

Stellungnahme

Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze

Der 1982 gegründete Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX) vertritt die Interessen der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) in Deutschland. Rund 4.000 Unternehmen sorgen für eine flächendeckende Zustellung von der Hallig bis zur Alm, in der Stadt und auf dem Land. Die gesamte Branche realisiert in Deutschland derzeit jährliche Umsätze in Höhe von 28,4 Milliarden Euro, beschäftigt 270.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und befördert rund 4,4 Milliarden Sendungen pro Jahr.

Führerscheinschreibung für internationale Fachkräfte

Die Gewinnung internationaler Fachkräfte ist für den Standort Deutschland unverzichtbar. In der Transportwirtschaft und besonders in der Paketlogistik ist die Berechtigung, ein Fahrzeug zu führen, eine wichtige Voraussetzung dafür, den Anforderungen der Zustellung gerecht zu werden. Ohne Führerschein dürfen die in der Zustellung eingesetzten Fahrzeuge mit Ausnahme von Lastenrädern nicht bewegt werden.

In der Paketbranche arbeiten rund 270.000 Menschen, ungefähr die Hälfte davon in der Zustellung. Eine Fahrerlaubnis ist für sie eine Voraussetzung zur Ausübung ihrer Tätigkeit, auch wenn sie nicht als Berufskraftfahrerinnen oder Berufskraftfahrer, sondern als Zustellerinnen oder Zusteller eingesetzt werden. Da ansonsten kaum formale Qualifikationen als Voraussetzung für die Aufnahme der Tätigkeit nachgewiesen werden müssen, bietet die Paketbranche Menschen unabhängig von ihrer Herkunft einen wertvollen Einstieg in den deutschen Arbeitsmarkt.

Die ausländische Fahrerlaubnis, die von Drittstaaten ausgestellt wurde, gilt jedoch nur sechs Monate ab Einreise. Diese Frist ist nach Erfahrungen unserer Mitglieder kaum ausreichend, da die Umschreibung einschließlich der theoretischen und praktischen Fahrprüfung sechs bis zwölf Monate dauert. Das bedeutet für die betroffenen Beschäftigten, dass sie ihre sozialversicherungspflichtige Beschäftigung dann vorübergehend nicht oder nur eingeschränkt ausüben können, obwohl sie über einen gültigen Aufenthaltstitel, eine Beschäftigungserlaubnis und einen bestehenden Arbeitsvertrag verfügen.

In dieser Situation entscheidet sich, ob Deutschland nicht nur Einreise-, sondern Bleibeland für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist.

Vor dem Hintergrund der laufenden Führerscheinreform und der im August 2026 in Kraft getretenen Fahrerlaubnis-Verordnung-Änderungsverordnung (BR-Drs. 318/26) bitten wir mit Blick auf die Fahrerlaubnisklasse B um folgende Änderungen:

- Verlängerung der Fahrberechtigung von sechs auf zwölf Monate mit Fristhemmung und bundeseinheitlichen Verfahrensstandards
- Verzicht auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung für die Klasse B bei nachgewiesener Fahrpraxis; die Theorieprüfung bleibt erhalten

Fristverlängerung für die übergangsweise Geltungsdauer der Fahrberechtigung

Die Sechs-Monats-Frist nach § 29 Abs. 1 Satz 4 Fahrerlaubnis-Verordnung kann auf bis zu zwölf Monate verlängert werden, allerdings nur, wenn glaubhaft gemacht werden kann, dass der/die Inhaber/in der Fahrerlaubnis höchstens zwölf Monate in Deutschland bleiben will. Das geltende Recht belohnt das Wieder-Gehen und erschwert das Bleiben.

Hinzu kommen die tatsächlichen Bearbeitungszeiten des Verfahrens: Wohnsitzanmeldung und Unterlagenprüfung, Bearbeitung durch die Führerscheinstelle samt Prüfauftrag an die Prüforganisation, Wartezeiten auf Termine der theoretischen und der praktischen Prüfung sowie die Herstellung des Kartenführerscheins beanspruchen je mehrere Wochen. Nach berichteten Erfahrungswerten summiert sich das schon im günstigen Verlauf auf rund sechs Monate, im Regelfall aber auf acht bis zwölf Monate. Bei erforderlichen Wiederholungsprüfungen oder im Falle eines Wohnsitzwechsels dauern die Prozesse üblicherweise länger als zwölf Monate.

Wir schlagen daher vor, Fahrerlaubnisse aus Drittstaaten bei unbefristeter Beschäftigung in der Paketbranche (wenn der Arbeitgeber im Anbieterverzeichnis nach § 4 Postgesetz geführt wird) bis zu zwölf Monate fortgelten zu lassen, sofern ein Umschreibungsantrag gestellt wurde. Diese Frist sollte im Falle einer nicht selbst verschuldeten Verzögerung um eine Fristhemmung ergänzt werden.

Prüfung der Regelkenntnis durch Theorieprüfung

Beschäftigte aus Drittstaaten müssen heute trotz langjähriger Fahrpraxis die volle theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung ablegen. Der Aufwand dafür ist extrem hoch: Der Neuerwerb der Klasse B kostet im Bundesdurchschnitt rund 3.200 Euro (ADAC 2025); für Umschreibungen bestehen mangels vorgeschriebener Pflichtfahrstunden keine vergleichbaren Durchschnittswerte, während der prüfungsfreie Umtausch nach Anlage 11 FeV lediglich 37,50 Euro kostet. Zur Verkehrssicherheit hat der Ordnungsgeber selbst abgewogen: Die Begründung der Änderungsverordnung räumt den Zielen Beschäftigung und Fachkräftesicherung ausdrücklich Vorrang ein, da eine Gefährdung durch prüfungsfreie Umschreibungen statistisch bislang nicht belegt sei.

Wir schlagen daher vor, bei nachgewiesener Fahrpraxis und Beschäftigung in der Paketbranche (s. o.) auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung in der Klasse B zu verzichten. Die Umschreibung erfolgt nach bestandener theoretischer Fahrerlaubnisprüfung als gebührenpflichtiger Umtausch. Die Theorieprüfung bleibt bewusst erhalten, da sie die ausreichende Kenntnis der deutschen Verkehrsregeln nachweist. Schon heute kann diese Prüfung auch in anderen Sprachen als Deutsch abgelegt werden. Eine praktische Fahrerlaubnisprüfung erscheint bei vorhandenem Fahrkönnen aufgrund langjähriger Fahrpraxis hingegen verzichtbar. Im Bedarfsfall können Auffrischungsfahrstunden angemessen sein, um sich an deutsche Verkehrsverhältnisse anpassen. Der Vorschlag bleibt damit sogar hinter dem zurück, was für die Staaten der Anlage 11 ohnehin gilt: der Umtausch ganz ohne Prüfungen.

Bürokratische Benachteiligung vermeiden

Die Einsetzbarkeit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die sich in Deutschland integrieren wollen und die Vorschriften einhalten, indem sie ihre Fahrerlaubnisse umschreiben lassen, wird unnötig beschränkt, weil sie rechtlich wie unerfahrene Neu-Inhaber einer Fahrerlaubnis behandelt werden.

Besonders in der Paketbranche ist dieser Umstand von Bedeutung, weil für das Führen eines E-Transporters mit bis zu 4,25 t nur zulässig ist, wenn die Inhaberin oder der Inhaber die umgeschriebene Fahrerlaubnis zwei Jahre besitzt. Das ist eine relevante Einschränkung für die Unternehmen, die zunehmend E-Transporter einsetzen, um CO₂-Emissionen zu senken. Bei bestehender Fahrpraxis sollte die einschränkende Regelung entfallen.

Berlin, im Oktober 2026