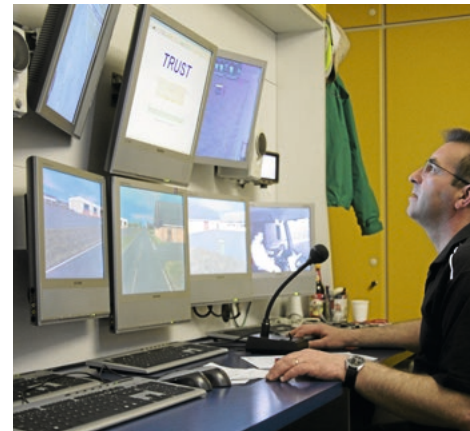




Im Simulator lassen sich auch besonders gefährliche Situationen trainieren.



Die Ladungssicherungsschulung kann nur mit praktischen Übungen erfolgreich sein.



Reinhard Buchsdrücker unterrichtet schon seit 22 Jahren Lkw-Fahrer.

Seit 22 Jahren ist Reinhard Buchsdrücker Instruktor für Fahrsicherheit und wirtschaftliches Fahren, seit elf Jahren für die Dekra Akademie im Service Center Norderstedt. Mit einem mobilen Fahrsimulator schult er bis zu 130 Tage im Jahr bei Transportunternehmen oder ist auf Festivals zu Gast. „Lkw-Fahrer tragen eine große Verantwortung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer“, sagt Buchsdrücker. „Sie müssen in der Lage sein, ihr Fahrzeug auch unter erschwerten Verkehrsbedingungen zu beherrschen.“

Doch viele kritische Situationen lassen sich weder im Fahrzeug noch auf der Straße trainieren. Das Qualifizierungsprogramm „ProFahrT“ der Dekra Akademie schließt diese Lücke. Im Rahmen der Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, die laut Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BrkQG) seit September 2009 für alle Lkw-Fahrer vorgeschrieben sind, stellt sich Buchsdrücker immer wieder den Diskussionen mit den Kursteilnehmern.

„Es gibt rund 15 bis 20 Prozent Lkw-Fahrer, die man durchaus als Sturköpfe bezeichnen kann“, erzählt Buchsdrücker. „Sie lehnen jede Weiterbildung konsequent ab mit den Worten, das alles hätten sie eh schon längst gewusst. Die übrigen 80 Prozent der Teilnehmer sagen mir nach einem Kurs hingegen, sie hätten etwas gelernt, was ihnen in ihrem Beruf weiterhilft.“ Das BrkQG ba-

VORLÄUFIGE UNSICHERHEIT

Pünktlich zum neuen Weiterbildungszyklus hat die EU-Kommission bestimmte Maßnahmen auf den Prüfstand gestellt.

Text | Jan Bergrath

siert auf der EU-Richtlinie 2003/59/EG und soll dem Wortlaut nach „der Verbesserung insbesondere der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse dienen“. Kritiker bemängeln, dass es vor allem die Kosten für den Erwerb des Führerscheins durch die nun notwendige (beschleunigte) Grundqualifikation in die Höhe getrieben hat.

Pro Jahr bestehen laut Statistik des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) etwa 10.000 Teilnehmer diese Prüfungen. Das Gros wird gefördert, vor allem durch die lokalen Agenturen für Arbeit. Im Rahmen der Mautharmonisierung stellt das Bundesverkehrsministerium (BMVI) über das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ebenfalls Gelder zur Verfügung. Im Bereich der Weiter-

bildung, also der Modulschulungen, wurden laut BAG rund 150 Millionen Euro ausbezahlt. Für die beschleunigte Grundqualifikation wurden dagegen im Zeitraum 2009 bis 2014 nur geschätzte 1,667 Millionen Euro Fördermittel ausgeschüttet.

Vor allem die besser aufgestellten mittelständischen Betriebe schulen entweder im eigenen Betrieb oder schicken Fahrer auf Firmenkosten zu den qualifizierten Schulungsanbietern. Über die vergangenen fünf Jahre habe sich hier deutlich die Spreu vom Weizen getrennt, berichtet Buchsdrücker. „Die Unternehmen, die bei uns Kurse buchen, legen großen Wert auf einen hohen Praxisanteil – gerade in den Bereichen wirtschaftliches Fahren, Ladungssicherung und Verkehrssicherheit. Der Schwachpunkt des Gesetzes ist die Tatsache, dass die Module

auch theoretisch absolviert werden können, indem man sich den ganzen Tag Schulungsfilme der Hersteller ansieht.“

Nun sorgt ausgerechnet die EU-Kommission für eine große Verunsicherung bei Unternehmen, Verbänden, Schulungsanbietern und nicht zuletzt den betroffenen Fahrern. Nach ihrer Auffassung ist die finanzielle Förderung von gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen durch den Staat, also den Gesetzgeber selbst, nicht rechtmäßig. Die entsprechende Gruppenfreistellungsverord-

bei der EU-Kommission die Förderpraxis zur Berufskraftfahrer-Qualifizierung zu hinterfragen und gegebenenfalls bestätigen zu lassen“, erklärt Hauptgeschäftsführer Prof. Karlheinz Schmidt. „Und wir sind zuversichtlich, dass die EU-Kommission zur Fortsetzung der Fördermaßnahmen, die der Verkehrssicherheit und auch der freiwilligen sozialen Fürsorge der Mitarbeiter dienen, keine Vorbehalte vorträgt.“

So wird vorläufig spekuliert: Aus- und Weiterbildung könnten künftig etwa getrennt

tals 2015 wieder förderfähig sein“, vermutet ein Branchen-Insider aus Berlin, „allerdings eventuell in leicht abgespeckter Fassung.“

Die Diskussion wirft ein trauriges Licht auf die gesamte Situation im Transportgewerbe. Ein großer Teil der Fahrer ist nach wie vor so schlecht bezahlt, dass selbst 50 bis 100 Euro Kosten pro Jahr für gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildungsmaßnahmen zum Erhalt des Führerscheins angesichts der gestiegenen Lebenshaltungskosten schlichtweg zu viel sind.

Die möglichen Konsequenzen hat Schulungsprofi Buchsdrücker bereits vor Augen. Denn praxisorientierte Kurse haben ihren Preis – der reicht von 250 bis 380 Euro. Für einen Tag von acht

Leuten im Simulator sind beispielsweise 2.300 Euro fällig. „Die Abschaffung der Förderung wäre ein Rückschritt. Billigangebote bekämen dadurch noch mehr Zulauf. Und die Fahrer, die es sich gar nicht leisten können, würden dann vielleicht noch mehr zu Tricks greifen. Für den Grundgedanken, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, wäre es ein Bärendienst aus Brüssel.“

nung VO (EU) Nr. 651/2014 ist am 26. Juni 2014 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden und am 1. Juli 2014 in Kraft getreten. „Für die Förderperiode 2015 findet die Vorgängerverordnung damit keine Anwendung mehr“, heißt es beim BAG. „Die neue Förderrichtlinie ‚Aus- und Weiterbildung‘ wird aktuell auf Grundlage der neuen Gruppenfreistellungsverordnung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet.“

Seit diese Katze, die sich selbst in den Schwanz beißt, aus dem Brüsseler Sack gelassen wurde, mehren sich die kritischen Stimmen. „Diese Maßnahmen machen 80 Prozent der Weiterbildungsförderung im Transportgewerbe aus“, beklagt etwa Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), und drängt auf eine schnelle Klärung. „Sonst müssen künftig vor allem im gewerblichen Güterverkehr mehr Fahrer aus eigener Tasche zahlen.“

Auch der Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ist zwar besorgt, sieht allerdings vorerst keinen Anlass, grundsätzlich an der Förderfähigkeit zu zweifeln. „Wir haben im BMVI die Zusage erwirkt,

werden. Laut BGL sollen immerhin die Fördermaßnahmen des Arbeitsamts, um Arbeitslose zu vermitteln oder Arbeitssuchende zu qualifizieren, nicht betroffen sein. Für das Thema der Weiterbildung soll in Brüssel zunächst eine eigenständige Beihilferegelung geprüft und dann beantragt werden. Das kann bis zu drei Monate dauern. „Die Weiterbildung sollte dann ab Ende des 1. Quar-



Trainer wie Pascal Wiesner (stehend) bauen Praxisteile in den Theorieunterricht ein.