

## **Gemeinsames Positionspapier zur Reform der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung**

In der Öffentlichkeit wurde in den vergangenen Monaten eine intensive Diskussion über den Fahrer-  
mangel und seine Auswirkungen auf den Straßengüter- und Personenverkehr geführt. Dieses Positi-  
onspapier haben Vertreter der Angebots- und Nachfrageseite des Systems der Berufskraftfahreraus-  
und -weiterbildung gemeinsam verfasst. Wir haben einen ganzheitlichen Blick auf die Thematik und  
verfolgen entsprechend ganzheitliche Lösungsansätze.

Wir sehen uns durch die jüngste, breit angelegte wissenschaftliche Konsortialstudie „Begegnung von  
Kapazitätsengpässen im Straßengüterverkehr – Fokus Personal“ und ihre Einschätzung der Ursachen  
und Lösungsansätze für den Fahrermangel in Deutschland bestätigt. Autoren dieser Studie sind die  
Universität St. Gallen, die Technische Universität Dresden und das Institut für Angewandte Logistik der  
Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt FHWS.

Die Studie stellte 40 Ursachen für den „Fahrermangel“ fest, als Hauptursachen vor allem:

1. Lange, unattraktive und wenig planbare Arbeitszeiten.
2. Fehlende gesellschaftliche Wertschätzung, daher wenig attraktives Image des Berufs.
3. Unattraktives Gehalt im Vergleich zu anderen Berufsgruppen und Branchen.
4. Zu wenig Nachwuchs beim Fahrpersonal bedingt durch den demografischen Wandel und das  
Aussetzen des Wehrdienstes.

Das derzeitige System der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrer:innen wurde nicht als rele-  
vante Ursache für den Fahrpersonal-mangel identifiziert. Folgerichtig findet sich unter den 18 vorge-  
schlagenen Lösungsansätzen zur Beseitigung des Fahrermangels auch keine Reform von Ausbildungen  
(z.B. 2 in 1-Modell). Vielmehr verbessert das System der Aus- und Weiterbildung europaweit erfolg-  
reich sowohl die Verkehrssicherheit (Vision Zero), die Treibhausgasemissionen (Pariser Abkommen)  
und auch die Qualität der Kraftfahrer:innen und damit das Image einer ganzen Branche.

Wir sind der Ansicht, dass Maßnahmen zur Entbürokratisierung und Digitalisierung im Bereich der Aus-  
und Weiterbildung von Berufskraftfahrer:innen dennoch sinnvoll und möglich sind. Sie können neben  
der Schaffung konkreter Anreize einen positiven Effekt auf alle Beteiligten im System der Aus- und  
Weiterbildung haben und somit auch einen Beitrag zur Gewinnung von Fahrer:innen leisten. Gleich-  
zeitig werden Kosten reduziert, Qualität gefördert, Zugänge und digitale Prozesse erleichtert sowie  
Nachhaltigkeit vorangetrieben.

### **Wir schlagen folgende Maßnahmen vor:**

#### **A. Entbürokratisierung voranbringen**

- 1.) Die vereinfachte Umschreibung von ausländischen Fahrerlaubnissen solcher Staaten, die ein  
Mindestniveau an Ausbildung und Prüfung gewährleisten, sollte auf Basis einer EU-weit ein-  
heitlichen Staatenliste erfolgen.
- 2.) Die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation sollte in mehreren Fremdsprachen abge-  
legt werden können.

- 3.) Der Datenaustausch mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Register sollte durch die Schaffung von Schnittstellen erleichtert werden (Digitalisierung stärken).

**B. Anreize schaffen**

- 1.) Die Einführung von begleitetem Fahren ab 17 Jahren im Rahmen der Berufskraftfahrer-Ausbildung ist zu prüfen.
- 2.) Die Fördermittel für Aus- und Weiterbildung müssen mindestens in jetzigem Umfang fortgeschrieben werden, um weiterhin ausreichend Fahrpersonal ausbilden zu können und die Unternehmen der Transport-, Logistik- und Personenverkehrsbranche weiterhin finanziell zu entlasten. Die unterschiedlichen Fördermöglichkeiten durch Jobcenter, Agentur für Arbeit (Personen- und Güterverkehr) und BALM (Güterverkehr) sollten stärker bekannt und transparent gemacht werden.

**C. Digitalisierung des Unterrichts ermöglichen**

- 1.) Die in der Richtlinie 2018/645 genannten 12 Stunden Unterricht in der Weiterbildung in Form von Online-Unterricht (synchrones Lernen) und E-Learning (asynchrones Lernen) sollten in Form eines Blended Learning-Ansatzes (Verbindung von Präsenzphasen mit Selbstlernphasen) ermöglicht werden. Andere EU-Staaten zeigen bereits, dass dies sinnvoll und möglich ist. Die Weiterbildung sollte weiter unter der Regie derselben Ausbildungsstätte erfolgen. Eine Umsetzung kohärent zur Optimierung der Fahrschulerausbildung (OFSA II) ist zu empfehlen.
- 2.) Die Ausweitung bzw. Einführung des Einsatzes von leistungsfähigen Simulatoren in der Aus- und Weiterbildung ist zu prüfen.

Wir betrachten es als unerlässlich, dass Führerschein-Ausbildung und (beschleunigte) Grundqualifikation in Deutschland auf einem hohen Qualitätsniveau erhalten bleiben. Die Absenkung der Aus- und Weiterbildungsqualität ist kein geeignetes Mittel, um Fahrer:innen für den Beruf zu begeistern. Durch ein geringeres Qualifikationsniveau verursachte Unfälle, unwirtschaftlicheres Fahren und höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen wären die Folgen und schaden dem Image der gesamten Branche. Quantität darf nicht zu Lasten von Qualität und damit von Verkehrssicherheit und Umwelt gehen.

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e. V.	Bundesverband Wirtschaft, Ver- kehr und Logistik (BWVL) e. V.	Deutsche Fahrleh- rer-Akademie e. V. (DFA)	Bundesvereini- gung der Fahr- lehrerverbände e. V. (BVF)	MOVING Interna- tional Road Safety Association e. V.
Andreas Eichinger	Markus Olligschläger	Gerhard von Bressendorf	Jürgen Kopp	Jörg-Michael Satz
				