



Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer
Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im
Güterkraft- oder Personenverkehr
(Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz –
BKrFQG)
zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG

1. Wesentliche Inhalte des BKrFQG mit Relevanz für den Güterkraftverkehr

§ 1 Anwendungsbereich

Anwendung auf Fahrer deutscher Staatsangehörigkeit, Staatsangehörige der EU/des EWR und Staatsangehörige eines Drittstaates mit Beschäftigung und Einsatz in einem Unternehmen mit Sitz in der EU/im EWR; Fahrten im Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE erforderlich ist.

§ 2 Mindestalter, Qualifikation

Im Güterkraftverkehr darf nur fahren, wer

- mindestens 18 Jahre alt ist, einen Führerschein Klasse C oder CE besitzt und eine „Grundqualifikation“ nachweisen kann,
- mindestens 21 Jahre alt ist, einen Führerschein der Klassen C oder CE besitzt und eine „beschleunigte Grundqualifikation“ nachweisen kann,
- mindestens 18 Jahre alt ist, einen Führerschein der Klassen C1 oder C1E besitzt und eine „Grundqualifikation“ oder eine „beschleunigte Grundqualifikation“ nachweisen kann

§ 3 Besitzstand

Fahrer mit Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, CE, die vor dem 10.9.2009 erteilt worden ist, müssen keine „Grundqualifikation“ bzw. „beschleunigte Grundqualifikation“ nachweisen.

§ 4 Erwerb der Grundqualifikation

Die „Grundqualifikation“ wird erworben durch eine theoretische und praktische Prüfung bei einer IHK *oder* durch Abschluss einer Berufsausbildung zum „Berufskraftfahrer“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“.

Die „beschleunigte Grundqualifikation“ wird erworben durch Unterrichtsteilnahme und Ablegung einer theoretischen Prüfung bei einer IHK.

§ 5 Weiterbildung

Alle 5 Jahre nach Erwerb des Befähigungsnachweises der „Grundqualifikation“ müssen Fahrer eine „Weiterbildung“ absolvieren. Die Weiterbildung ist Pflicht im Güterkraftverkehr ab dem 10.9.2009. Fahrer mit Führerscheinwerb vor dem 10.9.2009 müssen die Weiterbildung bis zum 10.9.2014 nachweisen.

§ 7 Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten

Unter anderem sind „anerkannte Ausbildungsstätten“ für die „beschleunigte Grundqualifikation“ und die „Weiterbildung“ Fahrschulen mit einer Fahrschulerlaubnis der Klassen CE, Ausbil-

dungsbetriebe im Berufsfeld „Berufskraftfahrer“ und „Fachkraft im Fahrbetrieb“ bzw. Bildungseinrichtungen, die Umschulungen in diesen Berufsfeldern durchführen.

§ 8 Rechtsverordnungen

Das BMVBS soll per Verordnung die näheren Einzelheiten des Erwerbs der „Grundqualifikation“ und der Weiterbildung, die Voraussetzungen und das Verfahren der Anerkennung von Ausbildungsstätten sowie die Überwachung näher regeln.

2. Grundsätzliche Anmerkungen

Der BWVL begrüßt es zunächst, dass die Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr in einem eigenständigen Gesetz erfolgen soll. Hierdurch wird die hohe Bedeutung des Themas für den Straßenverkehr im allgemeinen und die Relevanz einer fundierten Aus- und Weiterbildung für die in Straßengüter- und Personenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer im besonderen wiedergespiegelt. Insofern teilen wir die Auffassung der Bundesregierung, dass eine bundesgesetzliche Regelung im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltschutz die adäquate Vorgehensweise ist, um eine Basis zur Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse für die Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr zu schaffen. Wesentlich hierbei ist die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen gemäß den Vorgaben der EU. Um dies jedoch sicherzustellen, ist es aus unserer Sicht zwingend erforderlich, dass auch die anderen Mitgliedsstaaten der EU Anstrengungen zur Umsetzung der in der Rede stehenden Richtlinie 2003/59/EG unternehmen, damit die Regelungen zeitgleich und einheitlich eingeführt und umgesetzt werden und es somit zu keinen Wettbewerbsnachteilen der Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs kommt.

Es ist weiterhin zu begrüßen, dass unter „Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken“ im Sinne des Gesetzes auch der Werkverkehr zu zählen ist. Fahrer im Werkverkehr verrichten grundsätzlich die gleichen Tätigkeiten wie Fahrpersonal im gewerblichen Straßengüterverkehr für Dritte. Durch diese Klarstellung steht auch den Fahrern im Werkverkehr bei entsprechendem Nachweis der Qualifikationen der Zugang zum Arbeitsmarkt des gewerblichen Verkehrs offen.

Für Personen, die bisher nur die Fahrerlaubnis benötigt haben, sind als Alternativen die „beschleunigte Grundqualifikation“ und die „Grundqualifikation mit Beschränkung auf Prüfung“ vorgesehen. Obgleich an die letztgenannte Prüfung sehr hohe Anforderungen gestellt wer-

den sollen, erscheint uns diese Vorgehensweise ohne vorausgehende spezifische Vorbereitung wenig praktikabel und auch im Sinne der angestrebten Ziele, insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit, nicht adäquat. Besondere Problematik birgt dies insbesondere für Fahranfänger, die zwar die erforderliche Fahrerlaubnis erworben haben, jedoch keinerlei Fahrerfahrung besitzen. Diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist, wie entsprechende Statistiken aufzeigen, überdurchschnittlich in das Unfallgeschehen verwickelt. Nach unserer Auffassung sollten deshalb für Fahranfänger darüber hinausgehende Regelungen getroffen werden, die eine spezifischere Vorbereitung auf Erlangung der „Grundqualifikation“ vorsehen.

Im übrigen erscheint auch eine Vermengung der Inhalte, die zum Erwerb der Fahrerlaubnis auf der einen und zur Erlangung der „Grundqualifikation“ bzw. „beschleunigten Grundqualifikation“ auf der anderen Seite führen, nicht in jedem Fall zielführend. So gibt es unseres Erachtens durchaus Schulungsinhalte, die der Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis eigentlich vorausgehen müssten. Insofern erachten wir die Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung, wie sie im Anhang I zur Richtlinie 2003/59/EG niedergelegt sind, für bedeutsam und umsetzungswert, auch im Hinblick auf die auf dem Verordnungswege zu regelnden Details zu den Inhalten der „Grundqualifikation/beschleunigten Grundqualifikation“. Hier sollten die im Anhang I der Richtlinie beschriebenen Kenntnisbereiche unbedingt einbezogen werden. Dies sind im Sinne des Güterkraftverkehrs insbesondere die Verbesserung des rationellen Fahrerverhaltens auf Grundlage der Sicherheitsregeln (z.B. Funktion der Sicherheitsausrüstung und Optimierung des Kraftstoffverbrauchs), die entsprechende Anwendung der Vorschriften (z.B. Sozialvorschriften und Fahrtenschreiber) sowie der Bereich Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung und Logistik (z.B. Vorbeugung von Arbeitsunfällen, Qualität und Kundenorientierung).

Im übrigen erachten wir als nachhaltigste Qualifikation im Bereich Güterkraftverkehr die dreijährige Ausbildung zum „Berufskraftfahrer“. Wir begrüßen es, wenn diese, wie es auch von der Bundesregierung im Gesetzentwurf vorgesehen ist, erhalten und weiter gefördert wird.

3. Anmerkungen zu ausgewählten Einzelvorschriften

§ 4 Erwerb der Grundqualifikation

Die hier beschriebene Qualifikationsmaßnahme muss auf dem Verordnungswege näher spezifiziert werden. Als Alternative zum Abschluss einer Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ ist hier lediglich die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung genannt. Insofern wurde der Option „Prüfungen“ aus Anhang I, Abschnitt 2, der Richtlinie 2003/59/EG Vorrang vor der

Option „Unterrichtsteilnahme und Prüfung“ gegeben. Dies ist insofern bedauerlich, als dieses aus unserer Sicht als nicht ausreichend im Sinne einer weitreichenden Qualifikation von Fahrern im Bereich des Güterkraftverkehrs angesehen werden kann. Hier sollte besser von der in der Option „Unterrichtsteilnahme und Prüfung“ beschriebenen Maßnahme „280 Stunden Unterrichtsteilnahme in Verbindung mit mindestens 20 Fahrstunden zum Erwerb der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse“ Gebrauch gemacht werden. Dies wäre auch dem erklärten Ziel, der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen, zuträglicher.

Für die „beschleunigte Grundqualifikation“ sollte der im Anhang I, Abschnitt 3, der Richtlinie 2003/59/EG beschriebene Qualifikationsumfang von 140 Stunden in Verbindung mit mindestens 10 Fahrstunden übernommen werden.

Wie bereits oben angeführt, sollten parallel unbedingt die gesetzgeberischen Aktivitäten der anderen Mitgliedsstaaten der EU geprüft werden, um eine Harmonisierung der Vorschriften zu erreichen und Wettbewerbsnachteile für Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs zu vermeiden.

§ 5 Weiterbildung

Der fünfjährige Zyklus der Wiederholungsschulungen findet grundsätzlich unsere Zustimmung. Es ist jedoch auf eine praktikable Handhabung der entsprechenden Nachweise in Verbindung mit der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis zu achten, um Mehraufwand und bürokratische Härten für das Fahrpersonal und die unternehmerische Praxis zu vermeiden.

§ 7 Anerkennung und Überwachung von Ausbildungsstätten

Es ist aus unserer Sicht nicht vollständig nachvollziehbar, dass Fahrschulen von vornherein als „anerkannte Ausbildungsstätten für die „beschleunigte Grundqualifikation“ und die „Weiterbildung“ gelten sollen. Will man quasi in komprimierter Form die Inhalte der „Grundqualifikation“ vermitteln, bedarf es zudem Kenntnisse auch der Ausbildungsstätte zu Themengebieten wie beispielsweise Sozialvorschriften, Güterkraftverkehr und Logistik etc.. Es kann aus unserer Sicht nicht davon ausgegangen werden, dass alle Fahrschulen per se in den beispielhaft angeführten Bereichen mit der erforderlichen Kompetenz Schulungen durchführen können. In jedem Fall sollte die Qualifikation der Ausbildungsstätten einer diesbezüglichen Prüfung unterzogen werden.

§ 8 Rechtsverordnung

Wie begrüßen, dass per Verordnung bundeseinheitliche Regelungen getroffen werden sollen. Vom Ordnungsgeber sollte darüber hinaus auch das Prüfungsverfahren bundeseinheitlich geregelt werden.

4. Kostenaspekte

Im Zuge der für Fahrer im Güterkraftverkehr angestrebten „Grundqualifikation“ und „Weiterbildung“ entstehen nicht nur dem betroffenen Personenkreis, sondern auch den Unternehmen des Güterkraftverkehrs zusätzliche, als erheblich zu bezeichnende Kosten. Sie stellen Aufwendungen dar, um die Sicherheit auf deutschen Straßen zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Sie müssen daher durchaus auch im Zuge von Preisanpassungen von den Unternehmen kompensiert werden. Insofern können wir die Ansicht der Bundesregierung nicht teilen, dass durch das Gesetz Auswirkungen auf das Preisniveau nicht zu erwarten sind.

Es muss zudem zwingend darauf geachtet werden, dass die Kosten für den Vollzug der gesetzlichen Vorschriften durch die Behörden auf niedrigem Niveau verbleiben. Keinesfalls dürfen, wie bereits oben erwähnt, den Unternehmern des Straßengüterverkehrs und dem betroffenen Fahrpersonal unbotmäßige Härten und Kostennachteile entstehen, die zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Güterkraftverkehrsmarkt führen.

Derzeit beruhen offensichtlich die Kostenaspekte für die Schulungsmaßnahmen im Sinne des Gesetzes auf Schätzungen. Durch undurchsichtige und zum Teil widersprüchliche Aussagen wird die Aufwandskalkulation jedoch erheblich erschwert. Hier sollten schnellst möglich entsprechende Recherchen angestellt werden, um sowohl dem betroffenen Fahrpersonal als auch den Unternehmen des Güterkraftverkehrs rechtzeitig fundierte Daten zur Verfügung zu stellen.