



Das EU-Parlament hat sich für Reformen der europäischen Führerscheinrichtlinie ausgesprochen

# Angepasste Ausbildung

Die Zahl an zusätzlichen Assistenz- und Sicherheitssystemen steigt kontinuierlich an. Zudem belastet das Verkehrsgeschehen – unter anderem durch ein Plus an Rad- und E-Scooter-Fahrern. Nicht zu vergessen immer aggressivere Fahrgäste. Das alles muss bei der Aus- und Weiterbildung neuer Busfahrer berücksichtigt werden.

Fahrer finden und für wachsende Anforderungen fit machen!

Busfahrer gesucht! Immer öfter sehen wir derartige Stellenausschreibungen. Bislang ist die Besetzung schwer, weil der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse D/DE ein Mindestalter voraussetzt und arbeitswilliges Personal aus Drittstaaten nicht eingesetzt werden kann. Zumindest das könnte sich ändern, weil sich das EU-Parlament im Februar zur Novellierung der europäischen Führerscheinrichtlinie für grundlegende Reformen ausgesprochen hat. Die Ideen der Eurokraten:

- Senkung des Mindestalters für Klasse D Busfahrer von 24 auf 21 Jahre
- Senkung des Mindestalters für D1/D1E (bis zu 16 Fahrgäste) von 21 auf 18 Jahre
- Für unter 21-jährige Busfahrer in der Ausbildung im Linienverkehr soll die praxisferne 50-Kilometer-Beschränkung für Fahrten ohne Fahrgäste fallen
- Die Qualifikationen von Busfahrern aus Drittstaaten soll leichter anerkannt werden

Diese Maßnahmen sind hilfreich, lösen aber nicht die steigende Anforderung aufgrund der Belastungen durch zunehmenden Verkehr, die Einführung obligatorischer Assistenzsysteme sowie den Umgang mit den aggressiven Fahrgästen. Entsprechende Novellierungen bei der D-/DE-Ausbildung sowie bei der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung haben allerdings dazu geführt, dass sich die Ausbildung von Busfahrern stark weiterentwickelt hat. Insbesondere die Nutzung von Assistenzsystemen hat sowohl in die Fahrerlaubnisprüfung als auch in die Lehrpläne der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung Eingang gehalten. Entsprechend lernen die Fahrer sowohl die Funktionsweise von Spurhalte-, Notbrems- als auch Totwinkelassistenten und anderen Systemen. Zudem üben sie den Umgang mit 360°-Kamerasystemen oder den Mirrorcams, welche die Spiegel durch Kameras und Displays am Fahr-

platz ersetzen. Die Notwendigkeit einer intensiveren Ausbildung ergibt sich schon dadurch, dass seit dem 7. Juli 2024 viele Assistenzsysteme verpflichtend verbaut sein müssen: Notbremsassistent, Notbremslicht, aktiver Spurhalteassistent, intelligente Verkehrszeichenerkennung, Müdigkeitswarner, Rückfahrwarner und Blackbox.

Insgesamt zielen die Neuerungen darauf ab, die Sicherheit zu verbessern und Busfahrer besser auf die Herausforderungen der Verkehrsumgebung vorzubereiten. Spezielle Schulungen bereiten die Busfahrer noch intensiver auf die Anforderungen ihres Berufs vor. Neben der Verwendung von Assistenz- und Sicherheitssystemen gehen die Busfahrer zusätzlich auf Themen wie Verkehrsregeln und -verhalten ein. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Interaktion mit Radfahrern, E-Scooter-Fahrern und Fußgängern – die wegen ihrer gestiegenen Zahl, aber auch einem teils aggressiven Verkehrsverhalten, besondere Beachtung verlangen.

Aggression ist inzwischen ein weitgreifendes Thema – sowohl bei Verkehrsteilnehmern als auch Fahrgästen. In der Ausbildung lernen die Busfahrer deshalb, wie sie



Busfahrer sind zu regelmäßiger Aus- und Weiterbildung verpflichtet

effektiv mit Fahrgästen kommunizieren können. Der Fokus liegt dabei auf Freundlichkeit, Geduld und professionellem Verhalten. Die Schulungen helfen Busfahrern, mit stressigen Situationen umzugehen. Busfahrer sollten empathisch sein und mit verschiedenen Persönlichkeiten umgehen können. Deshalb sollten sie ihre emotionale Intelligenz in Kursen ausbilden lassen, um Konflikte zu vermeiden und positive Interaktionen zu ermöglichen. Denn die Einstellung des Fahrers beeinflusst seine Leistung und Sicherheit.

Um Busfahrer zu werden, bedarf es einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Die Einsatzmöglichkeiten sind mannigfaltig, so etwa im öffentlichen Personennahverkehr, Schülerverkehr, Fernbusverkehr sowie Reisebusverkehr. Um den Beruf ausüben zu können, ist kein Schulabschluss notwendig, viele Arbeitgeber erwarten aber zumindest einen Hauptschulabschluss. Die laut Berufsbildungsgesetz (BBiG) anerkannte Berufsausbildung dauert drei Jahre und findet sowohl im Ausbildungsbetrieb als auch in der Berufsschule statt. Der Lehrplan ist abwechslungsreich und praxisnah. Mit Vorbildung und je nach Leistungsstand ist eine Verkürzung der Ausbildung realisierbar. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung verpflichtet man sich zu regelmäßiger Fort- und Weiterbildung.

Last, but not least steht mit „OFSA II“, der optimierten Fahrerschulung, ein Thema an, das nach dem Willen des BMDV zu einer generell besseren Ausbildung aller Fahrerlaubnisanwärter führen soll. Aktuell wird gerade der Referentenentwurf für die Klasse B/BE ausgearbeitet. Er dient später als Blaupause für alle anderen Fahrerlaubnisklassen. Unter anderem arbeitet die Deutsche Fahrlehrerakademie im Auftrag des BMDV gerade daran, die für OFSA II relevanten Inhalte auf die Klasse D/DE auszuweiten. Mit der Umsetzung rechnen Experten im Laufe des Jahres 2025. Dann werden sich die Inhalte verstärkt bei der Erlangung des Führerscheins wiederfinden und Busfahrer sind dann noch besser auf die Herausforderungen ihres künftigen Jobs vorbereitet. *Gerhard Grünig*

## Steigende Anforderungen an die Fahrausbildung

Im Jahr 2023 wurden rund 13.100 theoretische und fast 15.500 praktische Fahrerlaubnisprüfungen in den so genannten KOM-Klassen D1, D1E, D, DE zum Erwerb des Busführerscheins durchgeführt. Dies war die höchste Prüfungszahl seit Jahren und belegt die Leistungsfähigkeit des Prüfungssystems. Ob im öffentlichen Nahverkehr, an Schulen oder in der Tourismusbranche: Busfahrerinnen und Busfahrer tragen eine hohe Verantwortung für ihre Fahrgäste. Dass die Anforderungen gestiegen sind, zeigt der kontinuierliche Anstieg der Nichtbestehensquoten (NBQ). Im Jahr 2023 sind in der am stärksten nachgefragten Klasse D 19,1 Prozent der Fahrschüler durch die theoretische und 21,1 Prozent durch die praktische Prüfung gefallen. Zum Vergleich: Zehn Jahre zuvor lagen die NBQ in der Theorie noch bei 12,0 Prozent und in der Praxis bei 13,0 Prozent. Damit schneiden die Anwärter für die Personbeförderung zwar besser ab als in den Pkw-Klassen, aber der Trend zeigt in die gleiche unerfreuliche Richtung.

Ein Einflussfaktor ist die stetige Weiterentwicklung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Interesse der Verkehrssicherheit. Die Theorieprüfung unterliegt einem Qualitätssicherungsverfahren, bei dem eine kontinuierliche Evaluation der Prüfungsaufgaben vorgenommen wird. Das Bundesverkehrsministerium hat angekündigt, bei der geplanten Überarbeitung der Fahrerschulung digitale Lernmethoden zu ermöglichen und verpflichtende Lernstandskontrollen einzuführen. Notwendig ist aus Sicht der Prüfungsorganisationen eine intensive Auseinandersetzung mit schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Rad-, Pedelec- und E-Scooter-Fahrenden im Rahmen der Ausbildung. Ein Referentenentwurf ist für Ende 2024 angekündigt.

Marcellus Kaup, Leiter Fachbereich Fahrerlaubnis TÜV SÜD

Fotos: Sascha Böhme