform des Berufszugangs werden.

Deutschland darf im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht nicht länger mehr Verfahren, mehr Prüfungsdoppelungen und mehr Bürokratie verlangen als unionsrechtlich notwendig.

Sicherheit entsteht durch nachgewiesene Kompetenz, gute Ausbildung und klare Kontrolle - nicht durch doppelte Prüfungsarchitektur, starre Wohnortzuständigkeit und analoge Verfahren.

I. Einleitung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass das Bundesministerium für Verkehr mit dem Referentenentwurf zur Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Reform der Berufskraftfahrerqualifikation aufgreift. Der Entwurf setzt an mehreren Stellen richtig an. Damit erkennt der Verordnungsgeber an, dass Berufszugang, Bürokratielast und Fahrermangel unmittelbar zusammenhängen.

Dieser Ansatz ist überfällig. Die gesamte Straßenverkehrsbranche steht vor derselben Herausforderung: Ohne ausreichend qualifiziertes Fahrpersonal geraten Daseinsvorsorge, Lieferketten, Standortqualität und die politisch gewollte Verkehrswende unter Druck. Der Fahrermangel ist nicht nur ein Personalproblem einzelner Unternehmen. Er ist ein Infrastruktur-, Versorgungs-, Wirtschafts- und Klimaproblem.

Die bisherigen Zugangspfade zum Beruf sind in Deutschland zu lang, zu teuer und zu stark von Doppelstrukturen geprägt. Fahrerlaubnisrecht und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht verfolgen unterschiedliche Rechtszwecke, überschneiden sich in Ausbildung und Prüfung aber praktisch erheblich. Hinzu kommen regionale Zuständigkeitsgrenzen, analoge Nachweislogiken, zusätzliche Anerkennungsverfahren und sprachliche Hürden. Das kostet Zeit, bindet Verwaltung, erhöht Ausbildungskosten und schwächt deutsche Unternehmen im Wettbewerb mit Unternehmen aus Mitgliedstaaten, die den unionsrechtlichen Spielraum pragmatischer nutzen.

Unsere gemeinsame Leitlinie ist deshalb klar: Die fachlichen Anforderungen dürfen nicht abgesenkt werden. Sie müssen aber einfacher, digitaler, europäischer und praxistauglicher nachgewiesen werden können. Wo EU-Recht Mindestanforderungen setzt, soll Deutschland diese erfüllen - nicht mit nationalem Goldrand übererfüllen. Wo EU-Recht Spielräume eröffnet, müssen sie in der Mantel-Verordnung (vom 28. Januar 2026) genutzt werden. Wo Sicherheit eine klare Kontrolle erfordert, sollen Register, Aufsicht und transparente Dokumentation gestärkt werden - nicht zusätzliche Parallelverfahren.

II. Doppelprüfungen beenden - Fahrerlaubnisprüfung und Grundqualifikation verzahnen

Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 3a und neuer § 1 Abs. 6 BKrFQV) sowie Artikel 1 Nr. 9 (Anlage 2 BKrFQV)

Der zentrale Reformauftrag lautet: Aus zwei nebeneinanderstehenden Prüfungs- und Ausbildungswelten muss ein verzahnter Berufszugang werden. Der Referentenentwurf erkennt zu Recht an, dass die Berufskraftfahrerqualifikation vereinfacht, die praktische Prüfung verschlankt und der Berufszugang erleichtert werden muss. Dieser Ansatz bleibt jedoch unvollständig, wenn die praktische Fahrerlaubnisprüfung und die praktische Prüfung der Grundqualifikation weiterhin faktisch als zwei getrennte Verfahren organisiert werden. Gerade bei den Klassen C/C1 und D/D1 – einschließlich der entsprechenden E-Klassen – bestehen in der Praxis erhebliche Überschneidungen zwischen der fahrerlaubnisrechtlichen Prüfungsfahrt und den berufskraftfahrerqualifikationsrechtlichen Praxisanforderungen.

Für die Bus- wie auch die Transportlogistikbranche ist diese Verzahnung besonders dringlich. Die Verbände fordern deshalb keine Absenkung der fachlichen Anforderungen, sondern eine intelligente Zusammenführung. Ein Prüfungstermin, zwei rechtlich getrennte Prüfungsteile, vollständige Inhalte, getrennte Bewertung und getrennte Dokumentation.

Unionsrechtlich steht einer solchen Verzahnung nichts entgegen. Die Richtlinie (EU) 2022/2561 gibt Mindestanforderungen an Inhalte, Kenntnisse, Fertigkeiten und Prüfungen vor; sie schreibt aber keine nationale Doppelarchitektur mit strikt getrennten praktischen Prüfungsterminen vor. Maßgeblich ist der Kompetenznachweis: Die Mindestinhalte müssen tatsächlich geprüft, die Mindestzeiten eingehalten, die Prüfungsteile trennscharf bewertet und die Ergebnisse rechtssicher dokumentiert werden. Auch das Fahrerlaubnisrecht ist nicht auf Doppelprüfung als Selbstzweck angelegt. Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG lässt bei bereits geprüften gemeinsamen Theorieinhalten Befreiungen zu; das bestätigt den unionsrechtlichen Grundgedanken, dass Überschneidungen nicht mehrfach abgeprüft werden müssen, wenn das Schutzniveau gewahrt bleibt.

Das Zielbild ist daher eine antragsgebundene kombinierte praktische Prüfung: Der fahrerlaubnisrechtliche Teil wird weiterhin nach § 17 FeV in Verbindung mit Anlage 7 FeV abgenommen; der berufskraftfahrerqualifikationsrechtliche Teil wird weiterhin nach § 1 Abs. 2 BKrFQV in Verbindung mit Anlage 2 BKrFQV abgenommen. Zuständigkeiten und Verantwortung bleiben klar getrennt. Über die Fahrerlaubnisprüfung entscheidet der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr; über die praktische Prüfung der Grundqualifikation entscheidet die Industrie- und Handelskammer beziehungsweise ein von ihr bestimmter Prüfer. Die IHK-Dokumentation, die Registermeldung und der spätere Fahrerqualifizierungsnachweis bleiben unberührt.

Politisch ist diese Verzahnung der Reformhebel mit der größten unmittelbaren Wirkung. Sie reduziert Kosten, entlastet Prüfkapazitäten, beschleunigt den Berufszugang und stärkt zugleich Verkehrssicherheit, Daseinsvorsorge, Lieferkettenstabilität und Verkehrswende. Wer Prüfungsdoppelungen beseitigt, ohne Prüfungsinhalte zu streichen, baut keinen Standard ab – er baut Bürokratie ab. Genau das muss Anspruch dieser Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) sein.

Änderungsvorschlag zur Fahrerlaubnisverordnung

§ 17b FeV Verbindung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung mit der praktischen Prüfung der Grundqualifikation

„(1) Bewerberinnen und Bewerber für eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE, die zugleich die Grundqualifikation nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes erwerben wollen, können beantragen, dass die praktische Prüfung nach § 17 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 7 Teil 2 dieser Verordnung mit der praktischen Prüfung der Grundqualifikation nach § 1 Absatz 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung in einem einheitlichen Prüfungstermin verbunden wird. Der Antrag ist gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde und der zuständigen Industrie- und Handelskammer zu stellen. Die Verbindung setzt voraus, dass die Voraussetzungen für die Abnahme beider Prüfungen vorliegen.“

(2) In den Fällen des Absatzes 1 beträgt die Fahrzeit nach Anlage 7 Nummer 2.3 abweichend von den dort vorgesehenen Mindestfahrzeiten mindestens 90 Minuten. Die Gesamtprüfungsdauer ist so zu bemessen, dass die Inhalte der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Teil 2 dieser Verordnung und die Inhalte der praktischen Prüfung der Grundqualifikation nach Anlage 2 Nummer 2 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vollständig abgedeckt werden.

(3) Die fahrerlaubnisrechtliche Prüfung und die berufskraftfahrerqualifikationsrechtliche praktische Prüfung sind getrennt zu bewerten und getrennt zu dokumentieren. Das Bestehen eines Prüfungsteils bleibt unberührt, wenn der andere Prüfungsteil nicht bestanden wird, sofern die Anforderungen des bestandenen Prüfungsteils vollständig erfüllt sind.

(4) Über das Ergebnis der Fahrerlaubnisprüfung entscheidet der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr. Über das Ergebnis der praktischen Prüfung der Grundqualifikation entscheidet die zuständige Industrie- und Handelskammer durch einen von ihr bestimmten Prüfer. Die Hinzuziehung eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 1 Absatz 3 Satz 2 und 3 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung bleibt zulässig.

(5) Das eingesetzte Prüfungsfahrzeug muss den Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge nach Anlage 7 Teil 2 dieser Verordnung entsprechen. Die nach dem Fahrerlaubnisrecht erforderliche Mitwirkung eines Fahrlehrers bleibt unberührt.“

In Anlage 7 Nummer 2.3 der FeV wird nach der Tabelle zu Prüfungsdauer und Fahrzeit folgender Satz eingefügt:

„Bei einer nach § 17b verbundenen praktischen Prüfung beträgt die Fahrzeit abweichend von Satz 1 mindestens 90 Minuten; die Gesamtprüfungsdauer verlängert sich um die zur vollständigen Abnahme der berufskraftfahrerqualifikationsrechtlichen Prüfungsinhalte erforderliche Zeit.“

Änderungsvorschläge zum Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

§ 2 Abs. 1 Nr. 1 des BKrFQG:

„1. das Bestehen einer theoretischen und einer praktischen Prüfung bei einer Industrie- und Handelskammer nach Maßgabe einer Rechtsverordnung auf Grund des § 27 Absatz 1 Nummer 1; die praktische Prüfung kann nach Maßgabe der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung mit der praktischen Prüfung zum Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE verbunden werden, wenn ein von der Industrie- und Handelskammer bestimmter Prüfer mitwirkt und die Bewertung sowie Dokumentation der praktischen Prüfung der Grundqualifikation durch die Industrie- und Handelskammer erfolgen, oder“

Änderungsvorschlag zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

§ 1 der BKrFQV:

Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 eingefügt:

„(6) Auf Antrag des Prüfungsteilnehmers kann die praktische Prüfung nach Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 2 Nummer 2 bei Bewerberinnen und Bewerbern für eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE nach Maßgabe des § 17b der Fahrerlaubnis-Verordnung in einem einheitlichen Prüfungstermin mit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung abgenommen werden. Die zuständige Industrie- und Handelskammer bestimmt den Prüfer für den berufskraftfahrerqualifikationsrechtlichen Prüfungsteil. Die Industrie- und Handelskammer bleibt für die Bewertung, Dokumentation und Datenübermittlung nach den Vorschriften des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes zuständig. Die fahrerlaubnisrechtliche Prüfung und die praktische Prüfung der Grundqualifikation sind getrennt zu bewerten und getrennt zu dokumentieren. Die Pflichten nach Absatz 3a gelten in den Fällen des Satzes 1 durch die Bereitstellung des Prüfungsfahrzeugs und die Mitwirkung des Fahrlehrers nach § 17b Absatz 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung als erfüllt.“

Anlage 2 Nr. 2 der BKrFQV:

Nach Punkt 2 wird folgender Punkt 3 eingefügt:

„3. Im Fall des § 1 Absatz 6 können die Fahrprüfung und der praktische Prüfungsteil der Grundqualifikation in einem einheitlichen Prüfungstermin nach § 17b der Fahrerlaubnis-Verordnung abgenommen werden. Die Inhalte der Fahrprüfung nach Absatz 2 und des praktischen Prüfungsteils nach Absatz 3 sind vollständig abzudecken. Die Bewertung der praktischen Prüfung der Grundqualifikation erfolgt unabhängig von der Bewertung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Ein bestandener Prüfungsteil ist nicht zu wiederholen, sofern die für diesen Prüfungsteil geltenden Anforderungen vollständig erfüllt sind.“

III. Theorieprüfung der Grundqualifikation an EU-Mindestvorgaben ausrichten

Artikel 1 Nr. 9 (Anlage 2 Nr. 1 BKrFQV)

Die reguläre Grundqualifikation soll ein besonders wichtiger Zugangspfad sein. In der Praxis wird sie aber zu selten genutzt, weil die vierstündige theoretische Prüfung mit offenen schriftlichen Fragen abschreckt und oft eine unnötig hohe sprachliche Hürde darstellt.

Die Richtlinie (EU) 2022/2561 verlangt in Anhang I Abschnitt 2 Nr. 2.2 eine theoretische Prüfung mit Fragen und Fallstudien bzw. Praxissituationen. Sie verlangt nicht, dass offene Antworten vollständig schriftlich in deutscher Sprache erbracht werden müssen. Deshalb sollte der erste Prüfungsteil auf reine Multiple-Choice-Fragen umgestellt werden. Die Korrektur eines Multiple-Choice-Fragebogen ist ebenfalls eine Erleichterung für die Prüfungsinstitutionen.

Darüber hinaus sollte Prüfungsteil zur Erörterung von Praxissituationen auf Grundlage eines bundeseinheitlichen, offiziell veröffentlichten Katalogs typisierter Praxissituationen durchgeführt werden. Sicherheitsrelevante berufspraktische Fallkonstellationen sind inhaltlich abgrenzbar und können daher vorab rechtssicher definiert werden. Ein solcher Katalog würde Transparenz, Vergleichbarkeit und einheitliche Bewertungsmaßstäbe schaffen, ohne das Prüfungsniveau abzusenken. Denn die konkrete Praxissituation würde erst im Prüfungstermin nach dem Zufallsprinzip durch den Prüfer ausgewählt. Bewerberinnen und Bewerber müssten sich folglich weiterhin auf sämtliche Fallkonstellationen vorbereiten, da sie nicht wissen, welcher Fall in der Prüfung tatsächlich abgefragt wird. Die Veröffentlichung des Fallkatalogs wäre damit keine Erleichterung zulasten der Verkehrssicherheit, sondern ein Beitrag zu Rechtsklarheit, prüfungsdidaktischer Fairness und bundesweit einheitlicher Prüfungsqualität.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 9 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - Anlage 2 Nr. 1 BKrFQV:

„Die theoretische Prüfung besteht aus 2 schriftlichen Teilen. Der erste Teil ist als Multiple-Choice-Test auszugestalten. Der zweite Teil dient der Erörterung von Praxissituationen. Die theoretische Prüfung dauert insgesamt 240 Minuten. Alle Kenntnisbereiche nach Anlage 1 müssen angemessen abgedeckt sein.“

IV. Sprachzugang konsequent öffnen**Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 8 BKrFQV) und neuer § 1 Abs. 7 BKrFQV**

Die Öffnung der beschleunigten Grundqualifikation für weitere Prüfungssprachen ist richtig. Sie darf aber nicht auf diesen Zugangspfad beschränkt bleiben. Wer die Prüfung der beschleunigten Grundqualifikation in weiteren Sprachen zulässt, muss dieselbe Logik auch für die reguläre Grundqualifikation anerkennen. Beide Wege dienen demselben Zweck: dem Nachweis der beruflichen Befähigung.

Weder das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz noch die Richtlinie (EU) 2022/2561 schreiben eine bestimmte Prüfungssprache vor. Entscheidend ist der Nachweis der in Anlage 1 BKrFQV abgebildeten Kenntnisse und Fertigkeiten. Die Inhalte bleiben unverändert, die fachliche Bewertung bleibt unverändert, die Anforderungen bleiben unverändert. Geändert wird nur der Zugang zur Prüfung.

Die Sprachenliste sollte nicht statisch im Normtext eingefroren werden. Arbeitsmarktliche und geopolitische Entwicklungen ändern sich schneller als Verordnungsverfahren. Sachgerecht ist deshalb eine dynamische Anknüpfung an die Sprachen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung nach Anlage 7 Nummer 1.3 FeV. So bleibt die Regelung flexibel, rechtssicher und administrativ beherrschbar.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 1 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - neuer § 1 Abs. 7 BKrFQV:

„(7) Die theoretische Prüfung nach Absatz 2 ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann sie auch in den Sprachen abgelegt werden, die nach Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zugelassen sind.“

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 2 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 2 Abs. 8 BKrFQV

„(8) Die Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen. Abweichend von Satz 1 kann sie auch in den Sprachen abgelegt werden, die nach Anlage 7 Nummer 1.3 Satz 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung zugelassen sind. Der Unterricht kann in den in Satz 2 genannten Sprachen durchgeführt werden, soweit die anerkannte Ausbildungsstätte die fachliche Qualität, die Verständigung mit den Ausbildern und die ordnungsgemäße Dokumentation sicherstellt.“

V. Digitale Weiterbildung nicht vernachlässigen**Artikel 1 Nr. 4 (§ 4 BKrFQV)**

Die Verschiebung des digitalen Lernens in ein späteres Verordnungsverfahren ist nicht sachgerecht. Die Richtlinie (EU) 2022/2561 eröffnet ausdrücklich die Möglichkeit, Teile der Weiterbildung mithilfe von Informations- und Kommunikationstechnologie, insbesondere E-Learning, durchzuführen. Der unionsrechtlich zulässige Umfang liegt bei bis zu zwölf Stunden. Deutschland sollte diese Option in derselben Mantel-Verordnung (vom 28. Januar 2026) nutzen, die bereits den Anspruch erhebt, Berufskraftfahrerqualifikation zu modernisieren.

Digitale Weiterbildung bedeutet keine Entwertung des Präsenzunterrichts. Sie bedeutet flexible Lernzeiten, weniger Ausfallzeiten, geringere Reise- und Organisationskosten und bessere didaktische Konzepte. Gerade

kleine und mittelständische Unternehmen, Schichtbetriebe, Verkehrsunternehmen mit hohem Diensteinsatz und Logistikbetriebe mit dezentralen Standorten brauchen flexible Weiterbildungsmöglichkeiten. Anerkannte Ausbildungsstätten arbeiten bereits an Konzepten und benötigen Planungssicherheit.

Rechtlich kann die Öffnung qualitätssicher ausgestaltet werden: zuverlässige Identifizierung der Teilnehmenden, Kontrolle der Teilnahme, Dokumentation der Lernzeiten und Inhalte, Lernfortschrittskontrollen sowie behördliche Überwachung über das Ausbildungsprogramm. Damit wird das unionsrechtliche Modell vollständig umgesetzt, ohne Kontrollfähigkeit preiszugeben.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 4 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 4 Abs. 3 BKrFQV:

„(3) Mindestens eine Ausbildungseinheit umfasst einen die Verkehrssicherheit betreffenden Unterkenntnisbereich. Ein Teil der Weiterbildung kann auf Übungen auf einem besonderen Gelände im Rahmen eines Fahrertrainings entfallen. Bis zu zwölf Unterrichtseinheiten der Weiterbildung können unter Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie, insbesondere als synchroner oder asynchroner digitaler Unterricht, E-Learning oder in einem leistungsfähigen Simulator, durchgeführt werden. Die digitale Durchführung ist nur zulässig, wenn die Ausbildungsstätte eine zuverlässige Identifizierung der Teilnehmenden, die Kontrolle der Teilnahme, geeignete Lernfortschritts- und Lernerfolgskontrollen sowie die Dokumentation der vermittelten Inhalte sicherstellt. Die Ausgestaltung der digitalen Unterrichtseinheiten ist im Ausbildungsprogramm nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 darzustellen.“

VI. Bürokratie abbauen bei der Anerkennung von Ausbildungsstätten und Unterrichtsräumen

Artikel 1 Nr. 5 (§ 5 BKrFQV und flankierend § 9 BKrFQG)

Anerkennungsverfahren müssen dort stattfinden, wo sie zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen. Bei ausbildenden Betrieben, die bereits nach dem Berufsbildungsgesetz als Ausbildungsbetriebe staatlich anerkannt und überwacht werden, besteht dieser zusätzliche Erkenntnisgewinn nur eingeschränkt. Solche Betriebe haben ihre persönliche, fachliche und betriebliche Eignung bereits nachgewiesen. Werden sie zusätzlich als Ausbildungsstätte im Sinne des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts verpflichtet, entsteht eine Doppelprüfung staatlich geprüfter Strukturen.

Für Unterrichtsräume gilt dasselbe. Ein Raum, der bereits im Rahmen der Anerkennung einer Ausbildungsstätte geprüft wurde, ist nicht besser geeignet, wenn er ein zweites Mal zugelassen wird. Der Zweck der Raumprüfung - geeignete Ausstattung, überprüfbare Kapazität und behördliche Kontrollmöglichkeit - ist bereits erfüllt. Eine Anzeige der Nutzung durch eine weitere anerkannte Ausbildungsstätte genügt. Die Behörde behält die Möglichkeit, Nutzung zu untersagen oder zu beschränken, wenn Voraussetzungen entfallen.

Die Raumregelung kann unmittelbar in der BKrFQV erfolgen. Die Gleichstellung bereits nach BBiG anerkannter Ausbildungsbetriebe erfordert flankierend eine gesetzliche Klarstellung in § 9 BKrFQG. Sie gehört politisch gleichwohl in dasselbe Reformpaket, weil sie denselben Zweck verfolgt: weniger Mehrfachanerkennung, mehr Ausbildungskapazität, gleiche Aufsicht.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 5 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - neuer § 5 Abs. 4 BKrFQV:

„(4) Ein Unterrichtsraum, der bereits in der Anerkennung einer Ausbildungsstätte nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 benannt ist, bedarf bei Nutzung durch eine andere anerkannte Ausbildungsstätte keiner erneuten Zulassung. Die Behörde kann die Nutzung untersagen oder beschränken, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 3 oder 4 nicht oder nicht mehr vorliegen.“

Flankierende gesetzliche Änderung - § 9 Abs. 1 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

„Einer Anerkennung nach Satz 1 bedürfen Ausbildungsbetriebe nicht, die nach den §§ 27 bis 33 des Berufsbildungsgesetzes für die Berufsausbildung im Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin oder Fachkraft im Fahrbetrieb geeignet sind, soweit sie Unterricht zur beschleunigten Grundqualifikation oder Weiterbildung für eigene Auszubildende oder Beschäftigte durchführen. Die §§ 10 und 11 gelten entsprechend.“

VII. IHK-Bezirksgrenzen für Prüfungen auflösen**Artikel 1 Nr. 1 und Nr. 2 (§ 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 7 BKrFQV)**

Die Bindung der Prüfung an die IHK des Wohnsitzes ist nicht mehr zeitgemäß. Betriebe organisieren Qualifikation häufig zentral für Beschäftigte aus mehreren IHK-Bezirken. Prüfungsplätze sind regional unterschiedlich verfügbar. Wohnortzuständigkeiten erzeugen Wartezeiten, obwohl an anderer Stelle Kapazitäten vorhanden wären.

Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz verlangt, dass der Erwerb der Grundqualifikation in Deutschland erfolgt, wenn die gesetzlichen Anknüpfungspunkte vorliegen. Es verlangt keine starre Bindung an die Wohnsitz-IHK. Mit dem Berufskraftfahrerqualifikationsregister sind Datenübermittlung, Nachweisführung und Kontrollfähigkeit bundesweit angelegt. Deshalb sollen Prüfungen bei jeder Industrie- und Handelskammer abgelegt werden können, die die Prüfung anbietet und die Registermeldung sicherstellt. Mindestens muss neben dem Wohnsitz die IHK am Ort der Arbeitsstätte ausdrücklich zugelassen werden.

Das ist ein klassischer Fall von Bürokratieabbau ohne Sicherheitsverlust. Die Zuständigkeit wird nicht unkontrolliert; sie wird funktional: Prüfung dort, wo sie verfügbar ist, Meldung dort, wo sie rechtssicher dokumentiert wird.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 1 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 1 Abs. 3 Satz 1 BKrFQV:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer abgelegt, die Prüfungen nach Absatz 2 durchführt und die Übermittlung der Prüfungsdaten an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister nach den §§ 18 und 19 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sicherstellt; eine Bindung an den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers besteht nicht.“

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 2 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 2 Abs. 7 Satz 1 BKrFQV:

„Die Prüfung wird bei einer Industrie- und Handelskammer abgelegt, die Prüfungen nach Absatz 6 durchführt und die Übermittlung der Prüfungsdaten an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister nach den §§ 18 und 19 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sicherstellt; eine Bindung an den Wohnsitz des Prüfungsteilnehmers besteht nicht.“

VIII. Bereitstellung von Prüffahrzeug und Fahrlehrer praxis- und haftungssicher regeln

Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 3a BKrFQV)

Der Referentenentwurf sieht vor, dass der Prüfungsteilnehmer für die praktische Prüfung ein geeignetes Prüffahrzeug und einen Fahrlehrer bereitzustellen hat. In der Praxis wird dies regelmäßig nicht durch den einzelnen Prüfungsteilnehmer organisiert, sondern durch Fahrschulen, anerkannte Ausbildungsstätten, Verkehrsunternehmen oder Kooperationspartner. Die Norm muss diese Realität abbilden.

Zulässig sein müssen insbesondere regionale Pool- und Gemeinschaftslösungen, die mehreren Ausbildungsstätten oder Unternehmen den Zugang zu geeigneten Fahrzeugen ermöglichen. Gleichzeitig muss die haftungsrechtliche Verantwortungsverteilung während der Prüfungsfahrt klar bleiben. Rechtssicherheit bei Fahrzeugbereitstellung und Begleitung ist Voraussetzung dafür, dass die geplante Neuregelung nicht selbst zur neuen Zugangshürde wird.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 1 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 1 Abs. 3a BKrFQV:

„Die Bereitstellung nach Satz 1 kann auch durch eine Fahrschule, eine anerkannte Ausbildungsstätte, ein Verkehrsunternehmen oder einen sonstigen Dritten erfolgen; regionale Pool- und Gemeinschaftslösungen sind zulässig. Die straßenverkehrsrechtliche und haftungsrechtliche Verantwortlichkeit richtet sich nach den jeweils geltenden Vorschriften.“

IX. Verlässlichkeit der Qualifikationsnachweise sichern

Artikel 1 Nr. 7 (§ 10 BKrFQV)

Die weitere Digitalisierung der Nachweis- und Registerprozesse ist ausdrücklich zu begrüßen. Wo Papierbescheinigungen entfallen, müssen aber die materiellen Pflichten zur richtigen, vollständigen und rechtzeitigen Dokumentation fortbestehen. Unternehmen müssen darauf vertrauen können, dass vorgelegte oder im Register abrufbare Qualifikationsnachweise zutreffen.

Deshalb sollte die Ordnungswidrigkeitenregelung nicht ersatzlos abgeschwächt werden. Wenn die bisherige Pflicht zur Ausstellung bestimmter Bescheinigungen aufgrund des Registerbetriebs entfällt, muss der Sanktionsrahmen auf fehlerhafte oder verspätete Registermeldungen und auf Übergangsnachweise übertragen werden. Digitalisierung erhöht die Verlässlichkeit nur, wenn Datenqualität und Fristen bewahrt bleiben.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nr. 7 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 10 Abs. 2 BKrFQV:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Absatz 2 Nummer 7 Buchstabe b des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig 1. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 eine Teilnahmebescheinigung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vorlegt, 2. eine nach dieser Verordnung oder nach den Übergangsvorschriften auszustellende Bescheinigung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ausstellt oder 3. Daten über Unterricht, Prüfung, Teilleistungen oder Weiterbildung, die an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu übermitteln sind, nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt.“

X. Sehvermögensprüfung erweitern - Augenoptiker ja, Hausärzte einbeziehen¹

Artikel 2 Nr. 2 und Nr. 9 (§ 12 Abs. 6 und Anlage 6 FeV)

Die Erweiterung des Kreises der Untersuchungsberechtigten auf Augenoptikerbetriebe ist richtig. Sie reduziert Wartezeiten und erleichtert die Erteilung und Verlängerung der Fahrerlaubnis, ohne die Anforderungen an das Sehvermögen abzusenken. Komplexe Fälle können weiterhin an Augenärzte verwiesen werden.

Ergänzend sollte der Kreis auch auf Hausärztinnen und Hausärzte erweitert werden, sofern die erforderliche apparative Ausstattung vorhanden ist. In vielen Unternehmen bestehen bewährte zweistufige Verfahren über Betriebsärzte, arbeitsmedizinische Dienste und weitergehende fachärztliche Abklärung. Diese Praxis zeigt: Entscheidend ist nicht die Verfahrensform, sondern die fachgerechte Durchführung und die klare Eskalation bei Auffälligkeiten.

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 Nr. 2 und Nr. 9 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 12 Abs. 6 und Anlage 6 Nr. 2.1 FeV:

„Die Bescheinigung nach Anlage 6 Nummer 2.1 kann auch durch einen Augenoptikerbetrieb, einen Facharzt für Allgemeinmedizin oder einen hausärztlich tätigen Facharzt für Innere Medizin erbracht werden, sofern die für die Untersuchung nach Anlage 6 Nummer 2.1 erforderliche apparative Ausstattung vorhanden ist; § 67 Absatz 4 ist für Augenoptikerbetriebe entsprechend anzuwenden.“

XI. Medizinische Nachweise nicht durch behördliche Doppelprüfung erschweren

Artikel 2 Nr. 2 (§ 24 Abs. 1 FeV) in Verbindung mit Anlage 5 FeV

Seit dem 1. Juni 2022 wurden in Anlage 5 FeV zusätzliche Prüfungspflichten eingeführt, die in der Verwaltungspraxis zu erheblichem Mehraufwand führen. Fahrerlaubnisbehörden verfügen regelmäßig nicht über die medizinische Fachkunde, um komplexe Fahreignungsfragen eigenständig abschließend zu beurteilen. In der Folge werden häufig Zweitgutachten erforderlich. Das belastet Antragsteller, Verwaltung und Betriebe, ohne die Entscheidung messbar zu verbessern.

Der medizinische Nachweis der Fahreignung muss fachlich dort erbracht werden, wo die Kompetenz liegt: bei Ärztinnen und Ärzten bzw. qualifizierten Untersuchungsstellen. Die Fahrerlaubnisbehörde bleibt zuständig für die rechtliche Entscheidung und für Maßnahmen bei konkreten Eignungszweifeln nach den §§ 11 ff. FeV. Zusätzliche behördliche medizinische Prüfschleifen sind dagegen ein bürokratischer Goldrand und sollten gestrichen werden.

¹ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trägt das Positionspapier inhaltlich im Wesentlichen mit. Die Vorschläge zu Erleichterungen bei der Sehvermögensprüfung (Punkt X.) kann der VDV jedoch nicht unterstützen.“

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 neu Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - Anlage 5 FeV:

„Anlage 5 wird wie folgt geändert: a) In Nummer 1 Satz 1 werden die Wörter „ob Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können“ durch die Wörter „ob Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen“ ersetzt.

b) Die hierzu gehörenden Muster und Bescheinigungen der Anlage 5, insbesondere die ärztliche Bescheinigung nach Teil II, werden an die vor dem 1. Juni 2022 geltende Fassung angepasst.

c) Soweit die geltende Fassung der Muster eine weitergehende behördliche medizinische Bewertung anhand ärztlich mitgeteilter Befunde vorsieht, sind diese Passagen zu streichen.“

XII. Anerkennung unionsrechtlich erteilter EU-/EWR-Fahrerlaubnisse rechtssicher öffnen²

Artikel 2 Nr. 3 (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV)

Die vorgesehene Streichung des ersten Halbsatzes in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV ist zu begrüßen. Sie beseitigt eine Anerkennungshürde für EU-/EWR-Fahrerlaubnisse, die auf einem Drittstaatenführerschein beruhen, und stärkt den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung innerhalb der Union.

Gleichzeitig muss die Regelung missbrauchsfest bleiben. Führerscheintourismus und die gezielte Umgehung deutscher Entziehungs- oder Versagungsentscheidungen dürfen nicht erleichtert werden. Die Lösung liegt in einer trennscharfen Klarstellung: Unionsrechtlich erteilte oder umgetauschte Fahrerlaubnisse der Nutzfahrzeugklassen sollen anerkannt werden, wenn keine konkreten Tatsachen für eine missbräuchliche Umgehung vorliegen und keine Sperre, Entziehung oder Versagung im Inland entgegensteht. Langjährig beruflich integrierte Fahrerinnen und Fahrer dürfen nicht wegen formaler Anerkennungsstreitigkeiten aus dem Arbeitsmarkt gedrängt werden.

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 Nr. 3 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 28 Abs. 4 FeV:

„Satz 1 Nummer 8 steht der Anerkennung einer Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE nicht entgegen, wenn die zugrunde liegende Fahrerlaubnis eines Drittstaates vor Begründung des ordentlichen Wohnsitzes im Inland erteilt wurde, sie in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in eine Fahrerlaubnis dieser Klassen umgetauscht wurde und keine Tatsachen vorliegen, die eine missbräuchliche Umgehung der Vorschriften über die Erteilung, Entziehung oder Versagung einer Fahrerlaubnis begründen. Satz 1 Nummer 3 bis 5 bleibt unberührt.“

XIII. Drittstaatenpotenziale rechtssicher erschließen

Artikel 2 Nr. 14 (Anlage 11 FeV)

Die Aufnahme weiterer Prüfungssprachen in Anlage 7 FeV sowie die Aufnahme der Ukraine und Montenegros in Anlage 11 FeV sind richtige Schritte. Sie erleichtern Mobilität, Anerkennung und Integration bereits qualifizierter Fahrerinnen und Fahrer. Die Engpasslage im Güter- und Personenverkehr verlangt aber einen weitergehenden Blick auf Staaten, deren Fahrerlaubnissysteme eine Gleichwertigkeitsprüfung rechtfertigen.

² Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trägt das Positionspapier inhaltlich im Wesentlichen mit. Die Vorschläge und zur Anerkennung unionsrechtlich erteilter EU-Fahrerlaubnisse (Punkt XII.) kann der VDV jedoch nicht unterstützen.

Ergänzend sollten insbesondere Bosnien-Herzegowina für die C-Klassen sowie die Türkei und Belarus für alle einschlägigen Klassen in die Anlage 11 FeV aufgenommen werden; Usbekistan und Kasachstan sollten zeitnah einer Gleichwertigkeitsprüfung mit dem Ziel einer Aufnahme unterzogen werden. Die Anlage 11 ist gerade das rechtliche Instrument, um Anerkennung nicht pauschal, sondern nach geprüfter Vergleichbarkeit auszugestalten. Eine solche Erweiterung ist deshalb keine Absenkung des Niveaus, sondern geordnete Fachkräfterpolitik.

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 Nr. 14 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - Anlage 11 FeV:

„Bosnien-Herzegowina | C1, C1E, C, CE | nein | nein“

„Türkei | alle | nein | nein“

„Marokko | alle | nein | nein“

„Belarus | alle | nein | nein“

„Kasachstan | nach Maßgabe der Gleichwertigkeitsprüfung festzulegende Klassen | nein | nein“

„Usbekistan | nach Maßgabe der Gleichwertigkeitsprüfung festzulegende Klassen | nein | nein“

XIV. Ukraine-Regelung ohne unnötige Blockade der C-/D-Klassen

Artikel 2 Nr. 14 (Anlage 11 FeV, Fußnote 25)

Die Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 FeV ist zu begrüßen. Die vorgesehene Fußnote 25 darf jedoch nicht dazu führen, dass ukrainische Fahrerinnen und Fahrer, die in der Ukraine rechtmäßig eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder D ohne vorherigen Erwerb der Klasse B erhalten haben, für den deutschen Arbeitsmarkt faktisch blockiert werden.

Rechtlich ist sorgfältig zu unterscheiden: Für die dauerhafte Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis der Klassen C1, C, D1 und D ist der Vorbesitz der Klasse B nach Art. 6 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG ein relevanter unionsrechtlicher Anknüpfungspunkt. Daraus folgt aber nicht, dass eine bestehende ukrainische schwere Fahrzeugberechtigung im Rahmen temporärer Anerkennung und arbeitsmarktpolitischer Brückenregelungen ohne weitere Prüfung entwertet werden muss. Die VO (EU) 2022/1280 schafft gerade Sonder- und Übergangsmechanismen für von der Ukraine ausgestellte Fahrerdokumente.

Deshalb sollte Fußnote 25 so gefasst werden, dass das Fehlen einer Klasse B allenfalls die gesonderte Erteilung der Klasse B betrifft, nicht aber automatisch die Anerkennung oder den Umtausch bestehender C-/D-Berechtigungen sperrt, soweit die unionsrechtlichen Voraussetzungen eingehalten werden. Medizinische Eignung, Sehvermögen und Register-/Dokumentenkontrolle bleiben unberührt.

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 Nr. 14 Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - Anlage 11 FeV, Fußnote 25:

„25) Amtliche Anmerkung: Vor Ausstellung eines Führerscheins der Klasse C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE hat der Antragsteller seine Eignung nach Maßgabe der Anlage 5 und die Erfüllung der Anforderungen an das Sehvermögen nach Anlage 6 nachzuweisen. Die ukrainische Klasse A1 entspricht der deutschen Klasse AM. Fehlt ein Nachweis über die Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B, ist über die Erteilung der Klasse B gesondert nach den hierfür geltenden Vorschriften zu entscheiden; die Anerkennung der bestehenden Berechtigung für die Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE bleibt hiervon unberührt, soweit dies nach Unionsrecht zulässig ist.“

XV. Frühere Fahrpraxis aus Drittstaaten im EU-Führerschein sichtbar machen

Artikel 2 neu (§ 31 Abs. 4 FeV)

Beim Umtausch von Drittstaatenführerscheinen in EU-Führerscheine wird die vor dem Umtausch erworbene Fahrpraxis in der Praxis häufig nicht ausreichend sichtbar. Anders als bei bestimmten EU-Konstellationen fehlt ein klarer Vermerk des Erteilungsdatums der ursprünglichen Fahrerlaubnis. Dadurch wird das Datum des Umtauschs faktisch als Ersterteilungsdatum behandelt.

Das führt zu sachlich nicht gerechtfertigten Nachteilen, etwa bei der Nutzung alternativ angetriebener Fahrzeuge im Güterverkehr mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 4,25 t, wenn dafür eine zweijährige Vorbesitzzeit der Klasse B relevant ist. Erfahrende Fahrerinnen und Fahrer dürfen nicht durch einen rein dokumentarischen Bruch so behandelt werden, als hätten sie erst mit dem Umtausch zu fahren begonnen. § 31 Abs. 4 FeV sollte deshalb um die Eintragung des Erteilungsdatums der ursprünglichen Fahrerlaubnis ergänzt werden, soweit dieses nachgewiesen ist.

Änderungsvorschlag zu Artikel 2 neu Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - § 31 Abs. 4 FeV:

„Bei der Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis auf Grund einer Fahrerlaubnis aus einem Staat außerhalb der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind im Führerschein neben dem Ausstellungsstaat auch das Datum der Erteilung der ursprünglichen Fahrerlaubnis und die hiervon betroffenen Klassen zu vermerken, soweit diese Daten durch den vorgelegten Führerschein oder eine Auskunft der ausstellenden Stelle nachgewiesen sind.“

XVI. VO (EU) 2022/1280 für ukrainische Berufskraftfahrerqualifikationen nutzen

Artikel 1 neu (§ 11a BKrFQV)

Die Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 FeV löst nur die Fahrerlaubnisfrage. Für den Berufszugang im Güter- und Personenverkehr reicht das nicht aus. Entscheidend ist der Fahrerqualifizierungsnachweis bzw. der einschlägige Unionscode.

Die VO (EU) 2022/1280 eröffnet hierfür ein rechtlich abgesichertes Brückeninstrument: Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise, die unter vorübergehendem oder angemessenem Schutz stehen, können nach ergänzender obligatorischer Ausbildung und Prüfung eine zeitlich befristete Berechtigung mit dem besonderen Unionscode 95.01 erhalten. Die Ausbildung muss 35 bis 60 Stunden umfassen, einschließlich mindestens 2,5 Stunden praktischer Fahrzeugführung; die Prüfung kann schriftlich, mündlich oder computergestützt erfolgen.

Dieses Instrument gehört in das deutsche Umsetzungspaket. Es ist schneller als eine vollständige Neuqualifikation, aber sicherer als eine pauschale Anerkennung. Es verbindet Fachkräfteintegration mit Verkehrssicherheit und klarer Registerdokumentation. Genau diese Balance muss die Mantel-Verordnung (vom 28. Januar 2026) leisten.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 neu Mantel-VO (vom 28. Januar 2026) - neuer § 11a BKrFQV:

„§ 11a Ergänzende Ausbildung und Prüfung für Inhaber ukrainischer Fahrerqualifizierungsnachweise

(1) Inhabern eines von der Ukraine ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweises, denen vorübergehender Schutz oder angemessener Schutz nach nationalem Recht gewährt wird, kann nach Maßgabe des Artikels 4 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2022/1280 ein Fahrerqualifizierungsnachweis ausgestellt oder der besondere befristete Unionscode 95.01 eingetragen werden.

(2) Voraussetzung ist die Teilnahme an einer ergänzenden obligatorischen Ausbildung im Umfang von mindestens 35 und höchstens 60 Stunden; darin enthalten sind mindestens 2,5 Stunden praktisches Führen eines Fahrzeugs der betreffenden Klasse. Die Ausbildung kann bei einer anerkannten Ausbildungsstätte nach § 9 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes durchgeführt werden.

(3) Die Ausbildung schließt mit einer Prüfung ab. Die Prüfung kann schriftlich, mündlich oder computergestützt durchgeführt werden und erstreckt sich auf die für die Tätigkeit maßgeblichen Kenntnisbereiche, insbesondere auf die Lenk- und Ruhezeitevorschriften.

(4) Die erfolgreiche Teilnahme ist an das Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu übermitteln. Die Geltungsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises oder des Unionscodes 95.01 richtet sich nach Artikel 4 der Verordnung (EU) 2022/1280 und der Dauer des vorübergehenden oder angemessenen Schutzes.“

XVII. Fazit

Die Mantel-Verordnung (vom 28. Januar 2026) ist der richtige Ort, um aus ersten Entlastungsschritten eine wirksame Reform des Berufszugangs zu machen. Der Entwurf zeigt, dass der Ordnungsgeber den Zusammenhang zwischen Fahrermangel, Bürokratie und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht erkannt hat. Jetzt muss dieser Ansatz konsequent umgesetzt werden: nicht als punktuelle Teilkorrektur, sondern als spürbare Modernisierung eines Systems, das für die Daseinsvorsorge, stabile Lieferketten, leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und eine praktisch gelingende Verkehrswende zentral ist.

Unsere Vorschläge halten am fachlichen Standard fest. Sie senken keine Anforderungen an die Verkehrssicherheit, sondern beseitigen Doppelungen, nutzen europarechtlich zulässige Spielräume, öffnen Prüfungs- und Qualifikationswege, digitalisieren Weiterbildung, flexibilisieren Zuständigkeiten, stärken Registerkontrolle und schaffen praxistaugliche Brücken für bereits qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer. Maßstab muss dabei sein: Deutschland sollte im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht grundsätzlich nicht über die Vorgaben der EU-Qualifikationsrichtlinie hinausgehen, soweit kein nachweisbarer zusätzlicher Sicherheitsgewinn besteht. Nationaler „Goldrand“ verursacht höhere Ausbildungskosten, längere Prüfungs- und Verwaltungsverfahren und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen im europäischen Binnenmarkt.

Die Mantel-Verordnung (vom 28. Januar 2026) sollte deshalb die EU-Mindestvorgaben als Leitlinie ernst nehmen und zugleich dort handeln, wo das Unionsrecht ausdrücklich Gestaltungsspielräume eröffnet. Wer den Berufszugang erleichtert, ohne Prüfungsinhalte und Sicherheitsstandards preiszugeben, baut keine Schutzvorschriften ab, sondern überflüssige Bürokratie. Genau darin liegt der politische und rechtliche Kern dieser Reform.