



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Niclas Dürbrook und Martin Habersaat (SPD)

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus**

Fachkräftemangel im Öffentlichen Nahverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller:

Im Mai 2023 stellte der Landtag fest, dass die mit dem Landesnahverkehrsplan und den regionalen Nahverkehrsplänen auf kommunaler Ebene beschlossenen Ziele zum Ausbau des ÖPNV erhebliche Herausforderungen für die Gewinnung des dafür erforderlichen Fachpersonals darstellt. Infolgedessen bat der Landtag die Landesregierung eine Reihe von Maßnahmen zu ergreifen, um das erforderliche Fachpersonal zu gewinnen.¹

1. Hat eine Prüfung mit dem Ziel stattgefunden, unabhängig von geltenden Verkehrsverträgen zusätzliche Ausbildungskapazitäten bei den Verkehrsunternehmen vorzuhalten? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für die Bereitstellung von dualen Ausbildungsplätzen bei den Unternehmen. Durch den Abschluss eines Ausbildungs-

¹ Vgl. <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/drucks/01000/drucksache-20-01066.pdf>

vertrages zwischen Ausbildungsbetrieb und Auszubildenden gilt die Berufsschulpflicht, für die die berufsbildenden Schulen Kapazitäten vorhalten müssen. Zwischen dem SHIBB und der NAH.SH GmbH gab es Gespräche zur dualen Ausbildung in Berufen des ÖPNV und insbesondere zu den Möglichkeiten der Schaffung von mehr Kapazitäten. Darüber hinaus gab es ebenfalls Gespräche mit in Schleswig-Holstein tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und der NAH.SH, um notwendige Voraussetzungen zur Schaffung von Beschulungsmöglichkeiten der Eisenbahner im Betriebsdienst in Schleswig-Holstein zu klären. Momentan wird dieser Ausbildungsberuf wegen einer geringen Anzahl an Schülerinnen und Schülern im Rahmen der „Splitterberufsliste“ länderübergreifend in Hamburg beschult.

Für den neuen Verkehrsvertrag im Netz West wurde eine externe Ausbildung vom Land ausgeschrieben (vgl. vertraulicher Umdruck 20/2234) und die Firma EC Eisenbahncampus beauftragt. Die hierüber ausgebildeten Personale können nach dem erfolgreichen Abschluss einen Arbeitsvertrag mit dem Neubetreiber, der DB Regio AG unterzeichnen.

2. Haben Evaluierungen der Ausbildungsinhalte bei Fahrausbildung und Berufskraftfahrerausbildung stattgefunden, um die Ausbildungszeit bei gleichbleibenden Standards der Prüfungen zu reduzieren? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Die Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung von Berufskraftfahrern sind in der EU-Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr festgeschrieben ((EU) 2022/2561). Eine Änderung ist momentan nicht beabsichtigt und auch nicht mit dem europäischen Ziel der „Vision Zero“ in Einklang zu bringen.

Hinsichtlich der Führerscheinausbildung von Busfahrern hat die Verkehrsministerkonferenz in ihrer Herbstsitzung 2023 festgestellt, dass der Fachkräftemangel bei Busfahrerinnen und Busfahrern ein Hemmnis für den weiteren ÖPNV-Ausbau ist. Die Gewinnung von Fachkräften erfordere eine Ausweitung der Zahl der Fahrerlaubnisse. Es bestehe ein Bedarf für Optimierung der Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D.

Die Verkehrsministerkonferenz hat den Bund gebeten, die Vorgaben für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D, hier insbesondere die Zahl der Mindestfahrstunden, zu prüfen. Ziel der Prüfung solle eine Optimierung der Fahrschulung für den Busführerschein unter Wahrung der Verkehrssicherheit sein.

Die Prüfung findet derzeit im Rahmen eines Bund-Länder-Arbeitskreises statt, in dem auch das MWVATT mitwirkt.

Die Ausbildungsdauer ist Teil der Ausbildungsordnung und wird gemäß Berufsbildungsgesetz (BBiG) im Rahmen der Entwicklung der Ausbildungsordnung von den Sozialpartnern festgelegt. Eine entsprechende Initiative zur Reduzierung der Ausbildungsdauer ist der Landesregierung nicht bekannt. Eine Berufsausbildung ist ein Schlüssel zur Persönlichkeitsentwicklung, zur gesell-

schaftlichen Teilhabe sowie zur Sicherung der Beschäftigungs- und Wettbewerbsfähigkeit. Dabei müssen die wachsenden Anforderungen in der Berufsausbildung beispielsweise durch zunehmende Digitalisierung Berücksichtigung finden. Im Einzelfall ist auf Antrag eine Verkürzung der Ausbildungsdauer möglich, wenn zu erwarten ist, dass das Ausbildungsziel auch in kürzerer Zeit erreicht werden kann. Im Bereich der Berufskraftfahrer ist zu beobachten, dass die Abbruchquote sehr hoch ist. Zur Vermeidung von Ausbildungsabbrüchen, bieten die Betriebe ihren Auszubildenden vielfältige Unterstützung, ohne die nach Einschätzung der Kammern die Abbruchquote noch höher ausfiele. Das spricht gegen eine Reduzierung der Ausbildungszeit.

Eine duale Ausbildung vermittelt deutlich mehr Kompetenzen als beispielsweise die für die Berufskraftfahrer ebenso mögliche beschleunigte Grundqualifikation. Letztere ist eine Möglichkeit für ältere Menschen, für die aus unterschiedlichen Gründen eine duale Ausbildung nicht in Betracht kommt.

3. Ist geprüft worden, ob Führerscheinkurse in mehr als einer Sprache angeboten werden können? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Die Fahrausbildung ist hinsichtlich der Sprachen nicht gesetzlich geregelt. Es gibt in Schleswig-Holstein bereits Fahrschulen, die in Fremdsprachen unterrichten.

4. Welche Vorschläge sind erarbeitet worden, um die Tätigkeit des Bus- oder Bahnpersonals familienfreundlicher zu gestalten und die Kinderbetreuung zu verbessern?

Antwort:

Vorschläge, die sich konkret auf die Kinderbetreuung des Bus- und Bahnpersonal beziehen, wurden seitens des Landes nicht erarbeitet.

5. Hat eine Prüfung stattgefunden, wie die Kapazitäten zur Ausbildung als Berufskraftfahrer*in ausgeweitet werden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

6. Wann ist voraussichtlich mit einem Konzept für die Aus- und Fortbildung zu rechnen, um dem Fachkräftemangel im öffentlichen Verkehr entgegenzuwirken?

Antwort:

Für die Bekämpfung des Fachkräftemangels im ÖPNV ist die Entwicklung eines Aus- und Fortbildungskonzepts derzeit aus folgenden Gründen weder erfolgversprechend noch zielführend:

- Ausbildungsordnungen werden auf der Bundesebene in enger Abstimmung durch das Bundesinstitut für Berufliche Bildung (BIBB) mit den Spitzenorganisationen der Arbeitgeber und den Gewerkschaften entwickelt. Parallel erfolgt jeweils die Abstimmung eines entsprechenden Rahmenlehrplanes für den Berufsschulunterricht durch die Länder in der KMK. Eine Änderung der Strukturen und rechtlichen Vorgaben in Bezug auf die Aus-

bildung liegt somit außerhalb der Kompetenzen des Landes und wäre z.B. über die Dachorganisationen der Berufsverbände auf der Bundesebene anzustreben. Insofern obläge es den Fachverbänden, den Spitzenorganisationen der Arbeitgeber, den Gewerkschaften oder dem BIBB mit etwaigen Forderungen an den Bund heranzutreten. Das Land nimmt bei der Neuordnung von Ausbildungsberufen im dualen System vor allem im Rahmen der Entwicklung/ Überarbeitung der Rahmenlehrpläne für den schulischen Teil der Ausbildung Einfluss.

- Da es sich bei den Berufen Berufskraftfahrer/in und Fachkraft im Fahrbetrieb im Öffentlichen Nahverkehr um duale Ausbildungsberufe handelt, obliegt die Verantwortung für die Gewinnung von Auszubildenden dem Arbeitgeber. Die Arbeitgeber bzw. die Berufsverbände müssen daher Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Ausbildungszahlen ergreifen. Das Land fördert bereits über das SHIBB eine Vielzahl an Projekten am Übergang Schule Beruf, um junge Menschen für eine duale Ausbildung zu gewinnen. Über die vom Land mit Fördermitteln unterstützten Jugendberufsagenturen erfolgt eine Berufsberatung und Unterstützung junger Menschen bei der Berufswahl. Hinzu kommen geförderte Bildungsmaßnahmen für junge Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund, deren Ziel es ist, die Integration in den Ausbildungsmarkt zu ermöglichen.
- Das Berufskraftfahrerrecht wird auf Bundesebene überarbeitet. Der Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sowie der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung wurde am 22.05.2024 vom Bundeskabinett zugestimmt. Es folgt nun das Bundesratsverfahren.

Der Verordnungsentwurf im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht sieht die Einführung von E-Learning in Form von digitalem Unterricht im Rahmen der Berufskraftfahrer-Weiterbildung vor.

Künftig soll zudem das Ablegen der Prüfung zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation für Berufskraftfahrer neben Deutsch in einer von acht Fremdsprachen ermöglicht werden. Hierzu zählen Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.

- Seitens des MBWFK sind aktuell keine Maßnahmen im Bereich duale Ausbildung geplant:

Eine Verkürzung der Ausbildung insgesamt wird für nicht sinnvoll erachtet und daher seitens MBWFK nicht weiter unterstützt.

7. Inwiefern wurde/wird die Perspektive aller relevanter Akteure bisher bei der Erstellung dieses Konzepts berücksichtigt?

Antwortbeitrag:

Zur Prüfung, ob ein Aus- und Fortbildungskonzept ein geeignetes Instrument zur Bekämpfung des Fachkräftemangels im Öffentlichen Nahverkehr darstellt, wurden zuständige und relevante Akteure wie u.a. Kammern, Verkehrsunternehmen, Verbände, SHIBB, MBWFK, MSJFSIG im Vorfeld fachlich eingebunden und mögliche Handlungsspielräume eingehend geprüft und als nicht geeignet eingestuft, um den Fachkräftemangel im Öffentlichen Nahverkehr zu bekämpfen. Vielmehr sollten Gespräche mit Kammern und Berufsverbänden

geführt werden, wie diese die Attraktivität einer dualen Ausbildung im Personen- und Güterverkehr stärken können.

8. Mit welchem Ergebnis hat die Landesregierung sich auf Bundesebene für die Aufnahme des Berufs des Busfahrers in die Liste der Mangelberufe und auf EU-Ebene für die generelle Herabsetzung des Mindestalters auf 21 Jahre eingesetzt?

Antwort:

Das BMDV erläuterte, dass der Beruf des Busfahrers/ der Busfahrerin in der Vergangenheit nicht als Mangelberuf durch die Agentur für Arbeit eingestuft wurde. Die Unternehmen haben in der Vergangenheit die offenen Stellen der Busfahrer nicht an die Agentur für Arbeit gemeldet. In der Folge blieben die offenen Stellen unbekannt und ein Mangel konnte bei der Agentur nicht erkannt werden.

Das Mindestalter für Fahrerlaubnisklassen ist europarechtlich festgelegt. Momentan wird die 4. EU-Führerscheinrichtlinie erarbeitet (COM (2023) 127 final). Die Mitgliedstaaten haben am 04.12.2023 eine Allgemeine Ausrichtung vereinbart, der Verkehrsausschuss des EP (TRAN) hat am 07.12.2023 einen Bericht vorgelegt. Sowohl die Mitgliedsstaaten als auch der TRAN beabsichtigten keine Änderung des Mindestalters.

Am 28. Februar 2024 hat das EU-Parlament über seine endgültige Position abgestimmt. Um dem Mangel an Berufskraftfahrern entgegenzuwirken, haben sich die Abgeordneten darauf geeinigt, 18-Jährigen den Erwerb eines Führerscheins für Lkw oder Busse mit bis zu 16 Fahrgästen zu ermöglichen, sofern sie im Besitz eines Befähigungsnachweises (Berufskraftfahrerqualifikation) sind. Für die Klassen D und DE soll nach Willen der Abgeordneten das Mindestalter bei 21 Jahren liegen, sofern sie die Berufskraftfahrerqualifikation abgeschlossen haben. Das Verfahren wird aufgrund der Europawahl voraussichtlich nach der Sommerpause mit dem Trilog fortgesetzt.