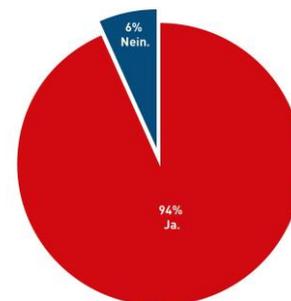


# Busfahrpersonal – Maßnahmen gegen Personalkrise

Im Busgewerbe besteht ein gravierender Fahrpersonalmangel: **Derzeit fehlen 7.768 Busfahrer:innen**. Durch die zunehmenden altersbedingten Abgänge und die geplante Verkehrswende **fehlen bis 2030 87.000 Busfahrer:innen**. Die Folge des Fahrpersonalmangels: 58 Prozent der Busunternehmen werden im Wachstum gehindert, über 29 Prozent haben Probleme bei der Vertragserfüllung. Damit ist das umfangreiche Angebot des privaten mittelständischen Busgewerbes und das Gelingen der Verkehrswende insgesamt gefährdet: Mietomnibusverkehre, Busreisen, die öffentliche Grundversorgung im Nah- und Fernverkehr sowie die Schülerverkehre. Die Gründe für den Fahrpersonalmangel sind die vielen Pflichtstunden und dass die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert wird. Im EU-Vergleich ist die Ausbildung dadurch erheblich länger und teurer. Hinzu kommen Sprachbarrieren und bürokratische Hürden für ausländische Fahrer:innen. Der bdo schlägt folgende Maßnahmen vor:



526 Teilnehmende  
Quelle: bdo, eigene Erhebung 09/2022

## „2 in 1“ – Berufskraftfahrerqualifikation in Fahrausbildung integrieren

Für die Fahrgastbeförderung ist die Berufskraftfahrerqualifikation erforderlich. In Deutschland erfolgt diese extrem zeitaufwändig, zusätzlich zu der Fahrausbildung. Dadurch ist die Ausbildung erheblich teurer und länger – **bis zu 244 Pflichtstunden und 10.000 Euro**. Zusätzlich überschneiden sich die Lerninhalte in wesentlichen Teilen. Daher müssen beide Ausbildungen zusammengelegt werden. Mit einer Unterrichtseinheit sowie einer Theorie- und Praxisprüfung werden Synergien genutzt, Bürokratie abgebaut und der Zeit- und Kostenaufwand erheblich reduziert. Inhalt und Qualität der Ausbildung und Prüfungen bleiben erhalten. In europäischen Nachbarstaaten ist das bereits Praxis.

Führerschein-Klasse	Deutschland (Unterrichtsstunde: 45 Min.)					
	C		D1		D	
Anzahl Theorielektionen	32		32		48	
Anzahl Praxislektionen	10		32 / 79*		58 / 89*	
Pflichtlektionen (Theorie + Praxis)	42		64 / 111*		106 / 137*	
Pflichtstunden Fahrschule	31,5		48 / 83,25*		79,5 / 102,75*	
	Qual.	BQ	Qual.	BQ	Qual.	BQ
Unterrichtsstunden Grundqualifikation	-	140	-	140	-	140
Pflichtstunden IHK-Theorieprüfung	4	1,5	4	1,5	4	1,5
Pflichtstunden IHK-Praxisprüfung	3,5	-	3,5	-	3,5	-
Gesamt Pflichtstunden inkl. Qualifikation	<b>39</b>	<b>173</b>	<b>55,5/ 90,75</b>	<b>189,5/ 224,75</b>	<b>87/ 110,25</b>	<b>221/ 244,25</b>

## Reduktion der Führerscheinpflichtstunden – Leistungsprinzip beibehalten

Der Busführerschein der Klasse D erfordert derzeit 79 bis 102 Pflichtstunden (Theorie und Praxis). Mit einer Reduktion der **Pflichtstunden der Führerscheinklasse D auf die Anzahl Pflichtstunden der Klasse D1** (48 bis 83 Pflichtstunden) können prüfungsreife Fahrschüler:innen direkt zur Prüfung – derzeit sind noch verbleibende Pflichtstunden „abzusitzen“. Die Reduktion spart Zeit und Kosten. Zudem sind die Busfahrer:innen früher einsatzbereit. Das **Leistungsprinzip** – die **individuelle Eignung** – **bestimmt weiterhin den Prüfungszeitpunkt**.

## Sprachbarrieren abbauen

Dass die Berufskraftfahrerqualifikation nur auf Deutsch und die Führerscheintheorieprüfung nicht in allen benötigten Fremdsprachen angeboten werden, ist für ausländische Fahrer:innen trotz ausreichender Deutschkenntnisse eine zu große Hürde. Das **Sprachniveau muss auf ein verständliches Level angepasst**, der Führerschein um **weitere Fremdsprachen** ergänzt und die Berufskraftfahrerqualifikation in diesen **Fremdsprachen und mit Dolmetschern durchgeführt** werden. Auf EU-Ebene ist das **Wohnortsprinzip** – der zwingende Erwerb von Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation im Wohnsitzstaat – aufzuheben. Das baut Sprachbarrieren ab und schafft Ausbildungskapazitäten. Die einheitlichen EU-Standards garantieren weiterhin eine hochwertige Ausbildung.

## Anerkennung ausländischer Führerscheine

Ausländische Führerscheine und Berufskraftfahrerqualifikationen, insbesondere aus Drittstaaten, müssen in Deutschland **umfassender und schneller anerkannt** und **bürokratische Hürden** abgebaut werden.

## Mindestalter senken

Erst ab 23 Jahren sind Busfahrer:innen vollumfänglich einsetzbar. Jüngere Fahrer:innen können nur kleine Busse der Klasse D1, eingeschränkte Strecken oder leere Fahrzeuge führen. Mit neuen **EU-Regelungen muss das Busfahren ohne Einschränkungen ab 21 Jahren und mit einer Berufsausbildung ab 18 Jahren** erlaubt werden.

## Weitere wirksame Maßnahmen

- Beschleunigtes Fachkräfteverfahren für Busfahrer:innen aus Drittstaaten nach § 24a Abs. 2 BeschV
- **Digitalisierung** von Ausbildung und Weiterbildung (**E-Learning**) sowie der behördlichen Verfahren.
- Anpassung der Mindestverdienstgrenze für den Aufenthaltstitel über 45-Jähriger Drittstaatsangehöriger.

Eine detaillierte Erläuterung entnehmen Sie bitte unserem [Positionspapier](#).