

Maßnahmen zur erleichterten Fahrgewinnung

Berlin, 24. Mai 2022

Die Nachfrage nach Fahrpersonal übersteigt das Angebot in der EU bei weitem. Das Logistikgewerbe und die Busunternehmen bemühen sich daher seit Jahren intensiv darum, im Inland und EU-Ausland Fahrer zu gewinnen und die Attraktivität des Fahrerberufs weiter zu verbessern.

Diese Maßnahmen allein werden aber nicht ausreichen. Um den Bedarf zu decken, bräuchten wir derzeit alleine in Deutschland 60.000 – 80.000 zusätzliche Fahrer. Bezogen auf Europa wären es sogar 400.000. Die Zahlen zeigen: Ohne Berufskraftfahrer aus Drittstaaten wird dem bestehenden Fahrmangel (Lkw und Omnibus) in Deutschland und der EU nicht begegnet werden können. Es ist also ein Bündel an Maßnahmen nötig, bei dem alle Seiten gefordert sind.

Nach den Rückmeldungen aus den Unternehmen, wären insbesondere folgende Ansatzpunkte geeignet, einen Beitrag zur Lösung des Problems zu leisten:

1.) Modernisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

a) Option einer Aufhebung des Wohnortprinzips nach Art. 9 der Richtlinie 2003/59/EG, § 6 BKrFQG

Eine Grundqualifikation, die Voraussetzung für gewerbliche Beförderungen und somit den beruflichen Einsatz der Fahrerlaubnis ist, kann nur in dem Staat erworben werden, in dem die Fahrerin oder der Fahrer seinen Wohnsitz hat. Für Drittstaatsangehörige ist ein Erwerb (von wenigen Ausnahmefällen abgesehen) zudem nur in einem EU-Mitgliedstaat möglich.

Fahrerinnen und Fahrer weichen deshalb für den (vermeintlichen) Erwerb der Grundqualifikation auf EU-Staaten aus (zum Beispiel legen Personen aus Albanien eine Prüfung in Kroatien ab) und müssen bei der anschließenden Beantragung des Fahrerqualifizierungsnachweises in Deutschland feststellen, dass dieser nicht anerkannt werden kann, da während des Ausbildungs- und Prüfungszeitraumes in Kroatien kein ordentlicher Wohnsitz bestanden hat.

Solange das Wohnsitzprinzip Bestand hat, können Sonderregelungen in der Beschäftigungsverordnung (BeschV) lediglich für einen sehr geringen Anteil der potenziellen Fahrer eine wirksame Maßnahme darstellen. Hierdurch

gehen der Branche jährlich ca. 5.000 Fahrer verloren.

Deshalb sollte jede Fahrerin und jeder Fahrer, ausdrücklich unabhängig von ihrem/seinem Wohnsitz (also egal, ob in der EU oder einem Drittstaat) die Grundqualifikation in einem EU-Staat seiner Wahl ablegen können. Durch die Möglichkeit, Prüfungen in unterschiedlichen Staaten abzulegen und diese EU-weit anzuerkennen, würde ohne zusätzlichen Aufwand eine große Sprachenvielfalt angeboten werden.

Dabei sind folgende Varianten denkbar:

Variante A)

Die EU-Richtlinie 2003/59/EG wird dahingehend geändert, dass die Bindung an den Wohnsitz gemäß Art. 9 der Richtlinie ersatzlos gestrichen wird. Dadurch könnten die potenziellen Fahrer die Grundqualifikation in einem der EU-Mitgliedstaaten wirksam erwerben und dabei jene der 24 EU-Amtssprachen wählen, die sie am besten beherrschen.

Variante B)

Das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht wird zu einem supranationalen Abkommen weiterentwickelt. Dann könnten neben den gegenwärtig die Richtlinie 2003/59/EG anwendenden Staaten (EU-Mitgliedstaaten sowie die Schweiz und das Vereinigte Königreich) auch weitere Drittstaaten dieses Abkommen ratifizieren und eine entsprechende Qualifikation rechtsgültig feststellen. Blaupause dafür wäre das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), in dem Übrigen eine Wohnsitzstaats- oder -ortsbindung noch nie bestanden hat und insoweit das zuvor für das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht geschilderte Problem nie existierte. Es mutet insoweit anachronistisch an, dass die Regelung im hochsensiblen Gefahrguttransportrecht größere Freiheiten zulässt als das Recht der „allgemeinen“ Güterbeförderung.

b) Schnellere Anerkennung von Qualifizierungsmaßnahmen aus Drittstaaten

Ferner könnten Grundqualifikationen aus Drittstaaten, die eine Ausbildung und / oder Prüfung entsprechend den Prüfungs- und Ausbildungsanforderungen der EU-Richtlinie 2003/59/EG bzw. den Änderungen gemäß der EU-Richtlinie 2018/645/EU entsprechen durchführen, anerkannt



werden. Angewandt werden könnte dies auf die 43 Mitgliedsstaaten, die die Qualitätscharta für Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (im Rahmen des multilateralen CEMT-Kontingentsystems) unterzeichnet haben bzw. anwenden (VKBl. Heft 16 aus 2020, S. 506).

Besonders wichtig für die Umsetzbarkeit in der Praxis wäre eine möglichst exakte Definition der bei einer deutschen Fahrerlaubnisbehörde vorzulegenden Dokumente. Hier sollte das BMDV per Erlass oder anderweitigem Instrument gegenüber den Ländern klare Regelungen kommunizieren, auf deren Basis die Länder wiederum ihre unteren Verwaltungsbehörden anweisen. Bislang ist unklar, wie die betroffenen Fahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis auf Basis der hier angesprochenen Regelung erhalten können.

Ein Beispiel: In einigen Ländern, ist es üblich, dass das Unternehmen, bei dem die Fahrerin / der Fahrer im Drittstaat beschäftigt war, Inhaberin der „multilateralen Genehmigung gemäß GüKG“ ist bzw. war und nicht die Fahrerin / der Fahrer selbst. Wie soll der Nachweis erfolgen, dass der Fahrer entsprechende Beförderungen mit einer solchen Genehmigung durchgeführt hat bzw. ist ein solcher Nachweis überhaupt notwendig)

Darüber hinaus sollte klar geregelt werden, wie mit Fristen und (Erwerbs-) Daten umzugehen ist. Wir schlagen hier analoge Vorschriften wie bei Fahrerinnen und Fahrern aus der EU vor. Außerdem wäre wichtig zu festzulegen, ob und wenn ja durch wen Übersetzungen von Originaldokumenten vorgenommen werden müssen. Die Anerkennung dieser Qualifikationen könnte zu einer Entspannung beitragen. Insgesamt rechnen wir damit mit weiteren 5.000 zusätzlichen Fahrerlaubnissen.

c) Anerkennung des EU-Verkehrsabkommens mit Westbalkan-Staaten

Eine Besonderheit gilt aktuell bezüglich bestimmter Balkanländer. Im Hinblick auf einen künftigen EU-Beitritt hat die EU mit diesen ein Verkehrsabkommen (Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft [Amtsblatt der Europäischen Union vom 27.10.2017 - L 278/3]) geschlossen. Dieses beinhaltet auch die EU-Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie. Nach Abfrage der AHKS vor Ort wird die Richtlinie 2003/59/EG in Bosnien-Herzegowina, Serbien und Albanien umgesetzt. Nach den Rückmeldungen der deutschen Unternehmen vor Ort entspricht die Ausbildung zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation bereits den europarechtlichen Vorschriften und sollte deshalb durch den Gesetzgeber als anerkannt geregelt werden.

2.) Fahrerlaubnisrechtliche Optimierungsmöglichkeiten bei Umschreibungen

Die EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG ermöglicht es den Mitgliedstaaten, bei der prüfungsfreien Umschreibung eines Führerscheins aus einem anderen Staat (im Feld 12 auf der Rückseite des Führerscheins) einen Vermerk unter Verwendung der Schlüsselzahl 70 (SZ 70) vorzunehmen (Art. 11 der Richtlinie 2006/126/EG). Dort wird die Führerscheinnummer des alten Führerscheindokumentes sowie das Kürzel des Ausstellungsstaates vermerkt.

In manchen EU-Staaten werden Führerscheine aus bestimmten Drittstaaten ohne zusätzliche theoretische und / oder praktische Prüfung umgeschrieben und diese Führerscheine dann entsprechend mit der SZ 70 gekennzeichnet. Der Grund ist in vielen Fällen historisch bedingt, sodass z.B. Spanien, Portugal oder Frankreich Einwohnern aus ihren ehemaligen Kolonien die Drittstaatenführerscheine prüfungsfrei umschreiben. So schreiben beispielsweise Spanien und Portugal die Führerscheine aus vielen Staaten Südamerikas prüfungsfrei um, Frankreich macht dies mit Führerscheinen aus dem nördlichen Afrika, Italien aus dem östlichen Afrika. Es werden in der EU aber auch Führerscheine von weiteren Personenkreisen prüfungsfrei umgeschrieben. So schreibt beispielsweise Ungarn Führerscheine prüfungsfrei von Personen um, die zuvor in der Ukraine als ungarische Minderheit gelebt haben, Rumänien macht dies bei Personen, die ihren Führerschein in der Republik Moldau erworben haben und der dortigen rumänischen Minderheit angehören.

In Deutschland existieren diese Möglichkeiten derzeit nicht. Nach § 28 Abs. 4 Ziff. 7 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist ein prüfungsfreier Umtausch in eine EU-Fahrerlaubnis auf Basis einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates nur dann möglich, wenn dieser auf der Liste der Positivstaaten für prüfungsfreie Umschreibungen gemäß Anlage 11 zur FeV aufgeführt ist. Dies hat in der Praxis massive Folgen. Die Fahrerinnen und Fahrer, die auf diesem Weg in einem anderen EU-Land zwar einen EU-Führerschein haben, können diesen bei einem Umzug nach Deutschland nicht mehr nutzen. Auch eine Umschreibung ist nicht möglich. Betroffene müssen somit – auch wenn sie über Jahre hinweg in der EU am Straßenverkehr legal teilgenommen haben – die Fahrerlaubnis nochmals neu mittels Prüfung erwerben. Anderenfalls ist der Straftatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG) erfüllt. Dies ist insbesondere Fahrern mit langjähriger Fahrerlaubnis kaum vermittelbar.



Folgende Lösungsvarianten erscheinen denkbar:

Variante A)

Beispiele aus anderen EU-Mitgliedstaaten zeigen, dass es im Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie auch möglich ist, beim Vorbesitz einer Drittstaatenfahrerlaubnis auf einen vollständigen Neuerwerb zu verzichten. Im Gegensatz zur restriktiven Positivstaatenregelung über Anlage 11 FeV in Deutschland ist nach unserer Information z.B. in Österreich eine Umschreibung sämtlicher Drittstaatenfahrerlaubnisse lediglich auf Basis einer praktischen Fahrprüfung möglich.

Variante B)

Hilfswise wäre zu prüfen, ob zumindest in Fällen, bei denen seit der Umschreibung des Drittstaatenführerscheins in einen EU-Führerschein mit SZ 70 schon ein bestimmter Zeitraum verstrichen ist, eine unmittelbare Anerkennung oder zumindest eine prüfungsfreie Umschreibung ermöglicht werden kann.

3.) Zügigere Ausgabe von Führerscheinen

Derzeit warten Führerscheinanwärter oft mehrere Monate auf die Ausgabe neuer oder verlängerter Führerscheine. Dies scheint nach Rückmeldungen aus der Branche ein bundesweites Problem zu sein. Daher plädieren wir dringend dafür, dass die Führerscheinstellen mit ausreichendem und qualifiziertem Personal besetzt werden. Die Bearbeitung digitaler Führerscheinanträge sollte bundesweit ermöglicht werden.

4.) Ausweitung des Einsatzes von Lang-Lkw

Dies ist keine klassische Maßnahme zur Fahrergewinnung. Dennoch steht sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Fahrermangel. Lang-Lkw haben ein bis zu 50 Prozent erhöhtes Volumen gegenüber konventionellen Lkw. Ihr Einsatz ist aber nur auf vorher angemeldeten und geprüften Strecken möglich, die Akzeptanz ist in einigen Bundesländern und Kommunen leider gering. Dabei dient ihr Einsatz nicht nur der Reduzierung von Klimagasen und der geringeren Belastung der Infrastruktur, sondern zugleich auch dazu, die Anzahl notwendiger Fahrerinnen und Fahrer zumindest etwas zu reduzieren.

Sinnvoll erscheint es, das Autobahnnetz komplett freizugeben und die Genehmigung von Strecken im nachgelagerten Netz deutlich zu beschleunigen. Derzeit erfolgt die Freigabe von Strecken für Lang-Lkw nur ein- bis zweimal im Jahr im Rahmen einer Änderungsverordnung. Dabei könnte der Grundsatz gelten: Wo es keine Sicherheitsbedenken gibt, ist eine Strecke freizugeben.