



Interview von Raphael Morsmann mit Volker Uflacker zu den Neuerungen im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

Die berufliche Qualifikation von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern steht erneut vor einem strukturellen Umbruch. Mit den am 18. Dezember 2025 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Änderungen am Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) werden zentrale Weichen neu gestellt – insbesondere im Hinblick auf digitalen Unterricht, Registerführung und behördliche Eingriffsbefugnisse. Während die öffentliche Debatte häufig verkürzt von einer „Öffnung für E-Learning“ spricht, zeigt ein genauer Blick auf Gesetzesbegründung und Ausschussdrucksachen ein deutlich differenzierteres Bild. Im folgenden Interview spricht Raphael Morsmann, Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Westfalen e. V. mit einem seiner Stellvertreter Volker Uflacker über die Neuerungen, fragt nach den tatsächlichen rechtlichen Konsequenzen und stellt die Änderungen dem bisherigen Rechtsstand gegenüber. Zur besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für alle Geschlechter

Raphael Morsmann (RM):

Volker, danke, dass Du dir die Zeit nimmst. Der Bundestag hat am 18. Dezember Änderungen am Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz beschlossen. Worum geht es dabei konkret?

Volker Uflacker (VU):

Sehr gern. Der Bundestag hat in seiner letzten Sitzungswoche in diesem Jahr ein „Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ beschlossen. Die Verkündung steht zwar noch aus, aber mit dieser und mit dem damit verbundenen Inkrafttreten ist in Kürze zu rechnen. Kernpunkt ist die Einführung verbindlicher Regelungen für digitales Lernen im Rahmen der Berufskraftfahrerweiterbildung sowie die damit verbundene Registrierung und Nachweisführung im Berufskraftfahrerqualifikationsregister.

1. Digitales Lernen – echte Neuerung im BKrFQG

RM: Zum Einstieg: E-Learning war doch bisher nicht möglich. Was ändert sich hier?

VU: Dass E-Learning bisher nicht möglich war, stimmt nicht so ganz. Im Rahmen der freiwilligen Vorbereitung auf die Grundqualifikationsprüfung, umgangssprachlich oft als „große Grundquali“ bezeichnet, war es schon immer zulässig auf E-Learning-Angebote zurückzugreifen. Für verpflichtende Unterrichte nach dem BKrFQG bestand bislang keine ausdrückliche bundesrechtliche Ermächtigungsgrundlage für digitale Unterrichtsformen; daher waren diese faktisch nicht anerkennungsfähig – und das, obwohl die EU mit der Richtlinie (EU) 2018/645 bereits seit Mai 2018 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit digitaler Lernformen eröffnete; dies erforderte jedoch eine nationale Umsetzung. Die Umsetzungsfrist dafür war bis Mai 2020 vorgesehen.

RM: Kannst Du die Begriffe synchroner und asynchroner Unterricht etwas näher erläutern?

VU: Synchroner Unterricht findet immer live statt. Viele Ausbildungsstätten haben bereits während der Corona-Zeit erste Erfahrungen mit Online-Unterricht gemacht. Der asynchrone Unterricht findet nicht live statt. Hier kann sich der Teilnehmer völlig losgelöst von Ort und Zeit z. B. durch Selbstlernphasen mit digitalen Inhalten befassen.

RM: Und wie wird das nachgewiesen bzw. dokumentiert?

VU: Neu ist, dass Informationen über die Durchführung dieser digitalen Unterrichtsformen im Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BQR) gespeichert werden und ergänzt die bereits bestehende Nachweisführung.

RM: Ist es richtig, dass die digitalen Unterrichtsformen nur der Weiterbildung vorbehalten sind?

VU: Das ist vollkommen richtig. Bei der beschleunigten Grundqualifikation bleibt es vorerst beim Präsenzunterricht.

2. Vergleich zum aktuellen Rechtsstand

RM: Was bedeutet das konkret im Vergleich zur bisherigen Rechtslage?

VU: Bisher war die rechtliche Grundlage für digitales Lernen unzureichend definiert; E-Learning war faktisch nicht genehmigungsfähig, da es an einer ausdrücklichen Rechtsgrundlage fehlte. Mit der Novelle wird E-Learning nun gesetzlich verankert. Zudem gibt es künftig klare Regeln zur Speicherung und Übermittlung der entsprechenden Daten – das war bisher nicht geregelt bzw. weitgehend praxisfern.

3. Regelung zur Datenübermittlung und Datenschutz

RM: Du erwähnst Daten. Welche Anforderungen gelten hier im Detail?

VU: Die Änderungen beinhalten datenschutzrechtlich notwendige Konkretisierungen zur Übermittlung von Teilnehmer- und Leistungsdaten aus digitalen Lehrveranstaltungen an das BQR. Das sorgt dafür, dass die Registerführung rechtskonform erfolgen kann, ohne den Datenschutz aus dem Blick zu verlieren.

4. Konsequenzen für Ausbildungs- und Weiterbildungsbetriebe

RM: Welche Bedeutung hat das für Ausbildungsstätten?

VU: Mit dem neuen Rechtsstand müssen Ausbildungsstätten ihre Lehrangebote anpassen. Konkret bedeutet das:

- digitale Lehrangebote müssen technisch und organisatorisch so ausgestaltet werden, dass die Daten zur Teilnahme und Durchführung übermittelt und registriert werden können.
- die Anbieter müssen sicherstellen, dass E-Learning-Formate den rechtlichen Anforderungen entsprechen und nicht allein ein technisches Angebot darstellen.
- die Anerkennungsbehörden erhalten die Möglichkeit, unrechtmäßig im Register eingetragene absolvierte Kurse zu berichtigen oder zu löschen.

5. Änderungen bei bereits geplanten Weiterbildungen

RM: Wie ist mit Weiterbildungen umzugehen, die bereits vor Inkrafttreten der Änderung geplant oder begonnen wurden?

VU: Für Weiterbildungen, die vor Inkrafttreten rechtmäßig genehmigt wurden, gelten die bisherigen Regelungen fort, soweit keine nachträgliche Änderung oder Neugenehmigung erfolgt.

RM: Ab wann können die Ausbildungsstätten konkret mit E-Learning-Angeboten starten?

VU: Das könnte durchaus noch ein halbes Jahr dauern, denn mit Inkrafttreten des neuen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes wird es noch nicht möglich sein digitale Unterrichtsformen anzubieten. Hier bedarf es noch einer Novellierung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung. Nach derzeitiger Einschätzung wird im März 2026 ein Verordnungsentwurf in die Verbändeanhörung eingebracht. Wenn alles klappt, ist das Gesetzgebungsverfahren bis zum Sommer 2026 abgeschlossen. Mit der neuen BKrFQV werden dann nicht nur die Einzelheiten zum E-Learning geregelt, sondern voraussichtlich auch die Fremdsprachen in der beschleunigten Grundqualifikation eingeführt werden.

RM: Aber sobald die neue BKrFQV in Kraft tritt, können die Ausbildungsstätten sofort mit Online-Unterricht loslegen?

VU: Nein, auch dann noch nicht, da bereits vorhandene Anerkennungen von Ausbildungsstätten nicht automatisch auch digitale Unterrichtsformen beinhaltet. Diese müssen von den Anerkennungsbehörden, in NRW also von den Bezirksregierungen, zusätzlich anerkannt werden. Die neue BKrFQV wird die Einzelheiten zur Anerkennung festlegen. Aus dem Verordnungsentwurf der vorherigen Bundesregierung wissen wir bereits, dass die Anerkennung von digitalen Unterrichtsformen voraussichtlich nicht mehr so einfach sein wird, wie zu Corona-Zeiten – in der pandemiebedingt z. B. die Anforderungen gemäß DSGVO teilweise pragmatisch und befristet

gehandhabt wurden.

RM: Mit Einführung von E-Learning wird es möglich sein, maximal 12 Unterrichtseinheiten digital anzubieten. Sieben, vierzehn oder 21 Unterrichtseinheiten wären nachvollziehbar gewesen, aber wie lässt sich die Anzahl 12 Unterrichtseinheiten herleiten? Ist das ein Rechenfehler?

VU: Nein, das ist kein Rechenfehler, sondern ein politischer Kompromiss. Die EU wollte bewusst keine 35-stündige Online-Weiterbildung, keine Entwertung der Präsenzs Schulung und keine reinen „Klick-Schulungen“, sondern wollte u. a. moderne Didaktik und mehr Flexibilität für die Unternehmen und Fahrer ermöglichen. Die EU sieht es im Sinne der Verkehrssicherheit kritisch, wenn durch Wegfall des kompletten Präsenzunterrichts u. a. Diskussionen und Erfahrungsaustausche zwischen den Teilnehmern mehr oder weniger unter die Räder kommen. Ein Kompromiss war es deshalb, den digitalen Anteil der Weiterbildungen auf maximal 1/3 der Pflichtstunden zu begrenzen und ein Drittel sind aufgerundet 12 Unterrichtseinheiten. Das ist im Übrigen ein Gedanke, den meiner Meinung nach unser Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder im Rahmen seiner Reform der Fahrschulerausbildungsordnung durchaus mit einbeziehen könnte.

6. Ausblick und weitere Anpassungen

RM: Sind das die einzigen Änderungen?

VU: Im Kern sind E-Learning-Regelung und Register-Dokumentation die zentralen Neuerungen. Daneben gibt es redaktionelle Anpassungen und punktuelle Klarstellungen im Gesetzestext, um an aktuelle Rechtsprechung anzuknüpfen.

Der beschlossene Gesetzentwurf heißt ja „Gesetz zur Änderung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“. Mit „anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ ist das Straßenverkehrsgesetz gemeint. Dort gibt es in § 6a, Abs. 4 eine winzige Änderung mit ggf. großer Auswirkung auf die Ausbildungsstätten. Die Begriffe „Bewerbers oder Antragsteller“ werden durch die Begriffe „Adressaten der Amtshandlung“ ersetzt. Mit dieser unscheinbaren kleinen Änderung wird es aber in Zukunft für die Anerkennungs- bzw. Überwachungsbehörden möglich sein, die neuen Meldepflichten auch kostentechnisch ggü. den Ausbildungsstätten durchzusetzen.

RM: Was bedeutet das konkret?

VU: Die Kernaussage eines Urteils des VGH Baden-Württemberg aus dem Jahr 2022 lautet: Eine Gebührenschuld darf nur entstehen, wenn eine gebührenpflichtige Amtshandlung tatsächlich durchgeführt und abgeschlossen wurde. Bloße Vorbereitungshandlungen – etwa die Beauftragung eines Sachverständigen oder die Anfahrt zur Ausbildungsstätte ohne Durchführung der Überwachung – begründen nach der aktuellen Rechtslage keine Gebühr.

Genau auf diese Rechtsprechung reagiert der Gesetzgeber nun mit der Änderung des § 6a Abs. 4 des Straßenverkehrsgesetzes. Durch die Ersetzung der Begriffe „Bewerber oder Antragsteller“ durch „Adressaten der Amtshandlung“ wird klargestellt, dass Gebühren künftig auch gegenüber Ausbildungsstätten erhoben werden können, wenn diese ihren gesetzlichen Meldepflichten nicht nachkommen.

Konkret bedeutet das: Wird eine Weiterbildung ordnungsgemäß angezeigt, findet jedoch nicht statt und wird dieser Ausfall der Überwachungsbehörde nicht spätestens einen Werktag vor dem geplanten Termin schriftlich oder elektronisch mitgeteilt, kann die Ausbildungsstätte künftig auch dann zur Kostentragung herangezogen werden, wenn die Überwachung faktisch nicht durchgeführt werden konnte.

RM: Abschließend noch eine Frage zu den Auszubildenden zum Berufskraftfahrer oder Fachkraft im Fahrbetrieb. Für diese gibt es auch eine Änderung. Was hat es damit auf sich?

VU: Richtig, mit bestandener Berufsabschlussprüfung endet gemäß Berufs-Bildungsgesetz automatisch das Ausbildungsverhältnis und somit auch der Status als Azubi. Dies hat bislang zur Folge, dass mit dem Tag der bestandenen Abschlussprüfung der Azubi keine Lkws oder Busse mehr gewerblich fahren darf. Je nach Region können bei den unteren Verkehrsbehörden von der Antragstellung bis zur Aushändigung des Fahrerqualifikationsnachweises mehrere Wochen

vergehen - so lange darf der ehemalige Azubi von den Unternehmen nicht als Fahrer eingesetzt werden. Zukünftig dient als Nachweis einer vorliegenden Grundqualifikation eine Kopie des Ausbildungsvertrages zusammen mit dem Nachweis über die bestandene Abschlussprüfung für längstens zwei Monate ab Bestehen der Prüfung. An dieser Stelle sei ein Appell an die Ausbilder in den Ausbildungsbetrieben gerichtet, die Möglichkeiten der AusweisApp stärker in die Ausbildung zu integrieren. Aus meiner Sicht muss jeder Fahrer in der Lage sein, mit seinem Handy ad hoc Daten aus dem BQR mittels AusweisApp abzurufen.

RM: Volker, ich danke Dir für die differenzierte Darstellung der gesetzlichen Änderungen und die klaren Hinweise zu deren praktischen Auswirkungen für Ausbildungsstätten und Betriebe.