

# POSITIONSPAPIER

## Revision EU-Führerscheinrichtlinie

### Stellungnahme zum Entwurf der EU-Kommission

Folgende drei Themen sind im Vorschlagsentwurf bislang unberücksichtigt geblieben:

- 1) Anpassung der **Mindestalter-Vorschriften** für Busfahrpersonal,
- 2) Anpassung der Definition der Kategorie **D1** an das Zulassungsrecht der UN ECE R 107,
- 3) Aufhebung des **Wohnortprinzips** hinsichtlich des Ortes, wo in der EU die Grundqualifikation erworben wird.

Damit dem Fahrpersonalmangel wirksam begegnet werden kann, müssen diese drei Zugangshürden auf EU-Ebene angepackt werden.

Zu **1) - Mindestalter** - In Deutschland ist der etablierte Standard zum Erwerb der Grundqualifikation, die zum gewerblichen Fahren berechtigt, die sogenannte „beschleunigte“ Grundqualifikation. Das hohe grundsätzliche **Mindestalter von 24 Jahren** sowie das Mindestalter 23 der beschleunigten Grundqualifikation bei der Busführerscheinklasse D erweist sich für den Berufszugang als Hindernis. Eine Gleichstellung mit der Klasse C/CE (Gefahrgut ist ggf. schon ab 18 Jahren möglich!) auf ein einheitliches **Mindestalter 21** ist geboten. Die Befürchtung, die Verkehrssicherheit werde gefährdet, wenn das grundsätzliche Mindestalter von 24 auf 21 Jahre für gewerbliches Fahrpersonal abgesenkt wird, ist unbegründet. Aus den verfügbaren Unfallstatistiken zum Bus lässt sich nichts dazu ableiten. Auszubildende ab 18 Jahren sind keinesfalls auffälliger in der Statistik, im Gegenteil.

Zu **2) - D1** - Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA, Bestand FE im ZFER zum 1.1.2023) gibt es in Deutschland nur vergleichsweise wenig Personen, die über D1 bzw. D1E verfügen. Sehr gering sind ebenfalls die Zahlen zum Erwerb der Klasse D1 bzw. D1E (siehe ebenfalls KBA-Statistik zu Fahrerlaubnisprüfungen). Die Führerscheinkategorie D1 fristet somit ein Exotenstatus. Praktiker wissen, warum das so ist: Es sind kaum bis wenige Fahrzeuge verfügbar, die zulassungsrechtlich bis zu 16 Fahrgäste ausgelegt sind bzw. mit dieser Personenzahl wirtschaftlich zu betreiben wären. Soll D1 aus diesem Exotenstatus heraus gelangen, müsste die die Definition der Kategorie D1 von 16 auf 22 Personen angehoben werden. Diese Entsprechung kann sich auf das Zulassungsrecht der UN ECE R 107 berufen (siehe EU-Amtsblatt, 23.2.2018), wo unter Ziffer 2.1.1 und Ziffer 2.1.2 auf „mehr als 22 Fahrgäste“ bzw. „bis zu 22 Fahrgäste“ abgestellt wird (für die Unterteilung in die Fahrzeug-Unterklassen I bis III einerseits und A, B andererseits).

Zu **3) - Wohnsitzprinzip** - Fahrpersonal-Rekrutierung aus Drittstaaten ist beim Bus nahezu unmöglich. Denn für Drittstaatenangehörige, die als Busfahrer ein Arbeitsvisum für Deutschland begehren, besteht ein Henne-/Ei-Problem: Ohne Grundqualifizierung kein Arbeitsvertrag, ohne Arbeitsvertrag kein Arbeitsvisum. Die Grundqualifikation kann im Gegensatz zum Lkw (vgl. Artikel 5 der VO (EG) 1072/2009 „Fahrerbescheinigung“) nur innerhalb der EU bei Wohnsitzgründung erworben werden. Beim Bus besteht diese alternative Möglichkeit wie beim LKW nicht. Eine grundlegende Vereinfachung bestünde darin, den Erwerb der Grundqualifikation nicht mit einer Wohnsitzgründung zu verknüpfen, sondern den Erwerb unabhängig vom Wohnsitz zu ermöglichen. Die EU-Standards der Prüfung bleiben gewährleistet – wo genau innerhalb der EU die Prüfung erfolgt, ist jedoch unerheblich. Der Verweis der BKrFQ-RL 2022/2561 auf die Führerschein-RL hinsichtlich des Wohnsitzprinzips kann demnach gestrichen werden.

**Ohne die entsprechenden Vereinfachungen und Anpassungen auf EU-Ebene bleibt es schwierig, dem Fahrpersonalmangel beim Bus entgegenzuwirken. Die vielfach beschworene Verkehrswende mit einer Verdopplung der Fahrgäste bis 2030 kommt so nicht vorwärts.**