

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)79-B**

23.09.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 26.09.2022

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)

Siehe Anlage



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

Zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 26. September 2022 zum Thema: „Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerrinnen- und Fahrermangel hinsichtlich ihrer Qualifikation“

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) ist der größte Zusammenschluss von Fahrschulen in der Bundesrepublik Deutschland. Sie ist der Dachverband der 18 Landesverbände der Fahrlehrer in Deutschland, welche ca. 15000 Fahrschulen und Fahrlehrer betreuen und vertritt deren Interessen gegenüber Politik und Öffentlichkeit und setzt sich in hohem Maße für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ein.

Fahrermangel:

Es wird behauptet, dass die Hauptursache des enormen Fahrpersonalmangels und der unzureichenden Gewinnung neuer Busfahrer:innen die komplizierte Umsetzung der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie ist: In Deutschland werden die Fahrausbildung und die für die Personenbeförderung erforderliche Berufskraftfahrerqualifikation getrennt unterrichtet und geprüft.

Es hat seinen Grund, weshalb die Grundqualifikation getrennt vom Fahrerlaubniswerb unterrichtet wird. Dieser besteht darin, dass die Fahrerlaubnisausbildung nach nationalem Recht ausgestaltet wird, die Ausbildung in der Grundqualifikation nach europäischem Recht. Europäisches Recht ist für die Belange der Bundesrepublik Deutschland viel oberflächlicher in seinen Aussagen und seiner Gestaltung, weil auf die Belange und Bedürfnisse aller Mitgliedsstaaten der EU-Rücksicht genommen werden muss. Deutsches Recht, insbesondere das Fahrerlaubnisrecht und alle dazugehörigen angrenzenden Rechtsgebiete verlangen eine viel intensivere Befassung mit den Belangen und Bedürfnissen in unserem Land, hier insbesondere die Fragen der Verkehrssicherheit bei der Beförderung von Personen. Aus diesem Grund lehnen wir eine Zusammenlegung beider Ausbildungsteile ab!

Es gibt aus dem Jahr 2020 eine vergleichende Analyse des Fragenkataloges zur Berufskraftfahrer Qualifikation mit dem Fragenkatalog der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP).

Zusammenfassung:

Dreiviertel der Fragen im IHK - Bestand sind nicht Bestandteil der TFEP.

Ein Viertel der Fragen des IHK - Bestandes sind auch Bestandteil der TFEP sind; aber teilweise unterschiedlich operationalisiert (jedoch nicht widersprüchlich zur TFEP sind. Insofern schließen sich auch Diskussionen zur inhaltlichen Zusammenlegung der TFEP und der PFEP (Praktische Fahrerlaubnisprüfung) mit der Berufskraftfahrer Qualifikationprüfung aus.



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

Zudem greifen unterschiedliche rechtliche Grundlagen der EU (und deren Anwendungsbereiche).

Dies sind: Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter - oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie über den Führerschein mit den damit verbundenen unterschiedlichen inhaltlichen Anforderungen für diese beiden Bereiche.

Die Darstellung des BDO /BGL: „Die Führerscheinkosten (gemeint ist wohl der Busführerschein) belaufen sich auf 8.000 bis 10.000 Euro, hinzu kommen bis zu 244 Pflichtstunden“ - ist falsch.

Es ist bekannt, dass die Erwerbskosten für die vorgenannten Fahrerlaubnisse sich richten:

- a) Nach der angestrebten Klasse D1, D1E, D oder DE
- b) Nach der Dauer des Vorbesitzes und der Art der Fahrerlaubnisklasse welche der Bewerber vor Beginn seiner Ausbildung zum Busfahrer besitzt.

Hier differieren die notwendigen Kosten zwischen 3.000 € (Vorbesitz Klasse C länger als 2 Jahre) und 10.000 €. (Vorbesitz Klasse B oder C1 bis 2 Jahre = i.d.R geringe Fahrerfahrung)

Falsch erscheint nach unserer Erfahrung auch die Aussage, dass junge Menschen nach erfolgreichem Schulbesuch als Busfahrer hochmotiviert arbeiten wollen. Befragt man Schulkassen nach Berufswünschen, wird der Busfahrer nicht genannt!

Schüler befragt nach den Gründen, antworten:

- a) Solche schlechten Arbeitszeiten, werde ich mir in meinem Leben nicht antun
- b) Familienfeindliche Arbeitszeiten
- c) Ich habe keine Lust auf alte Fahrzeuge mit Fahrersitzen, die den Namen Sitz nicht mehr verdient haben
- d) Schlechte Bezahlung

Diese Auflistung lässt sich weiter fortführen. Nach unserer Auffassung hat der Beruf des Busfahrers ein allgemeines Imageproblem.

Gerade kleine Busunternehmen haben nicht in dem Ausmaß mit dem Fahrermangel zu kämpfen, wie große Busunternehmen.

Es wird die Fahrausbildung in z. B. in Österreich in den Busklassen mit der Fahrausbildung in der Bundesrepublik Deutschland verglichen.

Jedes Jahr kamen in den letzten 10 Jahren 500.000 Kraftfahrzeuge zum Kraftfahrzeugbestand in der Bundesrepublik Deutschland hinzu. Unsere Straßen verzeichnen eine enorm hohe Verkehrsdichte, insbesondere in Ballungsgebieten. Diese hohe Verkehrsdichte ist mit anderen europäischen Ländern nicht vergleichbar.



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

Ein Abzielen auf einheitliche europäische Regelungen zum Erwerb der Klasse D Fahrerlaubnisse ist eine völlige Fehlinterpretation der Ziele der Europäischen Gemeinschaft. Seit der Gründung der EU, zum Zeitpunkt der Gründung noch EG, lautet der Leitspruch der Gemeinschaft: In varietate concordia – Einheit in Vielfalt! Sichtbar ist hier der Freiheitsgedanke für die Mitgliedsstaaten der EU (EG). Nicht von oben herab geregelte einheitliche Vorschriften, sondern regional angepasste Vorschriften sollen Europa bestimmen.

Dieser Grundsatz findet auch tägliche Anwendung in EU-Richtlinien, siehe auch Führerscheinrichtlinie, welche den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit gibt, Regeln regional oder national anzupassen.

Das deutsche Straßenverkehrssystem und seine Nutzung erfordert ein sehr spezielles und ein sehr hohes Maß an Ausbildungsinhalten und somit an Ausbildungszeit.

Sprachbarrieren

Es sollte überlegt werden, ob die Fahrerlaubnisprüfung für die Klassen D1 bis DE in einer weiteren Sprache abgelegt werden darf. Nach unserer Meinung verlangt die Ausübung des Busfahrerberufes ein hohes Maß an Rechtssicherheit. Diese Rechtssicherheit ist bei der Verwendung insbesondere von Osteuropäischen Sprachen nicht gegeben. Aus diesem Grund könnten wir uns vorstellen, die Einführung von Englisch als weitere Ausbildungs- und Prüfungssprache im Busbereich zu unterstützen. Den Einsatz von Dolmetschern lehnen wir ab. Wir sehen hier ein hohes Gefährdungspotenzial für Manipulationen von Prüfungen.

Human Resources:

Die Fähigkeiten zum Erwerb einer Klasse D-Fahrerlaubnis des Humankapitals haben sich in den letzten Jahren stetig verschlechtert. Grundbegriffe des sozialen Miteinanders, Verhaltensregeln des sozialen Miteinanders, des Verkehrsgeschehens, und der Kraftfahrzeugtechnik sind immer weniger bekannt, müssen in Fahrschulen gelehrt und trainiert werden.

Dies gilt sowohl auf kognitiven, psycho-motorischen und haptischen Bereich. Vorrangig geht es Fahrschulen und Fahrlehrern dabei um das Erfüllen der Vorschriften des §1 der FahrschAusbO. Eine Verkürzung der Ausbildung und eine Absenkung des Mindestalters erscheint uns aus diesen Gründen als völlig abwegig. Gegenteilig fordern wir dringend eine Verlängerung der Ausbildungszeiten. Der Gesetz- und Verordnungsgeber soll Fahrschulen mehr Zeit zur Ausbildung sicherer Busfahrer zur Verfügung stellen. Noch zählt der Bus zu einem der sichersten Verkehrsmittel in der Bundesrepublik Deutschland. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Die Bürger dieses Landes haben das verdient und erwarten das. Nicht zu vergessen ist die Tatsache, dass immer mehr Bewerber eine Ausbildung zum Busfahrer absolvieren wollen, die einen Migrationshintergrund haben und sich im Beherrschen der deutsche Sprachnuancen sehr schwer wiederfinden. Deutschland ist ein Einwanderungsland. Diese Tatsache muss in den Ausbildungsvorschriften und in der Ausbildungsdauer unbedingt berücksichtigt werden. Die Verkehrssicherheit kann und darf nicht absinken. Es bedarf großer Anstrengungen, das jetzige Niveau im Busbereich zu halten.



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

Die BVF hofft hier auf Unterstützung der Bundesregierung, um die Sicherheit für alle Bürger in diesem Land auf dem bekannten Niveau zu halten und bittet die Bundesregierung eine Verlängerung der Ausbildungszeiten für Busfahrer dringend vorzunehmen. Wir bitten außerdem die Bundesregierung zu prüfen, ob spezielle Deutschlernprogramme, speziell für den Busbereich, staatlich unterstützt werden können, um eine bessere und schnellere Ausbildung von Busfahrern mit Migrationshintergrund zu ermöglichen. Die BVF bietet sich als Helfer, Entwickler und Koordinator bei der schnellen Entwicklung dieser Programme an.

Erforderliche Gesetzesänderungen-Vorschlag der BVF auf der Grundlage der Tatsache, dass die Anzahl der Pflichtstunden seit 1998 unverändert ist!

1. Erhöhung der Führerschein-Pflichtstunden zur Hebung des Leistungsprinzips und der Ausbildungsqualität

Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO)

- Anlage 2.8 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:

- o Die Spalte „D1 10 Doppelstunden“ ist in „D1, D 16 Doppelstunden“ abzuändern.
- o Die Spalte „D1 (Vorbesitz C1) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C1) 8 Doppelstunden“ abzuändern.
- o Die Spalte „D1 (Vorbesitz C) 4 Doppelstunden“ ist in „D1, D (Vorbesitz C) 8 Doppelstunden“ abzuändern.

- Anlage 5 FahrschAusbO ist wie folgt zu ändern:

Vorbesitz der Klasse (n)	Dauer des Vorbesitz	Erwerb	Grundausbildung	Überland	Auto-bahn	Nacht-fahrt	Prüfungs-reife-tests
C	C mehr als 2 Jahre	D	14	8	3	3	2
		D1	12	4	2	2	2
C	C bis 2 Jahre	D	21	16	8	6	2
		D1	12	8	4	4	2
B/C1	B oder C1 mehr als 2 Jahre	D	42	12	8	5	4
		D1	24	8	4	4	4
B/C1	B oder C1 mehr als 2 Jahre	D	60	22	14	8	4
		D1	60	22	14	8	4
D1		D	26	5	5	5	3
D		DE	12	3	3	3	3
D1		D1E	12	3	3	3	3



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

2. Beseitigung der Sprachbarrieren bei der Berufskraftfahrerqualifikation

Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

- § 1 BKrFQV sollte um folgenden Abs. 6 ergänzt werden:

„Die Prüfung über die Grundqualifikation kann in deutscher und/ oder englischer Sprache absolviert werden.“

- § 2 BKrFQV sollte um folgenden Abs. 10 ergänzt werden:

„Die Prüfung über die beschleunigte Grundqualifikation kann in deutscher und/ oder englischer Sprache absolviert werden.“

Unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine

Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

Die BVF spricht sich gegen eine Ergänzung der Anlage 11 der FeV aus. Als Begründung wird angeführt, dass ein Fahrerlaubnisbesitz der Klassen D1 bis DE mit einer rechtssicheren Beherrschung der deutschen oder englischen Sprache nicht verbunden ist. Wir verweisen auf unseren Vorschlag: Wir bitten außerdem die Bundesregierung zu prüfen, ob spezielle Deutschlernprogramme, speziell für den Busbereich, staatlich unterstützt werden können, um eine bessere und schnellere Ausbildung von Busfahrern mit Migrationshintergrund zu ermöglichen. Die BVF bietet sich als Helfer, Entwickler und Koordinator bei der schnellen Entwicklung dieser Programme an.

Senkung des Mindestalters für Busfahrer

Die BVF spricht sich gegen eine Senkung des Mindestalters für Busfahrer aus. Entsprechende EU-Richtlinien sollen unangetastet bleiben. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Human Resources

Weitere Argumente die gegen eine Verkürzung der Busfahrerausbildung sprechen:

- Die Fahrausbildung der Klasse B (Grundfahrerlaubnis) ist so in der Ausbildung angelegt, dass vorwiegend im heimischen Stadtgebiet (oder Prüfungsort) geübt wird und das regionale Gefahrenstrecken besonders bearbeitet werden müssen. Trotz dieser Herangehensweise sind Fahranfänge überproportional an Unfällen im Straßenverkehr beteiligt. Die Anforderungen an Busfahrer müssen viel höher angesetzt werden. Nicht nur regionale Gefahrenstellen und Engstellen müssen gelehrt werden, sondern auch Linienvläufe, das Fahren im unbekanntem Gebiet, das Fahren unter schlechten Bedingungen wie Regen, Schnee, beschlagenen Scheiben und die dazugehörige Umsicht zur Verkehrssicherheit, müssen gelehrt werden. Man stelle sich vor ein 18-jähriger Busfahrer



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

wird im fremden Gebiet zum Schienenersatzverkehr eingesetzt. Der Unfall ist ohne fundierte Ausbildung vorprogrammiert.

- KOM müssen vom Fahrer auch in schwierigen Verkehrssituationen (§1 der Fahr-schAusbO) beherrscht werden. Dazu bedarf es der Fähigkeit das Fahrzeug Fahrtechnisch sicher bedienen zu können und sich in seiner Fahrweise auf die unterschiedlichsten Verkehrssituationen einstellen zu können. Hinzu kommen bis zu 50 Fahrgäste mit ihren unterschiedlichsten Bedürfnissen. Kinder, Jugendliche, ältere und alte Menschen.
- Verkehrsvorschriften müssen nicht nur gelernt, sondern auch verstanden werden. Für Busfahrer ein nicht immer einfaches Unterfangen. Unternehmer versuchen daher oft, Schulungsveranstalter zu beeinflussen, in eine Richtung, deren Kernaussage ist, dass Fahrer nicht alles wissen müssen. Wissensdefizite erhöhen die Unfallgefahr. Weiter müssen Schüler in die Lage versetzt werden, die Verkehrsvorschriften in der Praxis anzuwenden, also in konkreten Verkehrssituationen aus den Vorschriften die korrekten Schlüsse für ein Unfallminderndes und sicheres Verkehrsverhalten zu führen. Täglich ist im Straßenverkehr zu beobachten, dass dies selbst Profis mit Jahrzehntelanger Erfahrung sehr schwerfällt.
- Ein für einen Busfahrer unermessliches Thema ist die Wahrnehmung, die Kontrolle, die Vermeidung und die Abwehr von Gefahren! Die Schulung einer defensiven, also vorhersehenden und vorrausahnenden Fahrweise erfordert enorm viel Zeit. Selbst nach jetzigen Ausbildungsstandards steht dazu viel zu wenig zur Verfügung. Fährt sich der gute Kraftfahrer mindestens eine Sekunde selbst voraus, muss ein Busfahrer die Entwicklung des Verkehrs in den nächsten drei bis fünf Sekunden vorhersehen können. Hier besteht sehr hoher Übungsbedarf und somit Zeitbedarf.
- Das Wissen über die Auswirkung von Fahrfehlern setzt Kenntnisse der Fahrphysik voraus. Wer von Physik etwas in der Schule verstanden hat, wird nicht Busfahrer. Deshalb werden wohl eher die Physikalisch unbegabten den Beruf des Busfahrers erlernen. Hier besteht erhöhter Schulungs- und damit Zeitbedarf.
- Busfahrer müssen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten realistisch selbst einschätzen können um Unfallgefahren durch Selbstüberschätzung zu verhindern. Insbesondere durch Emotionen beim Busfahren kann die realistische Einschätzung der eigenen Fähigkeiten negativ beeinflusst werden. Ein Grund dafür, weshalb wir uns gegen die Herabsetzung des Mindestalters aussprechen.
- Letztendlich muss dem Busfahrer zu jedem Zeitpunkt seiner Fahrt, seine große Verantwortung für Leben, Gesundheit und Eigentum vieler Menschen bewusst sein.



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Zusammenschluss von Fahrlehrerverbänden im Bundesgebiet

- Immer mehr Kinder und Jugendliche wachsen unter der Obhut sogenannter Helikoptereltern auf. D.h. die Heranwachsenden besitzen unter Umständen wenig eigene Entscheidungsfähigkeit, wenig eigene Entscheidungskompetenz. Fahrschulen benötigen genau an dieser Stelle viele Zeit, diese Kompetenzen zum Treffen der richtigen Entscheidungen zu üben, zu trainieren, zu lehren. Online ist dieser Lehr-Lerninhalt überhaupt nicht zu bewältigen.
- Inhalt der Ausbildung zum Busfahrer ist auch die angemessene Kommunikation mit den Fahrgästen, Deeskalierend und Serviceorientiert. Zeitaufwendig!
- 18 bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer gehören zur Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. Erst im Juli 2022 hat die BAST ein neues Optionsmodell für Fahranfänger vorgestellt. Widersprüchlich ist demnach die Herangehensweise, dass die Ausbildung für Busfahrer verkürzt werden soll und das Mindestalter herabgesetzt werden soll.
- Der Erwerb eines Taxischeines ist auch erst mit 21 Jahren möglich.
- Ein Begleiter, welcher sein eigenes 17-jähriges Kind im Auto begleiten möchte, muss mindestens 30 Jahre alt sein und darf nur einen Punkt im FAER haben. 18-jährige sollen aber dann mit Dutzenden Fahrgästen fahren dürfen. Die ist ein Widerspruch!
- Das Trainieren einer fahrgastfreundlichen Fahrweise benötigt Zeit.
- Hinsichtlich der praktischen Befähigung eines Busfahrers kommt es wegen des hohen Anspruchs an den Fahrerberuf nicht nur darauf an, dass der Busfahrer die Anforderungen einer Befähigungsprüfung erfüllen kann. Eine solche Momentaufnahme kann nicht das Ziel einer Ausbildung zum verantwortungsbewussten Busfahrer sein. Vielmehr muss Fahrausbildung im Busbereich vermitteln, dass ein guter Busfahrer rundum den Anforderungen des modernen Verkehrs mit einer perfekten und ausgereiften Fahrweise gewachsen ist.

Berlin 22.09.2022