THEORIE GEGEN PRAXIS

Trotz Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz ist der Wissensstand der Lkw-Fahrer nach fünf Jahren höchst unterschiedlich.

Text I Jan Bergrath

Der Spalt zwischen dem IBC-Container und dem Stapel Paletten beträgt nur wenige Zentimeter, etwas mehr als die Höhe einer Europalette. Aber es ist eben doch eine deutlich sichtbare Lücke. Das sollte eigentlich nicht sein, findet der Beamte der Autobahnpolizei Köln bei der Kontrolle der Ladungssicherung. Auch sonst hat er erhebliche Zweifel. Auf den ersten Blick sieht auf dem Planentrailer alles vorschriftsmäßig aus – unter dem Behälter liegen Antirutschmatten und ein Spanngurt ist ebenfalls angelegt. Der Fahrer flucht, die ungeplante Kontrolle kostet Zeit, es ist Donnerstagnachmittag, der Kunde wartet nicht. Aber der Polizist bleibt hart: Denn bei einem Gewicht von 1.000 Kilogramm pro IBC und einer Vorspannkraft von 350 daN pro Ratsche reicht für ihn die Ladungssicherung eben doch nicht aus. Nach vorne gibt es keinen Formschluss, die Antirutschmatte liegt auch nicht flächig zwischen Ladung und Boden, die Ratschen sind nicht wechselseitig angebracht. Der Fahrer muss nachbessern: ein Kopflasching mit je einer Europalette nach vorn und nach hinten.

Der Tag ist jetzt gelaufen, verärgert flitzt der Kollege auf der Ladefläche hin und her. Alle andern sind jetzt schuld. Die Polizei sowieso, die ja mit den Herstellern der Spanngurte gemeinsame Sache macht, der Disponent, der die Termine so eng plant, und vor allem der dumme Fahrlehrer, der letztes Jahr bei der Modulschulung alles falsch erklärt hat. Und überhaupt: Dieser ganze Käse mit der Weiterbildung ist doch grundsätzlich Murks und überflüssig. Für einen Profi mit über 20 Jahren Berufserfahrung sowieso. Früher hat sich auch keiner darum gekümmert. Da fiel nie was vom Lkw.

„Bei der Ladungssicherung treffen wir immer wieder auf Fahrer, die das richtig gut können. Dann gibt es leider viele Fahrer, die immer noch nicht wissen, wie man das Niederzurren einer Ladung richtig berechnet“, berichtet Polizeioberkommissar Dennis Melerski, Experte der Schwerlastkontrollgruppe der Autobahnpolizei Köln. „Wenn man nun davon ausgeht, dass mittlerweile alle Fahrer nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz in diesem Kenntnisbereich geschult sein sollten, darf das eigentlich nicht sein.“

Es herrscht heute großer Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern

Am 10. September 2014 ist es so weit. Dann hat die Transport- und Logistikbranche Europas die ersten fünf Jahre der aktiven Berufskraftfahrerweiterbildung hinter sich. Alleine in Deutschland haben sich bis dahin mindestens rund 800.000 sozialversicherungspflichtige Lkw-Fahrer in den fünf Modulen aus drei Kenntnisbereichen unterweisen lassen. Theoretisch jedenfalls. Genaue Zahlen kennt niemand, es gibt kein zentrales Register. Stattdessen gibt es eine große Dunkelziffer: Viele potenziell Betroffene wissen noch gar nicht, dass sie zur Weiterbildung verpflichtet sind. Die Frage, was eine gewerbliche und eine private Nutzung ist, wird spätestens ab Herbst bei einer Kontrolle vor Ort entschieden.

Wie viele Fahrer bis zum Stichtag tatsächlich die Modul-Bescheinigungen bei der Führerscheinstelle einreichen und sich die „95“ in den Führerschein eingetragen lassen werden, lässt sich ebenfalls nur erahnen. Derzeit stellen selbst vorbildliche Transportunternehmer, die für ihre Fahrer die fünf Kurse organisiert und bezahlt haben, fest, dass die Zertifikate noch daheim in der Schublade liegen – und dass vor allem Fernfahrer, die unter der Woche unterwegs sind, den Führerscheineintrag versäumt haben.

Panikartig haben verzweifelte Fahrer noch bis zur allerletzten Minute versucht, einen der schon längst ausgebuchten Modul-Kurse am Samstag zu bekommen. „Die gut organisierten, in der Regel mittelständischen deutschen Speditionen melden dagegen, dass sie schon längst in der nächsten Runde sind“, beschreibt Jörg Magnussen von der Dekra Akademie in Meppen die Situation bei seinen Kunden. „Vor allem neue Schulungsangebote, die auf die tatsächlichen Anforderungen der Fahrer abgestimmt sind, stehen bei uns derzeit hoch im Kurs.“

Aber es gibt auch viele Fahrer, die kein Chef an die Hand nimmt, die sich von einer Stelle zur nächsten flüchten, die mit ihrem letzten Arbeitgeber immer noch um die Herausgabe der Zertifikate streiten. Für sie könnte es bei einer Kontrolle teuer werden. Denn laut Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, dass 2006 in Kraft trat, kostet es den Fahrer bis zu 5.000 Euro, wenn er ohne die magische Zahl 95 erwischt wird. Der Unternehmer muss bis zu 20.000 Euro ble-

Die Ladungssicherung entspricht oft nur auf den ersten Blick den Vorschriften.

Laut Autobahnpolizei Köln zeigen sich besonders beim Sichern Unterschiede.

Fotos I Jan Bergrath, Daimler (2)

3 Fragen an:

Claudia Ball ist seit 2009 Verantwortliche eines Projekts unter Führung der Dekra Akademie, um ein EU-weites Berufsbildungsangebot aus einer Berufsbildungsperspektive zu erforschen (siehe auch www.project-profdrv.eu).

***Was ist das Ziel des* Projekts?**
Der Beruf des Lkw-Fahrers unterliegt sich schnell ändernden und gleichzeitig steigenden Qualifikationsanforderungen bei einem alarmierenden Mangel an qualifiziertem Personal. Wir sammeln Informationen zu momentan angebotenen als auch mit der Einführung der Richtlinie eingestellten Berufsbildungsangeboten für diesen Beruf in den vertretenen Ländern.

Gibt es europaweit große Unterschiede?
Allerdings. In den Niederlanden, in England und teilweise Skandinavien beispielweise gibt es eine ganz andere Lernkultur, dort schaut man viel mehr auf Qualität. Es gibt entsprechend ganz andere Schulungsinhalte. Die EU-Kommission wünscht, dass es europaweit ein einheitliches Niveau geben soll. Das ist keine leichte Aufgabe. Denn in Süd- und Osteuropa stellen wir eine gewisse Laxheit fest, bis zur Tatsache, dass dort offenbar Zertifikate leicht gefälscht oder ganz ohne Schulung gekauft werden können.

Im Gespräch sind auch Prüfungen am Ende der Kurse?
Das wird in der Tat europaweit diskutiert. Man spricht von einer sogenannten Ausweitung des Lernergebnisansatzes. Es wird also definiert, was ein Fahrer am Ende einer Schulung können muss. Auch andere Organisationen und Verbände sprechen von einer Prüfung, wenn das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz reformiert wird. Aber es ist offen, was passiert, wenn jemand die Prüfung nicht besteht.

800.000 Fahrerinnen und Fahrer sind in den letzten fünf Jahren geschult worden.

chen. Eine Zeit lang wird die Polizei sicher Kulanz gewähren. Zudem gilt, je nach Ablaufdatum des Führerscheins, für manche immer noch eine Übergangsfrist bis 2016. Die ersten Auftraggeber, so ist es aus Kreisen der Transportunternehmer zu hören, lassen sich von ihren Frachtführern bereits die Kopien der Fahrerlaubnis vorlegen.

Die Bescheinigung ist aber nur die eine Seite der Module. Nach fünf Jahren ist es Zeit für die Frage: Was hat das ganze Lernen gebracht? Die Antwort ist – nach zahlreichen Gesprächen mit Schulungsexperten und Kontrolleuren – eindeutig und niederschmetternd zugleich: Es ist eine Zweiklassengesellschaft entstanden.

Es gibt auf der Autobahn Fahrer, die genau wissen, was sie tun, die ihren Job beherrschen, die sich den Tag nach dem Diktat des digitalen Tachos geschickt einteilen und Probleme, die immer auftreten können, mit Bravour und Selbstbewusstsein meistern. Und es gibt Fahrer, die zum Beispiel immer noch denken, Schichtzeit sei Arbeitszeit – obwohl der Begriff „Schichtzeit“ in keinem Gesetzestext auftaucht; die weiter glauben, das deutsche Arbeitszeitgesetz stehe über den europäischen Sozialvorschriften gemäß der EG-Verordnung 561/2006.

„Viele haben es einfach falsch gelernt“, beklagt Modul-Ausbilder Markus Gödde die mangelnde fachliche Kompetenz mancher Schulungsanbieter. „Wer sich einen ganzen Tag lang aufmerksam mit den Lenk- und Ruhezeiten und dem digitalen Kontrollgerät beschäftigt hat, der darf auch den Anspruch haben, dass er danach alle wichtigen Dinge zur rechtlich einwandfreien Umsetzung und Bedienung erfahren hat.“

Thilo Holthaus, Geschäftsführer des Verkehrsinstituts Bayern, sorgt sich um die Akzeptanz der Schulungen bei den Fahrern. Mit sieben anderen Instituten betreibt er die Verkehrsakademie Kulmbach, die in der Region Süd für Mercedes-Benz das Profitraining durchführt. Holthaus leitet auch noch eine Spedition mit 17 Lkw und 35 Fahrern. „Früher haben die Unternehmer die Fahrer

Thilo Holthaus, Verkehrsinstitut Bayern

„Früher haben viele Transportunternehmer ihre Fahrer künstlich dumm gehalten, da hieß es, Du hast acht Stunden Pause und darfst den Rest der Zeit arbeiten. Heute geht das eigentlich nicht mehr. Einige Fahrer kennen trotzdem immer noch den Unterschied zwischen Arbeitszeit und Lenkzeit nicht. Bei der Weiterbildung interessiert sie allein die Bescheinigung, nicht der Inhalt der Module. Bei all den anderen Fahrern, die bewusst eine praxisorientierte Schulung als Weiterbildung für ihren Job begreifen, ist deutlich das Selbstbewusstsein gestiegen. Die lassen sich nicht mehr alles erzählen.“

Markus Mertens, Bildungszentrum Eifel

„Viele große Betriebe sind zunächst den kostengünstigen Weg über eine einfache Ausbildung oder eigene Ausbilder gegangen. Dabei haben sie jedoch erkannt, dass die gesetzlichen Vorgaben zwar erfüllt wurden, die Ausbildung qualitativ aber nicht ausreichend und vor allem nicht nachhaltig war. Viele Unternehmen suchen deshalb nach Verbesserungsmöglichkeiten. Statt der Erfüllung von Mindestanforderungen stehen dabei Qualität und Nachhaltigkeit im Vordergrund. Man muss vor jeder Schulung erst klären, welche individuelle Schulung der Fahrer braucht. Für mich ist eines der größten Probleme schlechter Schulung, dass die Fahrer bei dem, was sie lernen, nicht einordnen können, ob es richtig oder falsch ist.“

künstlich dumm gehalten“, sagt er offen. „Vor allem beim Thema Arbeitszeit. Das geht heute nicht mehr. Dazu sind die Anforderungen an den Beruf zu sehr gestiegen. Durch eine gute Schulung werden die Fahrer viel selbstbewusster. Mit denen kann man sachlich Probleme diskutieren, die beherrschen ihren Beruf. Die anderen, die eine Schulung nur als ein notwendiges Übel begreifen, lassen sich auch heute immer noch für dumm verkaufen.“ Dennoch rennen viele Fahrer, freiwillig oder von ihren Chefs angehalten, in

„Wir führen regelmäßig Kontrollen zur Ladungssicherung und zu den Sozialvorschriften durch. Das Bild, das sich dabei ergibt, ist zwiespältig. Bei der Ladungssicherung treffen wir immer wieder auf Fahrer, die das richtig gut können. Die meisten, so der Eindruck, konnten das aber auch vorher schon richtig gut. Dann gibt es leider viele Fahrer, die immer noch nicht wissen, wie man das Niederzurren einer Ladung richtig berechnet. Wenn man nun davon ausgeht, dass mittlerweile eigentlich alle Fahrer in diesem Kenntnisbereich geschult sein sollten, darf das nicht vorkommen. Das wirft natürlich Fragen zur Qualität der Schulung auf. Bei den Lenk- und Ruhezeiten stellen wir eindeutig fest, dass viele Formverstöße, also zum Beispiel fehlende Nachträge im digitalen Tacho, in den vergangenen anderthalb Jahren subjektiv geringer geworden sind. Hier scheinen die Schulungen zu greifen.“

POK Dennis Melerski, Polizei Köln

die zahlreichen Theoriekurse von Billiganbietern. Das mag auch daran liegen, dass der Bedarf an Schulungen sonst gar nicht gedeckt werden könnte.

Allgemein zählen statt der Inhalte offenbar vor allem die Zertifikate. Ganz nach dem Motto: Die lästige Pflicht schnellstmöglich hinter sich bringen und dann ist wieder fünf Jahre Ruhe. Dozenten, die lediglich Schulungsfilme über Ladungssicherung und wirtschaftliches Fahren laufen lassen, tragen allerdings wenig zur wirklichen Weiterbildung bei. Zwielichtige Arbeitgeber sollen sogar Dozenten aufgefordert haben, beim Modul Sozialvorschriften das Thema maximal erlaubte Arbeitszeit bewusst zu verschweigen.

In den letzten Jahrzehnten erhöhten sich die Qualifikationsanforderungen

Auf Dauer rechnet sich das nicht: Denn schlecht geschulte Fahrer mit gefährlichem Halbwissen fallen als allererste bei Kontrollen auf. Polizeioberkommissar Thomas Reinhold ist für den Schwerverkehr im hessischen Wetteraukreis zuständig. Seine Erkenntnis, vor allem über den fehlenden Praxisbezug der BKF-Module, ist erschütternd: „Nach Aussage von Fahrern, die ich kontrolliert habe, gibt es offenbar Ausbilder, die für die Module nicht einmal Zurrgurte oder andere Materialien zur Verfügung haben. Diese Schulungen mit bis zu 70 Leuten kosten die Teilnehmer manchmal nur jeweils 30 Euro. Bei mir und meinen Kollegen zahlen sie dann entsprechendes Lehrgeld.“ Wie viele Experten bemängelt Reinhold, dass eine abschließende Prüfung fehlt.

Auch Verbände wie „Moving International“ fordern mittlerweile eine Reform der Weiterbildung und die Einführung einer Lernerfolgskontrolle. Die Realität sind derzeit oft lustlose und genervte Fahrer, die ohne jegli-

ANZEIGE

www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de

Vom 3-fachen Europameister empfohlen!

Großer Service
Große Leistung
Kleine Beiträge
= Top-Schutz für Berufskraftfahrer

Kfz-Beitrag online ausrechnen oder einfach anrufen:
Beide Wege führen bei uns zu einem tollen Angebot!
Hier stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Telefon 0711 - 98 889 711

Für Fortgeschrittene: Auch die Nutzfahrzeugindustrie bietet praxisorientierte Trainings an – hier das Mercedes-Profi-Training.

Markus Gödde, 39, Gödde Mobilitätscoaching

„Das Berufsbild des Kraftfahrers hat sich gewandelt. Entscheidend ist für Fahrer heute, den immer komplexer werdenden Anforderungen der Branche gerecht zu werden. Ein Unternehmen profitabel und zugleich rechtssicher zu führen, ist in Zeiten von Frachtbörsen und dem Konkurrenzdruck durch osteuropäische Billigspeditionen eine Kunst und ohne motivierte und gut geschulte Fahrer nicht mehr möglich. Viele Unternehmer nutzen deshalb ganz bewusst die Weiterbildung, um durch individualisierte und auf die Betriebssituation angepasste Seminare die eigenen Abläufe zu optimieren. Da sind dann aber wieder Anbieter gefragt, die mehr können als fünf Module."

ches Interesse die Zeit absitzen – gerade am Ende einer harten Woche. Kein Wunder, dass es Berichte von Betrugsfällen gibt. Tiefpunkt war die Fahrschule Schumacher aus Würselen, die für 300 Euro fünf Module bescheinigte – mit nur einem „Schulungs-Wochenende" in einer bayerischen Gaststätte. Der Trick fiel auf, die ertappten Fahrer mussten die Kurse neu belegen und die Fahrschule ist inzwischen insolvent. Außerdem ermittelte das Bundesamt für Güterverkehr wegen Subventionsbetrug.

„Leider gibt es immer noch viele Unternehmen, die der Meinung sind, nur der Gewinn sei entscheidend und nicht die Sicherheit der Fahrer oder die anderer Verkehrsteilenehmer", beklagt Reinhold. Theorie gegen Praxis – das ist die größte Problematik eines Weiterbildungsgesetzes, das es versäumt hat, vor allem die Ausbilder selbst einem Qualitätskriterium zu unterziehen und zu überprüfen. Neben den namhaften Schulungsanbietern tummeln sich vor allem Fahrlehrer, Kraftverkehrsmeister und Kontrolleure mit Nebenverdienst in einem Wirtschaftszweig, der alle fünf Jahre Umsätze im zweistelligen Millionenbereich generiert. „Die Fahrer müssen es machen, aber die Fahrer wissen oft gar nicht, welcher Anbieter wirklich gut ist", sagt Markus Mertens. Er hat selbst jahrelang in Köln Lastwagen kontrolliert. Jetzt bekommt er Schulungsanfragen von mittelständischen Unternehmen, die einen anderen Weg gehen wollen. Mit ihnen entwickelt er praxisorientierte Ladungssicherungskurse, die auf die Anforderungen der Fahrer zugeschnitten sind.

Theorie gegen Praxis, das ist die größte Problematik des Gesetzes

Für ihn ist eine gute Schulung auch eine Vertrauensfrage: „Viele Fahrer können bei dem, was sie lernen, nicht einordnen, ob es richtig oder falsch ist. Aber bei einer Kontrolle müssen sie es ausbaden."

Theorie-Unterricht beim Modul „wirtschaftliches Fahren".

Lehrfilme ja – in der richtigen Kombination mit praxisnahen Übungen.