

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

**Fachkräftebündnis für den ÖPNV in Baden-Württemberg –
Offensive für den Busführerschein**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welchen Bedarf an Busfahrerinnen und Busfahrern sie in den nächsten Jahren sieht, um das Klimaschutzziel Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu erreichen;
2. welche Rolle sie den Erwerbsbedingungen für eine Fahrerlaubnis der Klasse D (Busführerschein) bei der Gewinnung von Fachkräften im ÖPNV beimisst;
3. welche konkreten Maßnahmen sie unternommen hat und weiter unternimmt, damit die Bundesregierung die Vorgaben für den Erwerb eines Busführerscheins, insbesondere die Zahl der Mindestfahrstunden, ändert;
4. welche Initiativen sie initiiert hat, die die finanzielle Belastung für angehende Busfahrerinnen und Busfahrer reduzieren;
5. welche Förderprogramme der EU (z. B. ESF u. a.) sowie der Bundesregierung nach ihrer Kenntnis herangezogen werden könnten, um den Berufseinstieg zu erleichtern;
6. inwiefern sie eine Anpassung der Mindeststundenzahl für die Grundausbildung zur Busfahrerinnen oder zum Busfahrer unterstützt, wie es bspw. in Österreich schon seit Jahren der Fall ist;
7. welche weiteren Schritte sie unternimmt, damit die Bundesregierung die Pflichtstunden für den Busführerschein bei einer Reformierung der Gesetzeslage reduziert und die Ausbildung effizienter gestaltet;

8. welche Pläne es nach ihrer Kenntnis gibt, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung für Busfahrerinnen und Busfahrer zu integrieren, um den Prozess des Busführerscheinerwerbs zu vereinfachen und attraktiver zu machen;
9. wie der Bund nach ihrer Kenntnis sicherstellen will, dass eine solche Integration die Qualität der Ausbildung und die Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht beeinträchtigt;
10. ob sie den Vorschlag des Europäischen Parlaments unterstützt, das Mindestalter für den Erwerb des Busführerscheins auf 21 Jahre zu senken, und wenn ja, unter welchen Bedingungen dies stattfinden sollte (z. B. nach dreijähriger Ausbildung ab 18 Jahren);
11. welche Maßnahmen sie plant, eventuell im Zusammenspiel mit anderen Landesregierungen, damit die Anerkennung ausländischer Führerscheine und Berufskraftfahrerqualifikationen vereinfacht und beschleunigt wird;
12. wie sich das Fachkräftebündnis für den ÖPNV in Baden-Württemberg zusammensetzt und welche zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen des Fachkräftebündnisses geplant sind.

18.6.2024

Andreas Schwarz
und Fraktion

Begründung

Der Ausbau des ÖPNV ist von zentraler Bedeutung für die Daseinsvorsorge der Menschen im Land und als Maßnahme für Klimaschutz im Sektor Verkehr. Attraktiver ÖPNV wird von gut ausgebildeten Fachkräften geleistet.

Der akute Bedarf an Busfahrerinnen und Busfahrern stellt eine erhebliche Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Baden-Württemberg dar. Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) meldet aktuell 20 Prozent aller Stellen im Bereich des Fahrpersonals seien vakant. Diese Zahl könnte perspektivisch weiter ansteigen, was in der Zukunft die Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV einschränken könnte. Die Landesregierung hat ein Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg initiiert, im Rahmen dessen Maßnahmen zur Gewinnung von mehr Fachkräften entwickelt und umgesetzt werden sollen.

Als geeignete Maßnahme erscheint, den Erwerb des Busführerscheins zu vereinfachen und die dafür anfallenden Kosten zu senken.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. Juli 2024 Nr. VM4-0141.5-31/63/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welchen Bedarf an Busfahrerinnen und Busfahrern sie in den nächsten Jahren sieht, um das Klimaschutzziel Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu erreichen;

Die Prognosen, wie sich der Fachkräftebedarf im ÖPNV künftig entwickeln wird, sind von zahlreichen Prämissen und Annahmen abhängig und fallen sehr unterschiedlich aus. Für Baden-Württemberg könnte das Defizit bis 2030 zwischen 3 000 und 8 000 Busfahrerinnen und Busfahrern liegen.

2. welche Rolle sie den Erwerbsbedingungen für eine Fahrerlaubnis der Klasse D (Busführerschein) bei der Gewinnung von Fachkräften im ÖPNV beimisst;

Die Erwerbsbedingungen für einen Busführerschein spielen bei der Gewinnung von Fachkräften eine nicht unerhebliche Rolle. Die Absenkung der Ausbildungsdauer kann die Hürde zum Berufseinstieg als Busfahrerinnen und Busfahrer mindern. Lange Ausbildungsdauer erfordern in der Regel von Unternehmen einen hohen finanziellen Initialaufwand, um Fahrpersonal im Unternehmen auszubilden.

3. welche konkreten Maßnahmen sie unternommen hat und weiter unternimmt, damit die Bundesregierung die Vorgaben für den Erwerb eines Busführerscheins, insbesondere die Zahl der Mindestfahrstunden, ändert;

6. inwiefern sie eine Anpassung der Mindeststundenzahl für die Grundausbildung zur Busfahrerinnen oder zum Busfahrer unterstützt, wie es bspw. in Österreich schon seit Jahren der Fall ist;

7. welche weiteren Schritte sie unternimmt, damit die Bundesregierung die Pflichtstunden für den Busführerschein bei einer Reformierung der Gesetzeslage reduziert und die Ausbildung effizienter gestaltet;

Zu den Ziffern 3, 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Thema Fachkräftemangel und Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs wurde seitens der Landesregierung in die Verkehrsministerkonferenz (VMK) eingebracht. Die VMK hat in ihrer Sitzung am 11./12. Oktober 2023 den Bund gebeten, die Vorgaben für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D zu prüfen und die Fahrausbildung unter Wahrung der Verkehrssicherheit zu optimieren. Vom BMDV wurde bereits signalisiert, dass künftig die Vorgabe von Mindeststunden für die praktische Grundfahrausbildung entfallen soll, um damit eine Angleichung beispielsweise an Österreich bei der Fahrschulausbildung zu erreichen. Wie bei den weiteren Fahrerlaubnisklassen sollen künftig in der Fahrschulausbildung in Deutschland auch für den Busführerschein lediglich die Sonderfahrstunden (Autobahn-, Nacht- und Überlandfahrt) verpflichtend vorgeschrieben sein. Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder (GKVS) hat in ihrer Frühjahrssitzung am 13./14. März 2024 beschlossen, dass der Bund in der Herbst-Sitzung 2024 der VMK über den aktuellen Sachstand und zu bereits ergriffenen Maßnahmen berichten soll.

Bund und Länder arbeiten aktuell zudem an der Novellierung der Fahrschülerausbildung insgesamt. Grundlage sind die Ergebnisse des Projekts „Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts für die Optimierung der Fahrausbildung“ (OFSA II) der Bundesanstalt für Straßenwesen. Ziel der Novelle ist die Einführung von Kompetenzstandards und eines Lehrrahmens in der Fahrschulerausbildung. Diese ersten Ergebnisse wurden und werden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im ständigen Dialog mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und den Ländern fortentwickelt und auch Fahrschulverbänden, Lernmittelverlagen und weiteren an der Fahrschülerausbildung Beteiligten vorgestellt.

Auf fachlicher Ebene unterstützt die Landesregierung eine Reduzierung der Pflichtfahrstunden für die praktische Fahrschulerausbildung zum Erwerb eines Busführerscheins. Vor weiteren Schritten wird zunächst der Bericht des Bundes in der Herbst-Sitzung 2024 der Verkehrsministerkonferenz abgewartet.

4. welche Initiativen sie initiiert hat, die die finanzielle Belastung für angehende Busfahrerinnen und Busfahrer reduzieren;

Die bei der Stellungnahme zu den Ziffern 3, 6, und 7 aufgeführten geplanten Maßnahmen können finanzielle Auswirkungen haben; in welcher Form oder Höhe, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht beziffert werden.

Im Rahmen der Entlastungsallianz für Baden-Württemberg wurden gemeinsam mit den beteiligten Verbänden weitere Maßnahmen ausgearbeitet, um formale Hürden sowie finanzielle wie zeitliche Belastungen von angehenden Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern zu reduzieren.

So soll die Digitalisierung der Führerscheinantragstellung forciert werden. Sowohl Antragsstellende als auch Verwaltung würden von Einheitlichkeit und Nutzerfreundlichkeit stark profitieren. Der Prozess der Umsetzung im Land ist begonnen, zur weiteren möglichst raschen Umsetzung sollen Gespräche mit dem federführenden Land Hessen erfolgen. Die digitale Umsetzung aufseiten der Kommunen ist noch zu klären. Das Verkehrsministerium kann auf die Nachnutzung durch Stadt-/Landkreise keinen unmittelbaren Einfluss nehmen. Eine bundeseinheitliche Lösung wird bevorzugt.

Um Menschen mit nicht ausreichenden Deutschkenntnissen den Erwerb einer Fahrerlaubnis oder Berufskraftfahrerqualifikation zu erleichtern, sollen sprachliche Hürden weiter abgebaut werden. Theoretische Fahrerlaubnisprüfungen sind bereits in Fremdsprachen möglich, für die Prüfung zur beschleunigten Berufskraftfahrerqualifikation ist eine Fremdsprachenprüfung angedacht (Umsetzung im Rahmen der 1. BKFÄndVO, Rechtssetzungsverfahren für 2024 durch Bund beabsichtigt).

5. welche Förderprogramme der EU (z. B. ESF u. a.) sowie der Bundesregierung nach ihrer Kenntnis herangezogen werden könnten, um den Berufseinstieg zu erleichtern;

Dem Ministerium für Verkehr liegen keine Erkenntnisse zu bestehende Förderangeboten vor.

8. *welche Pläne es nach ihrer Kenntnis gibt, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung für Busfahrerinnen und Busfahrer zu integrieren, um den Prozess des Busführerscheinerwerbs zu vereinfachen und attraktiver zu machen;*

9. *wie der Bund nach ihrer Kenntnis sicherstellen will, dass eine solche Integration die Qualität der Ausbildung und die Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht beeinträchtigt;*

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Eine Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrschulausbildung bedarf einer Anpassung der Vorgaben vonseiten der Europäischen Union bzw. der bundeseinheitlichen Regelungen. Deutschland bietet alle von der EU ermöglichten Wege zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation an. Es besteht kein Pflichtbesuch von Unterrichtseinheiten in Ausbildungsstätten zur Erlangung der Grundqualifikation; hierbei wird aus rechtlicher Sicht allein das Bestehen der Prüfung vorgeschrieben. Die beschleunigte Grundqualifikation wird in Deutschland zusätzlich angeboten. Hierbei entfällt eine umfangreiche Prüfung; stattdessen werden nach EU-Recht 140 Unterrichtseinheiten vorgeschrieben.

Ebenfalls hinzuweisen ist auf die unterschiedlichen Ziele der Regelungen zum Erwerb der Fahrerlaubnis und der Berufskraftfahrerqualifikation. In der Fahrschulausbildung stehen Verkehrsregelungen, Verhalten im Straßenverkehr und Fahrzeugbedienung im Fokus. Die Berufskraftfahrerqualifikation setzt den Fokus mehr auf Verbesserungen des Fahrverhaltens sowie speziellen Themen der Logistik (Ladungssicherung, Sozialvorschriften, Vorgaben Personenbeförderung).

Dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg liegen keine Kenntnisse über Pläne des Bundes hierzu vor.

10. *ob sie den Vorschlag des Europäischen Parlaments unterstützt, das Mindestalter für den Erwerb des Busführerscheins auf 21 Jahre zu senken, und wenn ja, unter welchen Bedingungen dies stattfinden sollte (z. B. nach dreijähriger Ausbildung ab 18 Jahren);*

Die Absenkung des Mindestalters könnte zu einer Vereinfachung daraus resultierender etwaiger Einstiegshürden führen. Der Vorschlag ist somit grundsätzlich zu begrüßen. Es bleibt der genaue Regelungsinhalt jedoch zunächst abzuwarten.

11. *welche Maßnahmen sie plant, eventuell im Zusammenspiel mit anderen Landesregierungen, damit die Anerkennung ausländischer Führerscheine und Berufskraftfahrerqualifikationen vereinfacht und beschleunigt wird;*

Neben dem durch Baden-Württemberg initiierten VMK-Beschluss setzt sich, so letztmalig in der Verkehrsausschusssitzung des Bundesrates vom 19. Juni 2024, die Landesregierung für die Erleichterung zur Anerkennung ausländischer Führerscheine unter Wahrung der Verkehrssicherheit ein. So wird sich seither positiv für die Aufnahme der Ukraine in Anlage 11, oder auch ukrainisch als Prüfungssprache bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ausgesprochen. Mit einer Zustimmung des Bundesrats zur Aufnahme der Ukraine in Anlage 11 würde eine prüfungsfreie Umschreibung ukrainischer Fahrerlaubnisse möglich werden. Darüber hinaus wird auch landesrechtlich stets überprüft, etwaige Ausnahmemöglichkeiten gibt; so zuletzt die Anerkennung des Tatbestands des § 48 Abs. 4 Nr. 5 FeV zur Personenbeförderung für diejenigen, welche dem Schutzstatus der Verordnung (EU) 2022/1280 unterliegen und seit mindestens zwei Jahren un-

unterbrochen ihren Wohnort in Deutschland (oder einem Mitgliedsstaat der EU) haben. Die weiteren Voraussetzungen des § 48 Fahrerlaubnis-Verordnung sind weiterhin zu erfüllen. Baden-Württemberg ist das erste Bundesland, welches diese Ausnahme vornimmt.

Im Rahmen der Entlastungsallianz wurde darüber hinaus vereinbart, auf europäischer Ebene die Aufhebung des Wohnortprinzips zu forcieren. Hierfür sollen Gespräche in Brüssel geführt und bei vergleichbaren Standards Durchführungsbeschlüsse angestrebt werden. Damit wäre ein Führerscheinerwerb mit wesentlich geringerem Aufwand möglich. Dies soll in der sog. Führerscheinrichtlinie (voraussichtlich 2025/2026) verankert werden. Das hier beschriebene Ziel soll im Rahmen einer Bundesrats-Stellungnahme unterstützt werden.

12. wie sich das Fachkräftebündnis für den ÖPNV in Baden-Württemberg zusammensetzt und welche zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen des Fachkräftebündnisses geplant sind.

Auf Initiative des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg haben sich 16 Verbände, Institutionen und Unternehmen im März 2024 zu einem gemeinsamen Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg zusammengeschlossen. Der Fokus liegt auf der Verbesserung der Sichtbarkeit der Branche, der Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen und der Rahmenbedingungen im betrieblichen Umfeld. Gemeinsam wollen sie das Image der Branche verbessern, um das für die Verkehrswende erforderliche Personal gewinnen und langfristig binden zu können. Um dem Mangel an qualifizierten Fachkräften zu begegnen, sollen auch die bestehenden Rahmenbedingungen, wie bspw. im Bereich des Fahrerlaubnisrechts, geprüft werden. Das Bündnis wird sich für eine sinnvolle Reduzierung der Berufszugangshürden einsetzen. Das Bündnis adressiert dabei nicht nur die Gewinnung von qualifiziertem Fahrpersonal, sondern auch darüber hinausgehende Berufsfelder im öffentlichen Verkehr.

Das Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg setzt sich wie folgt zusammen:

Trägerorganisationen

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg (VDV)
- Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO)

Steuerkreismitglieder

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg (VDV)
- Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO)
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Baden-Württemberg

Bündnismitglieder

- ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg
- SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
- DB Regio Baden-Württemberg
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Transdev Region Süd

- Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK)
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)
- Landkreistag Baden-Württemberg
- Städtetag Baden-Württemberg
- Go-Ahead Baden-Württemberg
- Westfrankenbahn

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor