

Ulrike Schäfer Pressesprecherin / Kommunikation

Dornierstraße 3  
71034 Böblingen

Telefon: 0 70 31/ 623-107

Telefax: 0 70 31/ 623-116

Mobil: 0176 / 45 88 17 00

ulrike.schaefer@wbo.de

www.wbo.de

17. November 2022

## **WBO zum landesweiten Fahrermangel: Reform des Busführerscheins ist überfällig Zwei Erfahrungsberichte belegen den unerträglichen status quo**

Es ist kein Geheimnis: Den privaten Omnibusunternehmen fehlt Fahrpersonal. Um einen qualitätvollen, zuverlässigen ÖPNV auch künftig zu gewährleisten, braucht es mehr Busfahrerinnen und Busfahrer. Schnell.

„In Baden-Württemberg melden uns unsere Mitgliedsbetriebe in Summe rund 2.500 vakante Stellen für Fahrpersonal“, ist Yvonne Hüneburg, Stellvertretende Geschäftsführerin des Verbandes der baden-württembergischen Omnibusunternehmen e.V., WBO, besorgt. Wohlgemerkt, Stand heute. „Perspektivisch dürfte die Zahl um ein Vielfaches steigen.“ Der Bundesverband rechnet mit 36.000 fehlenden Busfahrerinnen und Busfahrern in acht bis zehn Jahren – und hat für die angestrebte Verkehrswende einen Bedarf von 76.000 Stellen nur für das Fahrpersonal errechnet.

„Das sind trübe Aussichten“, so Hüneburg. Klar ist vonseiten der Politik und der Verkehrsunternehmen, dass diese Lücke nur mit einem Maßnahmenkatalog zu schließen ist. „Denn hier steht sich Deutschland selbst im Weg“, meint Hüneburg, deren Verband die Interessen von 330 privaten Omnibusunternehmen im Land vertritt.

Stichwort: hohe Kosten. 10.000 – 12.000 Euro in Deutschland stehen 3.000 – 3.500 Euro beispielsweise im benachbarten Österreich gegenüber.

Stichwort: Anzahl der Pflichtstunden. In Deutschland müssen Interessenten neben der reinen Fahrausbildung auch eine Berufsqualifizierung ablegen, denn nur Letztere berechtigt das Fahrpersonal zur gewerblichen Beförderung von Personen.

Teuer, ineffizient und vor allem abschreckend, meint der WBO.

Die Lösung?

- Erleichterung des Führerscheinerwerbs durch Reduzierung der Pflichtstunden und Reform der Berufskraftfahrerqualifikation – Stichwort „2 in 1“ – Berufskraftfahrerqualifikation in Fahrausbildung integrieren
- unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine
- Senkung des Mindestalters in Europa auf 21 (statt wie bisher 23) Jahre, für Personen mit dreijähriger Ausbildung ab 18 Jahren

Wir haben für Sie zwei Praxisberichte in der [Anlage](#), die aus unserer Sicht aufzeigen, wie hinderlich und unerträglich der status quo ist.

Der WBO bleibt dran.

## Meine Erfahrungen mit dem Busführerschein - ein Praxisbericht!



Mein Name ist Marius Leibfritz, ich bin 22 Jahre alt und bin in der vierten Generation im Unternehmen meiner Eltern Frank und Christine Leibfritz. Nach meinem Abitur habe ich mich für ein technisches Studium entschieden und nicht für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer, weil ich mich spezifischer mit der Fahrzeugtechnik befassen wollte.

Bereits mit 17 Jahren habe ich den Autoführerschein (BF17) gemacht. Dazu habe ich nur die Pflichtstunden absolviert. Es war auch da schon mehr als genug an Pflichtstunden zu absolvieren und für mich eine Leichtigkeit, nachdem ich ja schon sehr früh Umgang mit vielen Fahrzeugen hatte. Vom Erhalt der Fahrerlaubnis bis zu meinem 18. Geburtstag war ich nun der Fahrer bei sämtlichen Autofahrten und habe so sehr viele Kilometer hinter mir gelassen und viel Erfahrung im Straßenverkehr erlangt.

Natürlich war schon ganz lange klar, dass ich mit 21 den großen Busführerschein DE machen werde. Bis ich endlich zur Prüfung zugelassen wurde, gab es

einiges zu erledigen: psychologisches Gutachten, Ausnahmegenehmigung Landratsamt, da ich erst 21 bin, Dokumente zusammenstellen etc.

Dann hieß es viele, viele freie Tage investieren und die vielen Theoriestunden, 140 Stunden, im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation im Fahrschulunterricht absitzen, welche ich erfolgreich mit einer Prüfung abgeschlossen habe. Weitere 14 Theoriestunden in der Fahrschule folgten, da ich im Besitz der Führerscheinklasse C war, sonst hätten mich 24 Stunden erwartet, mit dem Abschluss der theoretischen Führerscheinprüfung. Viele der theoretischen Stunden wiederholten sich vom Inhalt her, diese Doppelungen gehören bereinigt.

Dann die erste Fahrstunde im eigenen Fahrschulbus. Kaum hatten wir (mein Fahrlehrer und ich) meinen Wohnort verlassen, sah er mich an und meinte: Junge, wie kriegen wir bloß die ganzen 44 praktischen Pflichtstunden rum? Was soll ich Dir zeigen, was Du noch nicht kannst/weißt? Für mich hat es sich wieder angefühlt, wie eine Ewigkeit, bis ich endlich die Pflichtstunden absolviert hatte. Auch mein Fahrlehrer sah meine Leidensgeschichte und unnötig verlorene Zeit und auch Geld! Sicherheitstechnisch ist es wichtig, bestimmte Pflichtstunden nachzuweisen! In Deutschland das sind eindeutig zu viele.

Dann die nächste Hürde, ein beschränkter Führerschein. Mit 21 Jahren Beschränkung auf 50 Kilometer Linienverkehr! Sehnsüchtig warte ich auf meinen 23. Geburtstag, um endlich mit unserem Bus durch ganz Europa zu fahren.

Wenn ich kein Unternehmerkind wäre und ich in unserem Unternehmen schon früh so verwurzelt wäre, wüsste ich nicht, ob ich so viel Zeit und 10.000 Euro investiert hätte.

Günstiger wäre es wohl mit einem Wohnsitz in Österreich gewesen, da hätte ich nur maximal 3.000 Euro bezahlt.

Irgendwie sind die Regelungen nicht mehr zeitgemäß. Seit meinem 17. Geburtstag bin ich im Straßenverkehr unterwegs und habe solche Auflagen! Warum werden solche Hürden in unserer Branche aufgestellt? Wer will wohl diese Hürden übersteigen? Von vornherein ist klar, dass dies schon den ersten Schritt des Fachkräftemangels in unserer Branche bedeutet.

Hier besteht Handlungsbedarf von Seiten der Politik!

## Warum erwerbe ich den Busführerschein und welche Hürden sind zu nehmen?

Ich heiße Michael Gersch und bin seit über 20 Jahren in verschiedenen Positionen in der Touristik tätig. Meine berufliche Reise habe ich bei einem Unternehmen mit Reisebüro und Bustouristik begonnen. Auf meinem weiteren Weg habe ich verschiedene Stopps bei Reiseveranstaltern eingelegt und bin in dieser Zeit aber der Bustouristik durch Planung und Organisation eigener Themen - und Behindertenreisen stets treu geblieben.

Seit Mai 2020 bin ich als Referent für Touristik beim WBO - Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. tätig und somit ganz nah an den Belangen der Mitgliedsunternehmen dran. Im Zuge dieses engen Austausches entstand erneut der Wunsch, den Busführerschein zu erwerben. Dank der Unterstützung durch den WBO ist dies nebenberuflich möglich.

Die Herausforderungen sind jedoch vielschichtig und beginnen bereits bei der Beantragung des Führerscheins. Der Antrag kann zwar online ausgefüllt, muss dann aber ausgedruckt, unterschrieben und per Post (oder Direktewurf in den Briefkasten der Führerscheinstelle) überstellt werden. Die Bearbeitungszeit beträgt mehrere Wochen.

Für die Erlangung des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung ist in Deutschland eine Berufsqualifikation notwendig, was einen erheblichen Zeitaufwand mit sich bringt, da diese zusätzlich zur eigentlichen Fahrausbildung absolviert werden muss. Dabei fällt auf, dass die eigentlichen Lerninhalte sich in wesentlichen Punkten der Fahrausbildung entsprechen, so dass es zu einem erheblichen Mehraufwand (Doppelung) kommt, der so aus meiner Sicht überhaupt nicht sinnvoll ist.

Diese Thematik habe ich auch mit meinem Busfahrlehrer intensiv besprochen. Schon lange hat er mir die Eignung zum Ablegen der Fahrprüfung bescheinigt; ich habe aber noch viele Fahrstunden „abzufahren“, da die gesetzlichen Pflichtstunden noch nicht erreicht wurden. Für mich sind es per Gesetz vorgeschriebene ganze 79,5 Fahrstunden (à 45 min), ohne Vorbesitz Klasse B sind es sogar 102,75 Pflichtfahrstunden!!! Selbst mein Fahrlehrer ist der Auffassung, dass 15 -20 Pflichtstunden à 45 min (je nach Vorbesitz Klasse B) völlig ausreichen würden. Wer zu früh in die Prüfung geht fällt durch, das Abschlussniveau (Fahrreife) ist so gesichert.

In Österreich gibt es nur acht(!) Mindestpflichtfahrstunden (à 60 min), und jeder Fahrschüler nimmt dann eben on top die weiteren Stunden, die er braucht, um die Führerscheinreife zu erlangen. Wie eben auch beim Pkw-Führerschein. Die Führerscheinprüfung sichert das Abschlussniveau.

Dies führt aus meiner Sicht zu einem erheblichen Mehraufwand an Zeit und Kosten, - bei mir sind das mehr als 9.000 Euro - was so nicht sein müsste. Außerdem zieht sich der Erwerb des Führerscheins hin, weil es einfach sehr lange dauert, bis man bei der Fahrschule die ganzen Stunden „abgefahren“ hat. Als Selbstzahler des Führerscheins schmerzt mich dies besonders.

Ich bin davon überzeugt, dass deutlich mehr Personen den Busführerschein erwerben würden, vielleicht auch nebenberuflich so wie ich, wenn das System an das des Pkw-Führerscheins angepasst würde und lediglich ein Mindeststundensatz vorgeschrieben werden würde. Die damit einhergehende Zeit- und Kostenreduktion vergrößert den Kreis der Interessenten erheblich, denn die Investitionshürde von annähernd 10.000 Euro können oder wollen viele aktuell nicht nehmen, trotz vorhandenem Interesse, als Busfahrerin /Busfahrer tätig zu sein. Das Leistungsprinzip als Entscheidungsgrundlage zur Prüfungsberechtigung senkt nicht das Sicherheitsniveau in der Personenbeförderung, wie ein Blick in die Unfallstatistik für Busse in Österreich zeigt.



Ich wünsche mir persönlich eine schnelle Anpassung des Regelwerks, damit die Zukunft dieser so wichtigen Branche gesichert ist und viele es mir nachtun.