



Wortprotokoll der 72. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. Juni 2016, 12:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt 1

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

BT-Drucksache 18/8183

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenab-
schätzung

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Thomas Lutze [DIE LINKE.]



Mitglieder des Ausschusses

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Lenkert, Ralph Menz, Birgit Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Liste der eingeladenen Sachverständigen:

Wolfgang Baumeister

Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)

Frank Faßbender

Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Dieter Quentin

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF)

Jörg-Michael Satz

MOVING International Road Safety Association e. V.

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL)

Ralph Werner

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)



Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

BT-Drucksache 18/8183

Vorsitzender: Hiermit eröffne ich die Öffentliche Anhörung und begrüße alle recht herzlich, auch die Damen und Herren im Publikum.

Folgende Sachverständige begrüße ich sehr herzlich und heiße sie willkommen:

Herrn Wolfgang Baumeister, Deutscher Industrie- und Handelskammertag;

Herrn Frank Faßbender, Bundesamt für Güterkraftverkehr;

Herrn Dieter Quentin von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände;

Herrn Jörg-Michael Satz von der MOVING International Road Safety Organisation;

Herr Prof. Dr. Karlheinz Schmidt vom Bundesverband Güterkraftverkehr;

Herrn Ralf Werner von Ver.di.

Allen ein herzliches Willkommen.

Ich möchte den Sachverständigen danken für die schriftlichen Stellungnahmen, die Sie eingereicht haben. Sie wurden als Ausschussdrucksache verteilt und sind im Internet abrufbar.

Wir haben heute eine Besonderheit bei dieser Anhörung. Wir haben uns darauf verständigt, keine Eingangsstatements zu hören, sondern – angesichts der Zeit, weil wir um 13:05 Uhr eine Gedenkstunde im Deutschen Bundestag haben – wollen wir so verfahren, dass es nur eine Frageunde gibt. Jede Fraktion kommt einmal dran. In dieser Fragerunde können die Fraktionen bis zu drei Fragen an bis zu drei Sachverständige stellen. Also: keine neun Fragen, sondern drei Fragen an maximal drei Sachverständige. Wir haben die Redezeit für die Abgeordneten auf drei Minuten festgelegt. Die Sachverständigen antworten jeweils nach den Fragestellern, die angesprochen sind. Wir wollen schauen, dass wir möglichst zügig fertig werden, weil wir noch einen Tagesordnungspunkt der letzten Sitzung offen haben.

Es beginnt für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Oliver Wittke, bitteschön.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich denke, wir sind uns einig, dass wir die Berufskraftfahrer-Qualifikation verbessern wollen: dass wir insbesondere da, wo es Missbrauch gibt, diesen Missbrauch bekämpfen wollen; dass wir effizienter werden wollen und dass wir am Ende diejenigen – ich sag's mal lapidar – die auf dem Bock sitzen, besser für ihre Tätigkeit aus- und fortbilden wollen. Ich möchte deshalb an drei Sachverständige, nämlich an Prof. Schmidt vom BGL, an Herrn Quentin vom Bundesverband der Fahrlehrerverbände und auch an Herrn Baumeister vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag ein und dieselbe Frage richten, die sich vor allem mit Details beschäftigt. Nicht mit den großen Linien; wir haben hier eine Regelung, die sehr ins Detail geht. Darum möchte ich Sie fragen, ob Sie die vorgesehenen neuen Regelungen für praxistauglich halten: insbesondere im Hinblick auf die Schulungs- und Prüfungssprache, die beim Lkw-Führerschein zwar 12 Sprachen umfasst, bei der Grundqualifikation aber ausschließlich Deutsch sein soll. Und ich frage im Hinblick auf das aufwändige Anerkennungserfordernis für Schulungsräume, das mit Hinweis auf die Arbeitsstättenverordnung vereinfacht werden könnte und im Hinblick auf die Anerkennung der Dozenten und die Weiterbildungspflicht, die eigentlich nach dem Prinzip "einmal anerkannt heißt bundesweit anerkannt" organisiert werden müsste. Vielen Dank.

Vorsitzender: Dankeschön, Kollege Wittke. Herr Dr. Schmidt, bitteschön, und dann Herr Baumeister und Herr Quentin.

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL): Herr Wittke, Sie stellen sehr interessante Fragen. Praxistauglich finden wir die Lösung schon, aber sie ist unbedingt verbesserungsbedürftig. Bei den Schulungsräumen haben wir schlechte Erfahrungen gemacht, wenn man keine Mindestanforderungen stellt. Wir wollen nicht, dass das weiterhin in Hinterzimmern von Bäckerläden abläuft. Da wa-



ren Verstöße festzustellen, dass dort Gefälligkeitsbescheinigungen gegen 50 Euro ausgestellt wurden. Beim Anerkennungserfordernis würden wir sogar noch einen Schritt weiter gehen. Wir meinen nicht nur, dass sich die jeweiligen Institute und Ausbilder anerkennen lassen sollten, sondern dass wir ein Register einführen müssten. Woher soll ich wissen, ob einer, der mir Berufskraftfahrer-Qualifizierungslehrgänge anbietet, überhaupt zugelassen ist oder ob ihm die Zulassung entzogen wurde? Wir haben auch keine Transparenz. Wenn ich in einer Region sitze, und frage, wer bietet denn überhaupt Berufskraftfahrer-Qualifizierung an, frage ich, wer hat denn tatsächlich eine Erlaubnis? Dieselbe Frage ergibt sich für die Genehmigungsbehörden. Wenn ich dort hinkomme und will meinen Führerschein verlängern, woher soll die Führerscheinstelle wissen, ob die Bescheinigung, die ich zur Berufskraftfahrer-Qualifizierung mitbringe, tatsächlich von einem zugelassenen Unternehmen ist oder ob sich hier jemand selbst eine interessante Urkunde ausgedruckt hat? Da müsste aus unserer Sicht unbedingt nachgearbeitet werden. Die Prüfungssprache ist für uns beim Führerschein noch eine interessante Variante, weil wir Leute ausbilden müssen und es dort auf das Detail ankommt. Wir meinen, die Prüfungssprache für Berufskraftfahrer sollte Deutsch sein und bleiben, denn diese Fahrer müssen zu unseren Kunden kommen. Sie müssen auch bei Unterwegs-Kontrollen Auskunft geben können. Wenn der Fahrer so weit weg ist von der deutschen Sprachkultur, dass er nicht mal Auskunft geben kann, was er da tut, würden wir das für eine fatale Entwicklung in Bezug auf die Qualifikation der Fahrer betrachten.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann Herr Baumeister.

Wolfgang Baumeister (DIHK): Wir wollten mit der Berufskraftfahrer-Qualifikation eine gewisse Qualität im öffentlichen Interesse, aber auch im Interesse des Gewerbes. Die Freiwilligkeit ist gescheitert. Die Freiwilligkeit in Bezug auf die Ansprüche an Qualität der Schulungsveranstalter oder an die Einrichtung der Räumlichkeiten. Hier spreche ich nur von Einzelfällen, aber die sind in häufiger Zahl zu bemerken.

Darum kann ich nur sagen, was Herr Prof.

Schmidt auch sagt: Wir brauchen ein geregeltes Anerkennungsverfahren für Räume und Personen. Wir brauchen eine gewisse Qualitätsbestimmung für den Umfang der Fähigkeiten der eingesetzten Personen und die Sprache Deutsch ist für uns unzweifelhaft, weil dieses Gewerbe auch davon lebt, dass Sicherheitsfragen ausgetauscht werden können. Dankeschön.

Vorsitzender: Danke. Ich will darauf hinweisen, dass wir ein Wortprotokoll von der öffentlichen Sitzung erstellen, darum bitte immer das Mikrofon an- und wieder ausschalten, Herr Baumeister. Dann kommt der Herr Quentin.

Dieter Quentin (BVF): Schönen Dank dafür, dass ich hier sprechen darf. Ich schließe mich den beiden Vorrednern in Bezug auf die Prüfungssprache Deutsch für die Thematik der beschleunigten Grundqualifikation und der Grundqualifikation eindeutig an. Es macht keinen Sinn, der Branche nicht-deutschsprechende Kraftfahrer zur Verfügung zu stellen. Die Führerscheinausbildung ist sicherlich anders zu bewerten.

In Bezug auf die Zulassung von Räumlichkeiten und Kriterien und die Dozenten kann ich mich voll umfänglich den Äußerungen von Prof. Dr. Schmidt anschließen. Wir brauchen dort eindeutige Regelungen, um eine hohe Qualität zu gewährleisten.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann kommen wir zur Fraktion DIE LINKE. Dort hat der Kollege Lutze das Wort.

Abg. **Thomas Lutze (DIE LINKE.):** Die erste Frage geht an Herrn Satz. Es wird viel darüber gesprochen, dass wir in Europa grenzüberschreitend tätig sind. Sehen Sie die Vorlagen, die hier im Parlament sind, tatsächlich als geeignet an? Was sind die konkreten Punkte dafür, dass, diese Ausbildung, diese Qualifikation usw. wirklich, auch im europäischen Ausland – zum Beispiel: Frankreich – tatsächlich auch Realität wird? Reicht das aus, was wir hier haben oder gibt es da Verbesserungsbedarf?



Die zweite Frage habe ich sowohl an Herrn Prof. Schmidt wie an Herrn Baumeister. Vielleicht ist das ein ganz kleines bisschen abseits von Thema, aber ich habe selber einige Bekannte, die selber Lkw fahren, wo man auch unter dem Stichwort – man kann schon fast sagen – „Scheinselbständigkeit“ sehen kann, wie die unterwegs sind. Mich würde interessieren, wie bei solchen Kolleginnen und Kollegen, Qualifikationsmaßnahmen und Weiterbildung funktionieren sollen? Ich kann mir gut vorstellen, dass die großen internationalen Speditionen das auf dem Schirm haben, aber wie läuft das bei den ganz kleinen Unternehmen und bei den Selbständigen?

Jörg-Michael Satz (MOVING e. V.): Zum Thema Grenzüberschreitung: Das ist eine spezielle Sache, die Deutschland und Frankreich in diesem Fall betrifft. Ich würde natürlich bevorzugen, wenn wir eine einheitliche Regelung hätten, die ganz Deutschland oder ganz Frankreich umfasst, in der alles geregelt sein sollte. Man kann das meines Erachtens nicht auf ein Bundesland abwälzen. Ich bin der Meinung, es muss eine bundes- oder europaeinheitliche Regelung geben. Anders ist das aus meiner Sicht nicht zu realisieren. Bei der Ausbildung möchte ich sagen: es ist angedacht und es ist auch der Sinn des Gesetzes, dass es europaweit gleichmäßig angewandt und umgesetzt werden soll. Für uns ist ein ganz entscheidendes Thema, dass langfristig oder mittelfristig ein Vergleich und eine Überprüfung der deutschen und ausländischen oder europäischen Fahrer möglich werden. Das ist meines Erachtens nur möglich, wenn wir in Deutschland zumindest entsprechende Register vorhalten und ich denke, dass das im Zeitalter der Digitalisierung eigentlich nicht mehr anders sein kann.

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL): Sie sprechen das Thema Scheinselbständigkeit an. Grade bei Kleinbetrieben war der Drang besonders groß, die unseriösen Angebote für den Qualifizierungsnachweis im Bäcker-Hinterzimmer gegen Zahlung einer mäßigen Gebühr anzunehmen. Unser Verband hat von Anfang an gesagt, es ist sehr wichtig, dass wir diese Praxis stoppen und für Qualifizierung sorgen. Unser genossenschaftliches System hat gerade für klein- und mittelständische Unternehmen

interessante Angebote, wo man für ordentliche Seminargebühren – um die 100 Euro – seinen Qualifizierungsnachweis erwerben kann. Dort bekommt man auch Inhalte vermittelt. Insofern war für uns wichtig, dieses Loch, dass in der Qualifizierungsverordnung vorhanden war, zu schließen, indem wir die Anforderungen an diejenigen, die das überhaupt dürfen, definieren, hochhalten und dokumentieren. Ich wiederhole, dass wir unbedingt das Register brauchen, wer noch zugelassen ist. Wenn das einmalig im Jahr 2017 läuft, wissen wir 2020 nicht, wer noch zugelassen ist.

Zum Thema: Deutschland – Frankreich: Da hatte ich keine Sorge, was die Qualifizierung betrifft. Frankreich hat eine lange Tradition, was Berufskraftfahrer betrifft. Was mir einige Sorge macht, ist die Anerkennung der entsprechenden Nachweise, dass die Qualifizierung abgelegt wurde. Hier muss ich Ihnen sagen, wir hätten gern eine separate Regelung. Weg vom Führerschein, weg von der Schlüsselzahl „95“. Denn immer öfter, grade bei jugendlichen Berufskraftfahrerauszubildenden, stimmen der Qualifizierungsnachweis mit dem Zeitpunkt des Führerschein-Ablaufs nicht überein. Der junge Mann macht mit 17 Jahren den Führerschein der Klasse B und dann hat er irgendwann die Qualifizierung mit 18 ½ oder 19 Jahren, wenn er die Lehre fertig hat. Dann hat er die Qualifizierung zwei Jahre später als den Führerschein, er müsste den Führerschein also umschreiben lassen. Wir sind daher für eine separate Bescheinigung, wie es uns die Franzosen vormachen. Ein Kärtchen wäre die ideale Lösung.

Wolfgang Baumeister (DIHK): Zum Stichwort „Scheinselbständigkeit“: Wir haben im gewerblichen Güterkraftverkehr die Scheinselbständigkeit durch die Lizenzpflicht sicherlich etwas zurückgedrängt. Es gibt Selbständige, die faktisch abhängig beschäftigt sind, aber in der Tat arbeitet der Unternehmer auf eigenes Risiko und er ist gewöhnt, auch in anderen Bereichen, z.B. im Gefahrgutbereich, sich strukturiert qualifizieren zu lassen, wenn er dort tätig werden will. Insofern sehe ich die Berufskraftfahrer-Qualifikation nicht als besonderes Hindernis für einen selbst fahrenden Unternehmer. Gleichwohl: die „Verlockungen“ müssen weg; Herr Prof. Schmidt hat da völlig Recht. Es ist menschlich, dass ich das nehme, was mir gerade zupass kommt. Insofern halte ich auch



hier wieder das Plädoyer dafür, dass die Qualifizierungsmaßnahmen strukturiert und registriert sind und man ohne großen Aufwand erkennen kann, dass jemand eine Maßnahme durchlaufen hat, die zulässig war.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommen wir zur SPD-Fraktion, zum Kollegen Schiefner.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Baumeister, Herrn Satz und Herrn Prof. Schmidt.

Uns liegen schriftliche Stellungnahmen von Ihnen vor. Sie haben Verbesserungsvorschläge gebracht, die bisher im Verfahren noch nicht berücksichtigt wurden. Sie bemängeln unter anderem die bundeseinheitliche Zersplitterung der Zuständigkeiten wegen der Ausführung durch die Länder und dass eine Chance zur Harmonisierung verpasst werde. Sie fordern ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungssystem, ein zentrales Register der Ausbildungsstätten mit Teilnehmerdokumentation und bundeseinheitlichem Fahrer-Qualifikationsnachweis. All das findet sich im jetzigen Entwurf nicht wieder und es wird auch immer wieder argumentiert, Kosten und Aufwand seien für das, was Sie in Ihren Positionen vertreten, zu hoch. Ich würde mich freuen, wenn Sie vertiefend darstellen könnten, welche negativen Folgen für die Kontrollbehörden, Fahrer, aber auch die Speditionen aus den bestehenden Uneinheitlichkeiten resultieren und welche positiven Effekte demgegenüber bei einem Zentralregister und einem einheitlichen Fahrer-Qualifikationsausweis zu erwarten sind.

Jörg-Michael Satz (MOVING e. V.): Für uns ist es ganz wichtig, dass wir das zentrale Register haben. Dieses Zentralregister macht es erst möglich, dass wir die Daten der Teilnehmer und die der Ausbildungsstätten abgleichen können, damit wir bei einer Kontrolle klar erkennen können, ob die Bescheinigungen richtig ausgestellt worden sind.

Ein weiteres großes Problem in dem jetzigen Entwurf ist die Dokumentation von Teilnehmern. Wenn jemand in den Kurs kommt, muss das dokumentiert sein, damit niemand zu Unrecht eine

Bescheinigung erhält. Momentan ist es so: Nirgendwo werden Teilnehmerlisten zentral vorgehalten, also ist eine Kontrolle praktisch gar nicht möglich. Worst-Case: Sie waren gar nicht anwesend und bekommen dennoch eine Bescheinigung.

Das ist für uns ein ganz wesentlicher Faktor. Der Vorteil eines zentralen Registers, eines Onlineregisters, ist natürlich, dass es sehr flexibel ist. Jetzt haben wir eine 5-Tages-Regelung, bevor die Teilnehmerlisten abgegeben werden müssen. Das ist aus unserer Sicht ein bisschen an der Branche vorbei gedacht. Die Branche muss sehr kurzfristig terminieren und deswegen wäre eine kurzfristigere, flexiblere Regelung von Vorteil. Aber das kann man meines Erachtens nur mit einem Onlineregister verwirklichen.

Vorsitzender: Danke. Dann Herr Prof. Dr. Schmidt.

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL): Herr Schiefner, Sie sprechen einen wichtigen Punkt an. Wir sind alle „frankreichgeschädigt“, speziell die westlichen Bundesländer. Die in Deutschland ausgestellten Qualifizierungsnachweise wurden in Frankreich nicht anerkannt. Das heißt, die Berufskraftfahrer, die beispielsweise von Baden-Württemberg oder auch Rheinland-Pfalz nach Frankreich gefahren sind, die einen französischen Führerschein hatten, aber auch in Deutschland beschäftigt sind, hatten dort keine entsprechenden Qualifizierungsnachweis, weil man gesagt hat: Ein Franzose muss in Frankreich den Nachweis führen. Die „95“ können wir logischerweise nicht in den französischen Führerschein eintragen. Also standen wir ohne Qualifizierungsnachweis da.

Einige Länder haben im Vorgriff auf die jetzt zu beschließende Regelung Ersatzbescheinigungen ausgestellt, die auch – zumindest im nationalen Verkehr – für den französischen Führerschein anerkannt wurden. Deshalb nochmals unser starkes Plädoyer: Eine einzige Bescheinigung bundesweit, möglichst als Karte auszugeben, die auch in Frankreich anerkannt werden muss und kein Stückwerk nach dem Motto: „Es gibt in Baden-Württemberg eine andere als in Saarbrücken und die Hamburger wissen nicht einmal, dass es so



etwas gibt“. Das kann nicht im Sinne einer ziel-führenden gesetzlichen Regelung sein.

Das waren die negativen Folgen. Positive Auswirkungen sehe ich durch sehr viel weniger bürokratischen Aufwand für die Betroffenen. Man muss nicht mehr unbedingt die Synchronisierung von Führerschein und Qualifizierungsnachweis vornehmen. Wenn wir zur Führerscheinstelle kommen, ist entweder der Führerschein abgelaufen oder die Qualifizierung. Jedes Mal werden neue Papiere benötigt. Wenn wir beide Nachweise – nämlich den Führerschein vom Befähigungsnachweis – trennen, dann können beide Vorgänge separat bearbeitet werden und wir sehen darin deutliche Kosteneinsparungen gegenüber dem Status Quo.

Meldepflichten und Teilnehmerlisten sind für uns auch ein wichtiges Thema. Wir haben häufig Fahrer, die krank werden. Man muss sich irgendwie abmelden können. Das wissen die aber nicht fünf Tage vorher. Oder es wird ein Schulungsleiter krank. Wir haben mehrere Leute, die das Thema übernehmen könnten, also brauchen wir die Möglichkeit, kurzfristig den Schulungsleiter austauschen zu können. Im Rahmen moderner Kommunikation und Datenbanktechnik dürfte das kein Thema sein.

Wir vertrauen darauf, dass die vorgesehenen Kontrollen der Ausbildungsgänge dafür sorgen werden, dass die Betrugsanfälligkeit wegfällt. Wenn nämlich der Kontrolleur eine letzte Meldung hat, die aktuell ist und er findet den Teilnehmer nicht, obwohl der gemeldet ist, hat er ganz andere Möglichkeiten, als in einem unflexiblen System, wo es 3000 Ausreden gibt, warum etwas anderes gemeldet wurde, als tatsächlich stattfindet.

Vorsitzender: Dankeschön. Und dann Herr Baumeister.

Wolfgang Baumeister (DIHK): Herr Schiefner, vielen Dank. Der vorgelegte Gesetzesentwurf wird eingeleitet u. a. mit dem Hinweis auf fehlende Transparenz und in der Tat, im Gesetzesentwurf findet sich nichts zum Thema Transparenz. Das heißt also, Transparenz für die ausführenden Behörden, nämlich für die Eintragungs-/Genehmigungsbehörden bzw. auch für uns als Prüfungsbe-

hörde, die wir Bescheinigungen vorgelegt bekommen, die in ganz Deutschland erstellt worden sein können. Und jedes der 650 Straßenverkehrsämter muss das nachvollziehen können. Das ist ohne ein zentrales Register nicht darstellbar.

Der zweite Teil ist die Frage der Karten. Auch hier, glaube ich, hat der Bundesrat schon deutlich gesagt, dass die Richtlinie nur vorsieht, dass die Bundesrepublik Deutschland einen entsprechenden Fahrerqualifizierungsnachweis vorlegt und das kann dann nicht bei einem Bundesland hängen bleiben. Wie sollen die Dinger dann aussehen? Als Absender „Bundesrepublik Deutschland“ schreibt dann das Saarland oben drüber, „im Auftrag“? Da ist schon eine rechtsstrukturelle Problematik gegeben.

Herr Schiefner, zu den Kosten. Ich denke, dass in Deutschland ein Leistungsempfänger durchaus Anspruch darauf hat, dass er eine Leistung erhält, die rechtmäßig ist, die rechtssicher ist, die aber auch angemessen flexibel ist und die verfügbar ist. Das kostet Geld. Leistungserbringer müssen sicherlich Kosten aufwenden, ob das jetzt für ein System, für eine zentrale Erfassung, für ein Register, für eine Karte oder für andere Dinge ist. Aber bisher, das muss man auch sehen, zahlen die Fahrer bereits einen erheblichen Betrag. Sie zahlen knapp 30 Euro für die Eintragung allein der „95“, müssen dabei aber eine neue Führerscheinkarte kaufen, die kostet 15 Euro und obendrauf legen sie, wenn sie den Führerschein verlängern wollen, 43 Euro. Also haben die Fahrer zwischen 40 und 70 Euro allein an Behördenkosten, um ihre Fahrerlaubnis verlängert zu bekommen und die „95“ eingetragen zu kriegen.

Allerdings zahlen sie auch für die Schulung. Das Risiko der Rechtmäßigkeit der Bescheinigung liegt beim Fahrer oder bei den Unternehmen, die ihren Fahrern die Kosten erstatten. Das heißt: es gibt System- und Erstellungskosten, auf der anderen Seite werden aber auch Gebühren fällig. Man muss sehen: es gibt das öffentliche Interesse, ich finanziere also einen Anteil aus Steuern. Auf der anderen Seite gibt es einen persönlichen Vorteil, so dass man eine Gebühr erheben kann. Ich meine, ein sicheres System kann mit einer angemessenen und vernünftigen Gebühr belegt werden. Insofern sehe ich nicht, dass wir ein Kostenproblem hätten. Wir haben ein Systemproblem. Es kann aber nicht sein, dass ich ein System den



Strukturen unterstelle, sondern ich habe das System den Anforderungen anzupassen. Dankeschön.

Vorsitzender: Danke, Herr Baumeister. Dann kommt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Kollege Kühn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Wir wissen derzeit nicht, wer in der Ausbildungsstätte ist und wie viele es eigentlich gibt. Deshalb bräuchten wir, so sehe ich das auch, ein zentrales Register. Ich würde die erste Frage an Herrn Faßbender richten und fragen: Würde Ihnen so ein zentrales Register nicht wesentlich bei Ihrer Kontrolltätigkeit helfen?

Die zweite Frage geht an Herrn Satz. Es geht nicht nur um die Frage, dass diese Kurse stattfinden und dass kontrolliert wird, ob die Teilnehmer tatsächlich teilgenommen haben, sondern es ist auch die Frage, wer diese Kurse gibt und welche Qualifikation derjenige oder diejenige hat. Wir wollen nicht, dass das Leute sind, denen die Erfahrungen fehlen und die keine entsprechende Qualifikation haben. Daher nochmal die Frage: Halten Sie das, was jetzt im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für ausreichend, um eine regelmäßige Fortbildung von Dozenten und Anforderungen, die man an die Dozenten stellt, zu gewährleisten?

Die dritte Frage geht an Herrn Werner. Ich will das Thema Ausbildungsinhalte zu sprechen kommen und Sie fragen, wie Sie es einschätzen: ob die richtig gewichtet sind, ob die vollständig sind, ob die Mindestanforderungen bei den einzelnen Modulen in Ordnung sind oder ob wir uns das mal genauer angucken sollten?

Frank Faßbender (BAG): Hinsichtlich der Kontrollpraxis stellt es sich so dar, dass ein derartiges Register sich zunächst nicht auf die Kontrollpraxis des Bundesamtes selbst auswirken würde. Wir kontrollieren auf der Straße, bei Straßenkontrollen, das Vorliegen der Qualifikation anhand des Eintrags im Führerschein. Also der Schlüsselzahl „95“ oder des Vorliegens eines gesonderten Kärtchens dieses Fahrqualifizierungsnachweises. Das sind die Dokumente, die wir überprüfen.

Das Kontrolldefizit besteht vielmehr bei den Fahrerlaubnisbehörden, die die Eintragung im Führerschein vornehmen bzw. den Fahrqualifizierungsnachweis ausstellen müssten, weil denen möglicherweise Bescheinigungen vorgelegt werden, die nicht den Tatsachen entsprechen, wie die Kollegen eben schon erwähnt haben.

Ein zentrales Register wäre sehr kostenaufwendig. Es haben Kostenschätzungen stattgefunden und das ist zeitnah nicht umsetzbar. Gerade das Bundesamt hat Erfahrungen mit der Verkehrsunternehmensdatei gemacht, die uns von Seiten der Europäischen Union vorgeschrieben worden ist. Dort hat die Einführung mehrere Jahre gedauert. Andererseits hat das Bundesamt auf Grund seiner Zuständigkeit für die Zuwendungsverfahren für den Güterkraftverkehr auch Erkenntnisse gewonnen, dass Missbrauch betrieben wird. Insofern ist uns die Lage durchaus bewusst und hier ist ein zeitnahes Handeln erforderlich und wir brauchen eine zeitnahe Lösung. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollte versucht werden, mit möglichst wenig Aufwand, zeitnah Strukturen zu schaffen, die eine bessere Überwachung der Weiterbildungsbetriebe ermöglichen. Dafür enthält der Gesetzentwurf die entsprechenden Regelungen.

Jörg-Michael Satz (MOVING e. V.): Wir kommen zum Thema Qualifikation der Dozenten, ein ganz zentrales Thema. Es muss sichergestellt werden, dass die Dozenten entsprechend geschult sind. Nur gutgeschulte Dozenten können entsprechende Veranstaltungen durchführen und die Weiterbildung qualitativ auf einem hohen Niveau halten.

Ganz wichtig sind natürlich auch regelmäßige Fortbildungen der Dozenten. Ich würde sagen, dass sie sich – alle drei Jahre oder so ähnlich – fortbilden müssten, damit sie auf einem neuen Stand sind.

Ein weiterer wichtiger Punkt für uns ist so etwas wie eine Lernzielkontrolle. Ich habe selbst zwei Jahre lang als Ausbildungsleiter gearbeitet und festgestellt: Wenn man Kurse machen muss, wo man eigentlich nur die Zeit absitzt, ist das nicht effizient. Eine Art von Lernzielkontrolle am Ende eines Lehrgangs trägt wesentlich zum Erfolg eines Lehrgangs bei. Der nächste Punkt ist, dass die Ausbildungsstätten jeglicher Art, ob nun Fahr-



schulen oder andere, entsprechendes Lehr- und Lernmaterial vorhalten müssten.

Ralph Werner (ver.di): Zur Frage der Qualität der Ausbildung muss man sagen, dass diese auch von der Qualität der Ausbilder abhängt. Insofern schließe ich mich meinen Vorrednern an, dass auf alle Fälle die Qualität dargestellt werden muss. Wir könnten uns vorstellen, dass man eventuell nochmal überdenkt, ob man statt drei Schwerpunkten fünf macht, um eine 1:1-Konstellation hinzubekommen.

Zur Frage der Thematik, die man dort schult und die Vorstellung, dort eine Lernkontrolle zu machen: das können wir ohne weiteres mittragen. Natürlich ist klar, dass die reine Teilnahme nicht dazu führt, dass man diese Inhalte auch verinnerlicht hat. Oftmals ist das nur ein Absitzen und ich glaube, wir haben alle ein Interesse, dass die Themen tatsächlich vom Kraftfahrer verinnerlicht werden. Insofern sind wir auch daran interessiert, dass solche Inhaltskontrollen oder Lernkontrollen durchgeführt werden

Vorsitzender: Vielen Dank. Es war eine kurze wichtige Anhörung. Wir bedanken uns bei Ihnen und wünschen noch einen angenehmen Tag. Sie werden sicherlich das Gesetz weiter begleiten, bis es in die dritte Lesung geht. Damit schließe ich die Anhörung.

Schluss der Sitzung: 12.42 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



Anlage

ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

Ausschussdrucksachen 18(15)333 A-E

Öffentliche Anhörung am 22. Juni 2016

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

Drucksache 18/8183

A-Drs. 18(15)333-A Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)	Seite 1
A-Drs. 18(15)333-B Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)	Seite 3
A-Drs. 18(15)333-C Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)	Seite 11
A-Drs. 18(15)333-D MOVING International Road Safety Association e.V.	Seite 17
A-Drs. 18(15)333-E Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF)	Seite 19

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)333-A
Stellungnahme zur ÖA am 22.06.2016

ver.di • Paula-Thiede-Ufer 10 • 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin



Stellvertretende Vorsitzende
Bundesfachbereichsleiterin

Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Bundesvorstand

Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Telefon: 030/6956-99
Durchwahl: 2500
Telefax: 3760

andrea.kocsis@verdi.de
www.verdi.de

Andrea Kocsis
Fachbereich Postdienste,
Speditionen und Logistik

Datum 15. Juni 2016
Ihre Zeichen
Unsere Zeichen 20

Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Stellungnahme zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes geben wir wie folgt ab:

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2 Absatz 2a BKrFQG)

Die Verringerung des vorgeschriebenen Mindestalters für Fahrten ohne Fahrgäste von 20 auf 18 Jahre wird von uns begrüßt. Praktische Erfahrungen sind im Rahmen einer Berufsausbildung von besonderer Bedeutung. Mit dieser Gesetzesänderung wird die Möglichkeit geschaffen, diese Erfahrungen schon früher in die Berufsausbildung zu integrieren.

Zu Artikel 1 Nummer 5 und 6 (§ 7 und § 7a BKrFQG)

Mit den Änderungen und Ergänzungen werden bestehende Regularien konkretisiert und weitere Elemente integriert, die nach unserer Auffassung gut geeignet sind, Unregelmäßigkeiten bei der Durchführung der beschleunigten Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern weitestgehend zu verhindern. Die Voraussetzungen für die Anerkennung von Ausbildungsstätten für die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung und die Art und Weise der Durchführung der Qualifikation sowie die Ansprüche an Lehrpersonal, Unterrichtsräume und Unterrichtsmittel sind deutlich konkreter gefasst. Damit sind eine wirksame Kontrolle und die Sanktionierung bei Verstößen stark verbessert.

Zu Artikel 1 Nummer 7b (§ 8 Absatz 4 BKrFQG)

Die Bundesregierung führt in ihrer Gegenäußerung auf die Stellungnahme des Bundesrates zum Thema „Grenzgänger“ aus, dass es sich bei der geplanten Ergänzung in oben aufgeführten Paragraphen um regionale Probleme an der Grenze zu Frankreich handle. ver.di ist in Sorge, dass eine hierfür zu schaffende gesetzliche Sonderregelung dazu führen könnte, die Tür für neuerliche Formen des Missbrauches zu schaffen. Es sollte daher stattdessen politisch angestrebt werden, mit Frankreich eine bilaterale Lösung über die gegenseitige Anerkennung von Ausbildungsnachweisen gemäß Richtlinie 2003/59/EG zu finden.

gez. Andrea Kocsis

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

Vorbemerkung:

In der Begründung zur Änderung des Gesetzes wird auf die festgestellten Unregelmäßigkeiten bei der Durchführung der Schulungen sowie auf die Schwierigkeiten bei der Verifizierung der vorgelegten Bescheinigungen auf Grund der unterschiedlichen Verteilung der Zuständigkeiten hingewiesen. Dies soll nunmehr durch Konkretisierung der Anerkennungsvoraussetzungen, d. h. nur für staatlich anerkannte Ausbildungsstätten und durch Bußgeldtatbestände verhindert werden. Zur Verbesserung der bemängelten Schwierigkeiten bei Kontaktaufnahme, Abstimmungen und Transparenz wäre die Anerkennung aller Ausbildungsstätten durch eine zentrale Stelle und die Einrichtung eines zentralen Registers der anerkannten Ausbildungsstätten.

Art. 1 des 2. BKrFQG-ÄndG

zu 1. (§ 1 Abs. 1 letzter Satzteil)

Durch den Austausch des Begriffes „Fahrten“ durch „Beförderungen“ wird deutlich, dass das Gesetz keine Anwendung auf Fahrten ohne Güter oder Fahrgäste, sog. Leerfahrten, finden soll. Diese Klarstellung im Gesetz, die bereits durch einen Erlass des BMVI vom 13.03.2015 zum Ausdruck kam, ist zu begrüßen.

zu 2. (§ 2)

Die Absenkung des Mindestalters für Fahrten mit leeren Omnibussen auf 18 Jahre ist zu begrüßen.

zu 5. e) (§ 7 Abs. 5, 6 und 7)

Der Ansatz, sowohl bei der Anerkennung als auch bei der Durchführung der Schulungen, größeren Wert auf die Überwachung zu legen, entspricht den Erfahrungen und wird unsererseits begrüßt. Es ist jedoch sehr bedauerlich, dass die Gelegenheit nicht genutzt werden soll, das gesamte System

der Anerkennung und der Überwachung zu überarbeiten und letztlich zu bündeln. Dies umso mehr, weil bereits bei der Problem- und Zieldefinition darauf hingewiesen wird, dass "die unterschiedliche Verteilung der Zuständigkeiten (...) auf verschiedene Verwaltungsebenen in den einzelnen Bundesländern sowie auf die IHKs" die "Kontaktaufnahme und notwendige Abstimmungen sowie den Datenabgleich" erschweren. Infolgedessen wäre ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungssystem (unter Wegfall der gesetzlichen Anerkennungen) eine Option gewesen. So aber wurde am System der Zersplitterung der Zuständigkeiten festgehalten. Verstärkt wird diese Problematik durch die Option, sich für die Kontrolle geeigneter Personen oder Stellen bedienen zu können. Das dürfte dazu führen, dass selbst innerhalb einzelner Bundesländer je nach überwachender Behörde ganz unterschiedliche Überwachungsregime für die neu einzuführende Regelüberwachung installiert werden. Bedenkt man, dass eine Ausbildungsstätte ggf. mehrere Möglichkeiten der Anerkennung hat (bspw. kann ein Ausbildungsbetrieb jederzeit auch eine staatliche Anerkennung beantragen), dann bedeutet dies auch ein gewisses Wahlrecht bei der Überwachung. Es sollte überdacht werden, ob dies wünschenswert sein kann.

Unzutreffend dürfte der Verweis in § 7 Abs. 7 Satz 1 auf die Absätze 4 und 5 (Durchführung der Überwachung durch geeignete Personen) sein. Hier müsste es wohl richtigerweise „Absätze 5 und 6“ heißen.

Bei den Angaben in § 7 Abs. 7, die der überwachenden Behörde anzuzeigen wären, findet sich auch der "Unterrichtsleiter". Mangels einer Definition geht aus dem Begriff „Unterrichtsleiter“ nicht klar hervor, wer damit gemeint ist. Handelt es sich hier um den jeweiligen Referenten, von denen es im Unterrichtsablauf mehrere geben kann oder ist hier der Leiter der Ausbildungsstätte gemeint? Hier wäre eine Klarstellung wünschenswert. Ergänzt werden sollten die Angaben um eine Dokumentation der Teilnahme bspw. in Form von Teilnehmer- und Anwesenheitslisten (Unterschrift der Teilnehmer).

Die vorgesehene Formulierung in § 7 Abs. 7 enthält keine Regelung dafür, wie in Fällen kurzfristig erforderlicher Änderungen von Schulungsräumen, des Gegenstands der Unterrichtseinheit oder eines Referentenwechsels innerhalb der Anzeigefrist vor Schulungsbeginn zu verfahren ist. Praxisgerecht wäre es, hier eine umgehende Pflicht zur Anzeige einer Korrektur vorzusehen.

zu 6. b) (§ 8 Abs. 4)

Bereits in unserer Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes und der Verordnung vom 27. November 2013 haben wir eine bundeseinheitliche Regelung zur Einführung eines Fahrerqualifikationsnachweises empfohlen. Dabei sollte dem Fahrer die Möglichkeit eingeräumt werden, sich

entweder für den Fahrerqualifikationsnachweis oder die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein entscheiden zu können.

Mit der Beschränkung der Fahrerqualifizierungsnachweisooption auf Fahrer, die keinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland besitzen, vergibt der Bund die Chance, das Problem einer Harmonisierung der unterschiedlichen Ablauftermine von Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrerqualifikationsnachweis zu lösen. Hätten auch Fahrer mit deutschem Wohnsitz die Option zur Entscheidung, so gäbe es keine Probleme mit unterschiedlichen Ablaufdaten mehr.

Es mutet zudem befremdlich an, wenn es ein Dokument, wie den europaweit gültigen Fahrerqualifizierungsnachweis, nur in einzelnen Bundesländern geben soll. Wie soll künftig verfahren werden, wenn bspw. ein in Frankreich wohnender Fahrer seine Weiterbildung in einem Bundesland absolviert, das keine Notwendigkeit zur Umsetzung sieht? Hat er dann die Option, den Nachweis zumindest in einem der Bundesländer zu erhalten, die von der Ermächtigung Gebrauch machen werden?

Ungeklärt bleibt, nach welchen Grundsätzen Antragsberechtigung besteht (muss man in dem Bundesland wohnen/ arbeiten)? Was ist bei Verlust? Besteht für die Fahrer ein Wahlrecht oder muss ein Nachweis erbracht werden, dass es sich um Grenzgänger handelt? Innerhalb welcher Frist nach Antragstellung muss der Fahrerqualifikationsnachweis ausgehändigt werden?

zu 7. (§ 9)

Der Gesetzgeber erweitert Bußgeldtatbestände. Die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach dem BKrFQG ist Ländersache und in einzelnen Bundesländern entweder in Verordnungen der Landesregierungen über Zuständigkeiten nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten oder in Verordnungen über die Zuständigkeiten nach dem BKrFQG geregelt. In den Länderverordnungen über Zuständigkeiten nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten sind die Zuständigkeiten unterschiedlichst geregelt und mitunter überhaupt schwer zu entnehmen. Es wäre deshalb zu überlegen, ob die Zuständigkeit für die Bußgelder nicht zentral oder zumindest zentral in den einzelnen Bundesländern geregelt werden sollte, so wie in Bayern, Hamburg oder Sachsen-Anhalt geschehen.

Ein Bußgeld von bis zu 20.000 € bietet den Kontrollbehörden eine sehr große Ermessensbreite. Einerseits ist dies aus Gründen der Abschreckung in der aktuellen Genehmigungssituation eine vertretbare Höhe. Andererseits wird es schwierig sein, in den völlig unterschiedlichen Fällen von Ordnungswidrigkeiten eine angemessene Bußgeldhöhe festzusetzen. Hier wäre eine bundeseinheitliche „Bußgeld-Regeltabelle“ hilfreich, in der die individuellen Besonderheiten und extrem unterschiedlichen Schwere der Vergehen berücksichtigt werden.

In den vergangenen Jahren sind Fälle bekannt geworden, in denen ein Unterrichtsanbieter mit Wohnsitz in einem Bundesland in unzulässiger Weise Schulungen in einem anderen Bundesland angeboten hat. Nach § 37 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) wäre hier alternativ die Ordnungsbehörde am Wohnsitz und die am Ort der Tatbegehung/-entdeckung örtlich zuständig. Auf Grund übereinstimmender Verwaltungspraxis in den Ländern sieht beispielsweise bei Verkehrsordnungswidrigkeiten in der Regel die Verwaltungsbehörde am Wohnsitz davon ab, tätig zu werden. Ist hier eine vergleichbare faktische Zuordnung vorgesehen? Eine Klarstellung zumindest in der Gesetzesbegründung wäre wünschenswert. Unter Umständen sollte auch eine spezialgesetzlich eindeutige Zuordnung der örtlichen Zuständigkeit in der BKrFQG-Novelle vorgesehen werden (beispielsweise: Ort der Niederlassung der Ausbildungsstätte).

Art. 1 der 1. BKrFQV-ÄndVO

§ 2 Abs. 7

Die Stundenzahl für Quereinsteiger ist zwar im Formblatt der Anlage 2a genannt, aber leider immer noch nicht in der Verordnung verankert. Um die Stundenzahl für den Unterricht von Quereinsteigern festlegen zu können, sollte der letzte Satz in § 2 Abs. 7 durch folgende Formulierung ersetzt werden:

"Die Dauer der Teilnahme am Unterricht gemäß § 2 Abs. 2 verkürzt sich auf 96 Stunden zu je 60 Minuten, von denen 10 Stunden auf das Führen eines Kraftfahrzeuges der betreffenden Klassen, das den Anforderungen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 entsprechen muss, entfallen müssen."

zu 3. (§ 4 Abs.1)

Die Klarstellung ist zu begrüßen, da einige Fahrerlaubnisbehörden bisher höhere Anforderungen stellen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Art. 7 der Richtlinie 2003/59/EG die Themen „Verkehrssicherheit“ und „Rationeller Kraftstoffverbrauch“ zum Schwerpunkt der Weiterbildung hat.

zu 4. a) bb) (§ 5 Abs.1 Nr. 2)

Ein obligatorisches Aushändigen der Bescheinigungen an den Teilnehmer ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da in der Vergangenheit immer wieder Fälle auftraten (Arbeitsgeberwechsel), in denen Bescheinigungen vom Arbeitgeber zurückgehalten wurden.

Schwierigkeiten dürften sich indes dadurch ergeben, dass oftmals kurzfristig zusätzliche Teilnehmer dazu stoßen, die vorher nicht gemeldet waren (vgl. oben Anmerkung zu 5. e) (§ 7 Abs. 7)). In diesen Fällen haben die Referenten die geforderte Bescheinigung nicht dabei.

Ferner wurde uns zur Kenntnis gegeben, dass bei Inhouse-Schulungen in den Räumlichkeiten des Unternehmens die Teilnehmer oftmals erst am Tage der Weiterbildung erfasst und die Teilnahmebescheinigungen bislang erst mit der Rechnung zugesandt werden. Eine Vorabanmeldung der Teilnehmer durch das Unternehmen an die Ausbildungsstätte erfolgt zumindest bislang häufig nicht, so dass die Schulungsunternehmen die Erfassung der Teilnehmerdaten am Schulungstag als Dienstleistung übernommen haben.

Aus den genannten Gründen wäre die Einführung einer Frist wünschenswert, binnen derer die Bescheinigung dem Teilnehmer zugehen muss.

a) (§ 5 Abs.1a)

Lehrgangsbescheinigungen können nicht immer das Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides enthalten. So gibt es bei Ausbildungs- und Umschulungsbetrieben gem. § 7 Abs. 1 Nr. 3 und 4 keinen förmlichen Anerkennungsbescheid. Die Möglichkeit die Ausbildung durchzuführen richtet sich nach der Eignung des jeweiligen Betriebes gem. § 27 Abs. 1 S. 1 BBiG. Aufgrund dessen kann die Bescheinigung dieser Betriebe kein Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides enthalten, so dass auf das „Aktenzeichen des Anerkennungsbescheides“ als Bestandteil der Bescheinigung verzichtet werden sollte.

In die Aufzählung sollte neben dem Geburtsdatum auch der Geburtsort (ist in den Musterbescheinigungen gem. Anlage 2 a und 2 b enthalten) aufgenommen werden.

zu 5 (§ 6)

§ 6 der BKrFQG gilt wohl auch in seiner neuen Fassung nur für die Ausbildungsstätten, die nach § 7 Abs. 1 Nr. 5 eine Anerkennung benötigen. Bei einer einheitlichen Anerkennung, wie in zu 5. e) (§ 7 Abs. 5, 6 und 7 BKrFQG) angeregt, würden die Kriterien für alle Ausbildungsstätten gleichermaßen gelten und somit eine gleichmäßige Qualität gewährleisten.

zu 6. (§ 7)

Die Festsetzung der Obergrenze der Teilnehmerzahlen ist aus den bisherigen negativen Erfahrungen mit „Massenschulungen“ aus didaktischen Gründen nachvollziehbar und begrüßenswert.

zu 6. (§ 8)

Die Festsetzung einer fixen dreitägigen Fortbildung für alle Referenten spiegelt nicht wieder, dass tatsächlich zwei ganz unterschiedliche Typen von Ausbildern eingesetzt werden. So setzen viele Ausbildungsstätten stunden- oder tageweise Spezialisten für einzelne Themen wie gesunde Ernährung, Erste Hilfe, Marktordnung etc. ein. Andere Referenten decken dagegen sämtliche Inhalte gemäß Anlage 1 BKrFQV ab. Aus diesem Grund erscheint es sachgerechter, wenn hier die Zahl der

Weiterbildungsstunden für die Referenten sich nach den jeweils abgedeckten Sachgebieten richten würde. So würde beispielsweise für einen nur für einzelne Kenntnisbereiche eingesetzten Spezialisten dann evtl. nur ein Tag Fortbildung festgeschrieben, wohingegen für einen Referenten, der alle Kenntnisbereiche abdeckt, gegebenenfalls selbst die Zahl von drei Weiterbildungstagen unter Umständen nicht ausreichen dürfte.

zu 6. (§ 9)

(siehe Bemerkungen zu 7. (§ 9 BKrFQG)

Nach 6. (§ 7 Abs. 2 und § 9 Abs. 1 Nr. 2) BKrFQV-ÄndVO i.V.m. 7. (§ 9 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 1 Nr. 1) BKrFQG-ÄndG würde als Ordnungswidrigkeit auch mit Bußgeld belegt, wenn in den Unterrichtsräumen während des Unterrichts keine "Lehrmittel zur Gestaltung des Unterrichts und zur Visualisierung vorhanden sind". Die Formulierung mit diesem Abstraktionsgrad lässt eigentlich nur eine Sanktionierung für den Fall zu, dass keinerlei Lehrmittel vorhanden sind. Das kann jedoch nicht das Ziel einer Qualitätssicherung sein. Außerdem wäre dann eine Regelung faktisch überflüssig und wäre daher ganz zu streichen. Soll dagegen etwas anderes erreicht werden, nämlich eine qualifizierte Überwachung der Schulungsmaterialien, wie sie im Rahmen der Zulassung einer Ausbildungsstätte geprüft und genehmigt wurden, müsste dies auch so formuliert werden. Dabei gilt es jedoch zu bedenken, dass die gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten solche Unterlagen nicht vorzuweisen haben. Auch dies zeigt, dass letztlich ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungsverfahren zur Vermeidung solcher Probleme in der Rechtsetzung und Rechtsanwendung beitragen würde.

Der in 6. (§ 9 Abs. 2 Nr. 1) formulierte Tatbestand, wonach eine „nicht richtig“ ausgestellte Bescheinigung für den Unterricht der beschleunigten Grundqualifikation oder der Weiterbildung ordnungswidrig sein soll, sanktioniert lediglich fehlerhaft ausgestellte Bescheinigungen. Damit wird jeder Schulungsveranstalter, der auch unbeabsichtigt eine Bescheinigung fehlerhaft ausstellt, mit einer Ordnungswidrigkeit bedroht. Wichtiger wäre es, die Ausstellung von Bescheinigungen zu sanktionieren, denen kein oder nur Teile des vorgeschriebenen Unterrichts oder andere, als die bescheinigten Unterrichtsinhalte, zugrunde lagen oder im Unterricht nicht anerkannte Referenten eingesetzt wurden. Insofern sollte der Tatbestand präziser formuliert werden.

Zur Anlage 2a

Die Bescheinigung für die beschleunigte Grundqualifikation (Anlage 2a) sollte nicht von den Ausbildern zu unterschreiben sein, da mehrere Ausbilder in der Schulung tätig sind. Sollen mithin alle Ausbilder die Bescheinigung unterzeichnen? Im Bescheinigungsmuster der Anlage 2a sollte das vorgesehene Feld „Unterschrift Ausbilder“ gestrichen werden. Wichtig ist aus unserer Sicht, die

Bescheinigung um die Unterschrift des Teilnehmers zu ergänzen, so dass dieser den Erhalt der in der Bescheinigung ausgewiesenen Schulungsinhalte bestätigt. Wir würden es begrüßen, wenn alle notwendigen Angaben auf einer Seite vermerkt werden. Das Muster sieht z. Z. auf der Seite 1 und auf der Seite 2 Angaben zur Ausbildungsstätte vor. Die Angaben auf der Rückseite sollten als Erläuterung für die notwendigen Angaben auf der Seite 1 deklariert werden.

zu Art. 2 der 1. BKrFQV-ÄndVO Änderung der FeV

Nach wie vor unzutreffend wäre die Umsetzung der EU-Vorgaben zum Mindestalter (Art. 4 Nr. 4 Buchst. k Richtlinie 2006/126/EG i.V.m. Art. 5 Abs. 3 a) und b) Richtlinie 2003/59/EG): Zwar würde der Fall der Auszubildenden damit korrekt gelöst. Aus unserer Sicht würde jedoch auch nach der geplanten Korrektur die Inlandsauflage für 21-jährige Absolventen einer großen Grundqualifikation bestehen bleiben. Insofern ergäbe sich ein Widerspruch zu § 1 Abs. 1 Nr. 7 FeV, wonach die Inlandsauflage auch nach Ablegen einer Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 BKrFQG entfällt.

Es stellt sich die Frage, wie es sich bei den Fahrten mit leeren Bussen durch 18-jährige Personen verhält, wenn sie einen Kollegen (zweiter Fahrer) mitnehmen. Aus der Formulierung für § 10 Abs. 1 lfd. Nr. 9 Buchstabe f) könnte zwar geschlossen werden, dass es sich bei einem zweiten Fahrer nicht um einen Fahrgast handelt, dennoch wäre ein entsprechender Hinweis in der Begründung zur BKrFQV-ÄndVO wünschenswert.

Weitere Anmerkungen

In den Entwürfen ist aufgefallen, dass das Problem der Einordnung von Fahrern der Fahrerlaubnisklasse BE mit Schlüsselzahl 79.06 nicht aufgegriffen wurde. Es wäre zu begrüßen, wenn dieser Widerspruch zwischen Fahrerlaubnisrecht und Berufskraftfahrerqualifikationsrecht in der Novelle aufgegriffen und klargestellt würde.

Ansprechpartner im DIHK:

Andrea Höbel, Tel. 030/20308-2112, e-mail: hoebel.andrea@dihk.de

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Ergänzung der Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)

Wir ergänzen unsere Stellungnahme vom 20.07.2015 wie folgt:

Art. 1 der 1. BKrFQV-ÄndVO

§ 2 Abs. 4 S. 2

Die schriftliche Prüfung kann auch als elektronische Prüfung durchgeführt werden.

zu 6. (§7)

Ergänzung des neuen § 7

In die Vermittlung der Kenntnisse in zugelassenen Schulungsräumen können elektronische Lernmedien unter Anleitung und Aufsicht einer Lehrkraft einbezogen werden.

zu Anlage 2

Ziff 1 S. 2

Die schriftliche Prüfung kann auch als elektronische Prüfung durchgeführt werden.

Ansprechpartner im DIHK:

Andrea Höbel, Tel. 030/20308-2112, e-mail: hoebel.andrea@dihk.de

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)333-C
Stellungnahme zur ÖA am 22.06.2016

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

Frankfurt am Main, den 17.06.2016



Vorbemerkungen:

Die Möglichkeit, zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 22.06.2015 Stellung zu nehmen, nutzen wir gerne.

1. Der BGL begrüßt, dass die Anerkennung und Überwachung der Ausbildungsstätten und der Ausbilder im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und in der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung festgeschrieben werden sollen. Aufgrund des missbräuchlichen Umgangs auf dem Gebiet der beschleunigten Grundqualifikation und besonders der Weiterbildung erwarten wir, dass alle Ausbildungsstätten und Ausbilder den gleichen Anerkennungs- und Überwachungsanforderungen unterliegen. In diesem Zusammenhang regen wir an, dass die Anerkennung und Überwachung von einer landesweit zuständigen Stelle erfolgt. Diese bescheinigt auch die Anerkennung.

2. Um Fahrern und Unternehmen Transparenz über Ausbildungsstätten und deren Zulassung zu verschaffen, sollte eine bundesweite, öffentliche Datenbank aufgebaut werden, in der alle zugelassenen Ausbildungsstätten und Ausbilder aufgelistet sind. Nur so entsteht Gewissheit darüber, ob eine erteilte Zulassung durch die Landesbehörden nicht widerrufen wurde. Gleichzeitig entsteht Markttransparenz zu allen zugelassenen Ausbildungsstätten und Ausbildern, was die Auswahl einer geeigneten Ausbildungsstätte erleichtert. Im Übrigen benötigen die Ausgabestellen für die Erstellung von Qualifizierungsbescheinigungen bzw. Führerscheineintragungen aktuelle Informationen über zugelassenen Ausbildungsstätten und Ausbilder.

3. Die Einführung einheitlicher Bescheinigungen für beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung entspricht einer seit Jahren erhobenen Forderung des BGL. Hier bedarf es noch der Anpassung an die Vorschriften von Gesetz und Verordnung.

4. Ebenso Zustimmung findet die Einführung eines Fahrerqualifizierungsnachweises. War und ist es doch ein besonderes Anliegen des BGL, gerade eine Lösung für Grenzgänger herbeizuführen. Jedoch sollte ein Fahrerqualifizierungsnachweis generell im Interesse eines einheitlichen Vollzugs bundesweit verbindlich geregelt und nicht nur eine Ermächtigungsgrundlage für die Länder vorgesehen werden.

Zu den einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 5a)

Wir begrüßen die Klarstellung, dass nur anerkannte Ausbildungsstätten und deren Mitarbeiter Schulungen zur beschleunigten Grundqualifikation und Weiterbildung durchführen dürfen.

Zu 5b) § 7 Absatz 2 Nummer 3

Die Ergänzung in § 7 Absatz 2 Nr. 3 – *„für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts“* – halten wir für wenig aussagefähig und sollte gestrichen werden.

Falls für jeden Teilnehmer geeignete Lehrmittel vorhanden sein müssen, die kontrolliert und falls nicht vorhanden sogar bebußt werden sollen, wären für jeden in Anlage 1 genannten Kenntnisbereich und Unterkennntnisbereich genau definierte Lehrmittel in der BKrFQV festzuschreiben. Anmerken möchten wir, dass die Vorschriften des § 4 FahrGDV zu den Lehrmitteln unserer Ansicht nach nicht auf die Anforderungen an die Ausstattung der Ausbildungsstätten nach dem BKrFQG übertragbar sind.

Zu 5c) § 7 Absatz 4 bis 7 neu

Zu Absatz 4 neu

Aus Sicht des BGL ergibt sich im Hinblick auf § 7 Absatz 4 Satz 2 folgender Änderungsbedarf. Der Satz lautet: „Ausbildungsstätten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 sowie

deren Lehrpersonal dürfen Unterricht nur in eigenen Räumen ihrer Betriebsstätte durchführen.“

Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 und 4 bezieht sich auf Ausbildungsstätten, die eine Ausbildung oder Umschulung zum Beruf des „Berufskraftfahrers“, „der Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder eine Ausbildung mit vergleichbaren Fähigkeiten durchführen. Viele kleinere Unternehmen schließen sich zur Durchführung dieser Ausbildungen/Umschulungen nicht zuletzt aus Kostengründen zusammen und verteilen die Vermittlung der Lerninhalte auf Dozenten aus dem Ausbildungsverbund. Würde die Restriktion durch die Verknüpfung von Personal und Betriebsstätte nach Satz 2 der Vorschrift beibehalten, so würde die „Lastenverteilung“ zwischen den Betrieben erheblich erschwert. Dies ginge nach Auffassung des BGL über das Ziel, einen „Ausbilder-Tourismus“ zu unterbinden, deutlich hinaus. Um die Ausbildungsmöglichkeit und Ausbildungsbereitschaft in kleinen Unternehmen zu bewahren, empfehlen wir die Streichung des § 7 Absatz 4 Satz 2.

Zu 6) § 7a

Weiterhin sollte in § 7a ein neuer Absatz 7 eingefügt werden, der die Einrichtung einer zentralen und öffentlich zugänglichen Datenbank über zugelassene Ausbildungsstätten und Ausbilder enthält. Die Länder sind darin zu verpflichten, Zulassungen und Widerrufe gemäß § 7a zu dokumentieren. Ausgabestellen und Qualifizierungsanwärter erhalten dadurch einen stets aktuellen Überblick der zugelassenen Ausbildungsstätten und Ausbilder.

Zu 6) § 7b Absatz 3

Der BGL begrüßt die Aufnahme der regelmäßigen Überwachung der Ausbildungsstätten mindestens alle zwei Jahre. Jedoch sollte bei festgestellten Mängeln die Überwachung häufiger erfolgen, z.B. für vier Jahre jährlich eine Überwachung.

Zudem sollte die Überwachung aller Ausbildungsstätten von der landesweit zuständigen Anerkennungsbehörde durchgeführt werden. Sollte die Überwachung auf eine andere Stelle übertragen werden, muss diese eine wettbewerbsneutrale und unabhängige Stelle sein, die sachlich und fachlich dazu geeignet ist.

Auch die Meldungen von beschleunigter Grundqualifikation und Weiterbildungsmaßnahmen an die für die Überwachung zuständige Stelle findet unsere Zustimmung. Jedoch sollte die Möglichkeit bestehen, Änderungen kurzfristig bis zum Unterrichtstag der landesweit zuständigen Stelle mitzuteilen, z.B. bei kurzfristigem Wechsel des Unterrichtsleiters wegen Krankheit oder Ausfall der Schulung.

Ferner schlagen wir vor, die Meldepflicht der Ausbildungsstätten zur besseren Lesbarkeit in einen Absatz 4 zu gliedern. Im letzten Satz wäre in diesem Falle die Angabe „Satz 5“ zu streichen

Zu 7) § 8a Nr. 1

Da die in § 8 Nr. 1 neu gefassten Voraussetzungen nach § 9 bebußt werden, ist es erforderlich, diese Voraussetzungen auch in der BKrFQV genau zu definieren oder zu streichen. Dies betrifft besonders die Anforderungen an Lehrmittel.

Zu 7) § 8b Absatz 4 neu

Der BGL begrüßt, dass für Grenzgänger ein Fahrerqualifizierungsnachweis eingeführt werden soll. Nach unserer Ansicht sollten jedoch nicht die Landesregierungen durch Rechtsverordnung dazu ermächtigt werden. Vielmehr ist der Fahrerqualifizierungsnachweis generell neben dem Eintrag der harmonisierten Schlüsselzahl 95 auf dem Führerschein in § 5 BKrFQV mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren gleichberechtigt einzuführen. Ein Grenzgänger kann auch in einem anderen als den bisher betroffenen Bundesländern beschäftigt sein. Ferner ist eine generelle Einführung auch deswegen erforderlich, da oft die Geltungsdauer von Fahrerlaubnis und Schlüsselzahl 95 nicht synchron läuft. Das Fahrpersonal ist in diesem Fall gezwungen, seinen Führerschein öfter aktualisieren zu lassen.

Daher ist Absatz 4 zu streichen und in § 5 Absatz 3 BKrFQV einzuführen.

Zu 8) § 9 Bußgeldvorschriften

Ausbildungsstätten handeln, und dies sollte klargestellt werden, unserer Ansicht nach nicht nur dann ordnungswidrig, wenn sie beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung in nicht anerkannten Unterrichtsräumen durchführen, sondern auch, wenn sie gegen andere Anerkennungsvoraussetzungen sowie Vorschriften des Gesetzes und der Verordnung verstoßen, z.B. wenn festgestellt wurde, dass eine Weiterbildungsmaßnahme ohne Teilnahme oder nur 5 Stunden dauerte und 7 Stunden bescheinigt wurden. Auch wenn diese in einem anerkannten Schulungsraum durchgeführt wurde, entspricht dies gleichwohl nicht den Vorschriften des Gesetzes.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)333-D

Stellungnahme zur ÖA am
22.06.2016



International Road Safety Association e.V.

MOVING | International Road Safety Association e.V. | Schumannstr. 17 | 10117 Berlin | Germany

Deutscher Bundestag Ausschuss für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Schumannstraße 17
10117 Berlin
Germany
T. +49 30 25 74 16 70
info@moving-roadsafety.com

17. Juni 2016

**Stellungnahme zum "Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes" (BT-Drucksache 18/8183)**

wir sehen in Bezug auf die angedachten Änderungen folgenden Ergänzungs- und
Änderungsbedarf:

1. Ein Problem bei der Bekämpfung von Missbrauch im Bereich des
Berufskraftfahrerqualifikationsrechts stellen bisher die nicht abgleichenbaren Daten der
Teilnehmer und Ausbildungsstätten in Ermangelung eines Zentralen Registers dar.
Deshalb fordern wir die Einführung eines zentralen Registers (online) nach dem
Vorbild Niederlande, um Transparenz für alle zu schaffen hinsichtlich anerkannter
Aus- und Weiterbilder, um eine obligate Anmeldung eines jeden Kurstermins
durchzuführen und damit letztlich effektive Kontrollen zu ermöglichen sowie die
Teilnehmer zu verwalten.

Zum Entwurf BKrFQG §7 Absatz 7

In Bezug auf die Anmeldung von Veranstaltungen wird vornehmlich die gängige
Verwaltungspraxis festgeschrieben. Das Fehlen einer Meldepflicht der
Teilnehmerlisten ermöglicht nach vorliegendem Entwurf weiterhin, dass nicht
anwesende Personen nachträglich auf die Teilnehmerliste gesetzt werden bzw. trotz
Abwesenheit eine Bescheinigung ausgestellt bekommen. Es muss vor allem auch
eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, dass überhaupt Teilnehmerlisten mit der
Unterschrift der Teilnehmer bei allen Weiterbildungen geführt werden.

2. Wir fordern eine bundesweite Einheitlichkeit in den Kriterien für die Anerkennung von
Ausbildungsstätten sowie die Gewährung einheitlicher Überwachungskriterien und
ihrer Durchführung. Eine bundesweite Einheitlichkeit in den Kontrollen von
Ausbildungsstätten sollte sichergestellt werden.

www.moving-roadsafety.com

3. Wir fordern eine regelmäßige Fortbildung der Dozenten nach BKrFQG (pädagogisch und fachlich nach Einsatzgebiet) sowie einen Kriterienkatalog für Dozenten in der Grundqualifikation und Weiterbildung nach BKrFQG. Der Einsatz fachfremder Dozenten sollte erlaubt werden, wenn diese Qualifikationen in einem fachspezifischen sowie im überfachlichen Teil nachweisen.
4. Wir fordern eine Prüfung der Einführung einer Lernzielkontrolle (ohne rechtliche Konsequenzen), um die Nachhaltigkeit und durchgängig hohe Qualität auch in der Weiterbildung sicher zu stellen.

Wir bedauern, dass der Entwurf der Verordnung noch nicht vorliegt, der u.a. folgende Fragen klären könnte:

- Was sind „für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts“? (§ 7 Absatz 2)
- Unter welchen Voraussetzungen können moderne Lernformen wie Blended Learning und Simulatortraining in das Konzept einer Ausbildungsstätte eingebunden werden? (s. Begründung zu Nummer 7 (§ 8) a) Absatz 1 Nummer 1)
- Wer ist der „verantwortliche Unterrichtsleiter“? (§ 7b Absatz 3)

Berlin, 17. Juni 2016

Kontakt

Jörg-Michael Satz
MOVING International Road Safety Association e. V.
Schumannstraße 17
10117 Berlin
T: 030/ 25 74 16 70
M: 0160/ 97 877 432
E: satz@moving-roadsafety.com
www.moving-roadsafety.com

www.moving-roadsafety.com

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
Alboinstr. 56, 12103 Berlin

Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 20.06.2016

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache 18(15)333-E Stellungnahme zur ÖA am 22.06.2016</p>

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. begrüßt die beabsichtigten Änderungen im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz und in der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung.

Zu einigen Bereichen der Verordnung ergeben sich allerdings einige Fragen:

Zu § 5:

Warum wird eine zwingende Unterschrift des Ausbilders verlangt? Bei der verantwortlichen Person für den Ausbildungsbetrieb ist lediglich eine bildhafte Unterschrift gefordert. Eine Unterschrift des Teilnehmers wird nicht verlangt.

Wir vertreten die Auffassung, dass um Missbrauch vorzubeugen, mindestens derjenige, der die Verantwortung für die Ausbildung trägt sowie der Teilnehmer zwingend im Original unterschreiben müssen.

Zu § 6 Abs. 2

Wann ist ein Ausbildungsprogramm zugelassen? Benötigen Ausbildungsprogramme jetzt eine Art Zertifizierung? Wie ist zu verfahren, wenn sich Ausbildungsmaterial verändert bzw. selbst erstelltes Material verwendet wird?

Wir vertreten die Auffassung, dass eine Meldung über verwendetes Ausbildungsmaterial ausreicht.

Zu § 7

Warum wird eine Teilnehmerzahl beschränkt, wenn gleichzeitig die Anerkennungsbehörde Spielraum für Veränderungen bekommt?

Wir vertreten die Auffassung, dass für die Anzahl der Weiterbildungsteilnehmer analog dem Fahrlehrerrecht verfahren werden soll und eine Höchstzahl verbindlich festgelegt werden sollte.

Zu § 8

Was sind „alle Gebiete“? Sind Gebiete aus der Anlage 1 gemeint? Wer ist berechtigt, diese Fortbildungen durchzuführen? Welche Voraussetzungen an den Träger werden verlangt? Was bedeutet „3 Tage“? Werden analog zum Fahrlehrerrecht auch 8 Unterrichtseinheiten pro Tag verlangt? Müssen die Tage zusammenhängend durchgeführt werden oder besteht eine Aufteilungsmöglichkeit?

Wir vertreten die Auffassung, dass eine anerkannte Fahrlehrerweiterbildung mit Nutzfahrzeugbezug die Anforderungen erfüllt. Es muss möglich sein, in der Fortbildung auch Schwerpunkte zu setzen.

Zu § 8 Absatz 1:

Es werden keine Anforderungen für die Träger der Fortbildung der Ausbilder definiert. Ist dies nicht erforderlich?

Zusätzliche Hinweise:

Aus Gründen der Verbraucherorientierung sollte im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz die Option auf eine Anpassung der geplanten Unterrichtsveranstaltungen und hier insbesondere der Unter-Kennntnisbereiche zu Beginn des entsprechenden Veranstaltungstages möglich sein. Eine solche Änderung kann in begründeten Fällen als sinnvoll erachtet werden um auf Fragen aus dem Teilnehmerkreis eingehen zu können.

Diese Anpassung würde aber der vorgesehenen schriftlichen Anzeige (fünf Werktage vor Durchführung eines Unterrichtes), bei der für die Überwachung zuständigen Stelle, nicht entsprechen.

Zusammenfassend sollte kritisch zu würdigen sein, dass

1. Überwachung ja, aber nicht periodisch sondern nur anlassbezogen
2. Anerkennung von § 33a- Fortbildungen mit Nutzfahrzeugbezug auch für die Fahrlehrer im Bereich des BKrFQG
3. keine Kostenmehrbelastung für Weiterbildungsträger

eintreten sollte.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Quentin
2. stellvertretender Vorsitzender