

Maßnahmen zur erleichterten Fahrgewinnung

10.07.2023

Fahrmangel stellt den Güterkraftverkehr und das Busgewerbe vor große Herausforderungen

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 allein 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.

Erste Schritte zu Gewinnung von Berufskraftfahrern sind bereits auf dem Weg

Die Prüfungsorganisation der Industrie- und Handelskammern bei den Prüfungen zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation funktioniert reibungslos und gewährleistet eine zügige Prüfungsdurchführung. Die IHK-Organisation leistet mit folgenden Maßnahmen ihren Beitrag zur Linderung des Fahrmangels:

- Die Fragen für die Prüfung zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation wurde auf einfache Sprache umgestellt.
- Der Fragenfundus wurde zum leichteren Erlernen des Prüfungswissens veröffentlicht.
- Der Anteil der MC-Fragen wurde erhöht und wird künftig 100 % betragen.
- Die IHKs bieten in kurzen Abständen Prüfungen an, so dass Prüfungswillige zügig einen Termin erhalten.

Auch die Bestehensquoten zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation sind mit fast 95 % erfreulich hoch. Jährlich werden in den Industrie- und Handelskammern

etwa 20.000 Prüfungen im Güterkraftverkehr und rund 7.000 Prüfungen im Personenverkehr erfolgreich absolviert. Nicht bekannt ist allerdings, wie viele erfolgreiche Absolventen danach tatsächlich als Berufskraftfahrer tätig werden. Tatsache ist, dass sich im Güterkraftverkehr und im Omnibusgewerbe die Schere zwischen Angebot und Nachfrage nach Fahrerinnen und Fahrern immer weiter öffnet. Notwendig sind deshalb weitere Maßnahmen. So hat sich IHK-Organisation für das im Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie nun vorgesehene begleitete Fahren ab 17 Jahren EU-weit für Pkw und Lkw ausgesprochen. Dadurch können junge Menschen frühzeitig an den Fahrerberuf herangeführt werden.

Kann das „österreichische Modell“ Vorbild auch für Deutschland sein?

Diskutiert wird derzeit eine Anlehnung an die Berufskraftfahrerqualifikation in Österreich, bei der beim erstmaligen Erwerb des Führerscheins und der Berufskraftfahrergrundqualifikation die praktischen Prüfungen miteinander verbunden werden. Befürworter weisen darauf hin, dass dies schneller und günstiger als in Deutschland möglich sei. Dabei sollte aber berücksichtigt werden, dass in Österreich keine beschleunigte Grundqualifikation, sondern nur die „große“ Grundqualifikation absolviert werden kann. Das bedeutet, dass die Prüfungsteilnehmer eine schriftliche, mündliche und praktische Prüfung ablegen müssen. In Deutschland entscheiden sich allerdings rund 97 % der Berufskraftfahrer für die beschleunigte Grundqualifikation (Schulung und schriftliche Prüfung), wodurch der Vorteil des österreichischen Modells wieder relativiert wird. Hinzuweisen ist auch darauf, dass in Österreich ein größerer Anteil der Bewerber als in Deutschland die Prüfungen nicht erfolgreich besteht und die Anzahl der Prüfungstermine wesentlich geringer ist. Das „österreichische Modell“ sieht keine feste Stundenanzahl vor. Fragen der Prüfungsvorbereitung und der dafür erforderlichen Stundenzahlen in Deutschland stehen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit und sind vom Gesetzgeber zu entscheiden. Geprüft werden sollte aber, inwieweit auch in Deutschland durch eine bessere Verzahnung des Führerscheinserwerbs und der praktischen BKF-Prüfung nach österreichischem Vorbild Synergien genutzt werden können.



Weiterer Handlungsbedarf zur Linderung des Fahrermangels

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

1.) Modernisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts

a) Aufhebung des Wohnortprinzips

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 ihren/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 andere EU-Staaten aus und müssen bei der anschließenden Beantragung des Fahrerqualifizierungsnachweises in Deutschland feststellen, dass dieser nicht anerkannt werden kann, da während des Ausbildungs- und Prüfungszeitraumes kein ordentlicher Wohnsitz in dem EU-Staat bestanden hatte.

Jede FahrerIn und jeder Fahrer sollte unabhängig von ihrem/seinem Wohnsitz die Grundqualifikation in einem EU-Staat seiner Wahl ablegen können. Das Wohnortprinzip nach Art. 9 der Richtlinie (EU) 2022/2561 und § 6 BKrFQG sollten deshalb aufgehoben werden. Durch die Möglichkeit, Prüfungen in unterschiedlichen Staaten abzulegen und diese EU-weit anzuerkennen, würde zugleich ohne zusätzlichen Aufwand eine große Sprachenvielfalt angeboten werden.

b) Schnellere Anerkennung von Qualifizierungsmaßnahmen aus Drittstaaten

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, könnten anerkannt werden. Angewandt werden könnte dies auf die Mitgliedsstaaten, die die Qualitätscharta für Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (im Rahmen des multilateralen CEMT-Kontingentsys-

tems) unterzeichnet haben bzw. anwenden (VKBl. Heft 16 aus 2020, S. 506).

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. Sie sollte deshalb in Deutschland 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 beispielsweise Spanien, Portugal oder Frankreich Einwohnern aus ihren ehemaligen Kolonien die Drittstaatenführerscheine prüfungsfrei umschreiben. Zweckmäßig erscheint die Erstellung einer Liste von Drittstaaten, deren Führerscheine ohne Sicherheitsbedenken in EU-Führerscheine umgetauscht werden können und EU-weit gelten. Die EU hat unsere Anregung im Kommissionsvorschlag 2023/0053(COD) aufgegriffen. Ein Zeitplan für die Umsetzung ist derzeit noch nicht bekannt.



3.) Zügigere Ausgabe von Führerscheinen

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

Die Neuregelung zu digitalen Führerscheinen im genannten Kommissionsvorschlag sollte genutzt werden, um die Bearbeitungsdauer deutlich zu verkürzen.

4.) Zügigere Visaverfahren und Aufnahme in das beschleunigte Fachkräfteverfahren

Aus Sicht der IHK-Organisation ist es zudem notwendig, dass der Visaprozess im Rahmen des Einwanderungsprozesses deutlich beschleunigt wird. In der Praxis zeigt sich, dass es regelmäßig mehrere Monate dauern kann, bis ein Antragsteller einen Visitermin zur Einreichung der Unterlagen erhält. Die Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen unterscheiden sich zudem je nach Standort im Ausland und geplanten Zuzug in das jeweilige Bundesland.

Des Weiteren sind Beschäftigte nach § 24a Absatz 2 BeschV auch in das beschleunigte Fachkräfteverfahren einzubeziehen, so dass diese die Berufskraftfahrerqualifikation zügig in Deutschland erwerben und als Berufskraftfahrer tätig sein können. Langfristig sollten internationale Verhandlungen angestrebt werden, die zum Ziel haben, die Berufskraftfahrerqualifikation als internationale Ausbildungsordnung anzustreben. Weitere zwischenstaatliche Abkommen für die Arbeitnehmermobilität der Berufskraftfahrer könnten die bisherigen Vereinbarungen ergänzen und dem Fachkräftemangel begegnen.

5.) 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. Ressortdifferenzen behinderten über Monate die Umsetzung der 11. Änderungsverordnung. Offen ist weiterhin die Zukunft des verlängerten Sattelauflegers, dessen Einsatz derzeit nur bis 31. Dezember 2023 zulässig ist.

6.) Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer

Die Tätigkeit als Berufskraftfahrer bzw. -fahrerin ist vielfältig und wird vielfach mit großem Engagement durchgeführt. Die Rahmenbedingungen führen aber zu Verärgerung und Frustrationen, die am Ende zu einer Aufgabe der Fahrtätigkeit führen kann. So machen häufige Staus durch Engpässe Fahrten unkalkulierbar, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird durch zu wenige (sichere) Parkplätze für Lkw erschwert und die Kontakte zu Kunden an den Rampen sind nicht immer von Wertschätzung geprägt. Gefordert ist hier die Verkehrspolitik, aber auch die verladende Wirtschaft: So sollten Engpässe im Straßennetz zügig beseitigt werden und es sollte gewährleistet werden, dass ausreichende und sichere Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Die Wertschätzung der Tätigkeit und deren Rahmenbedingungen bedürfen der Verbesserung. Die IHK-Organisation hat deshalb Ansatzpunkte zur Verbesserung der Bedingungen für das Fahrpersonal in den „Goldenen Rampenregeln“ thematisiert. Die Nutzung von Sozialräumen bei Kunden sollte selbstverständlich sein.