

Teil 5: Praktische Ausbildung

Pflicht und Kür

Auch wenn die Schulungsprogramme und Präsentationen immer besser werden, können sie die Praxis in der Weiterbildung nach dem BKRfQG nicht gänzlich ersetzen. Ein sinnvolles Eco-Training setzt Fahren voraus – ebenso, wie man Schulungsinhalte zur Ladungssicherung über Praxisbeispiele vermittelt. Bei der Fahrsicherheit kann der Simulator die bessere Wahl sein.



G. Grünig

Fahrsimulatoren (hier der Kontrollstand), nehmen künftig eine wichtige Rolle ein

Wer in der Weiterbildung nach dem BKRfQG tätig ist, steckt im Dilemma. Die Kunden sind preissensibel. Deutlich mehr als 100 Euro pro Mann und Schulungseinheit lassen sich kaum durchsetzen. Das wiederum schließt eine wirklich praxisorientierte Ausbildung aus, weil diese Art der Individualität teurer kommt. Die Kunst liegt darin, den Kunden zu vermitteln, dass zum Beispiel Eco-Trainings im

Rahmen der Weiterbildung deutlich mehr bringen als sieben Stunden Theorie. Das klappt aber nur, wenn die Erwartungen von Fahrern und Fuhrunternehmern aufgehen und eine deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs erzielt wird.

Zwei bis drei Prozent sind drin
Wie so oft macht's die Mischung. Die Fahrzeughersteller, federführend Mercedes mit dem Profi-Training und

MAN mit Profi-Drive machen vor, wie's geht: Auf eine Einführungsfahrt – idealerweise mit speditionseigenen, beladenen Fahrzeugen, die der Fahrer nach eigenen Fähigkeiten durchführt, folgt die Theorie. Mit Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge erläutert der Trainer Techniken des vorausschauenden Fahrens, geht auf die Eigenheiten der Motorcharakteristika ein, erläutert die Nutzung der Zusatzbrems- und Assistenzsys-

teme und gibt Hilfestellung zu Sparpotenzialen.

Im Kundengespräch sollte man die Erwartungen nicht zu hoch ansetzen. Auf kurzen Strecken und unter Ausnutzung aller Tricks lassen sich zwar 10 bis 15 Prozent Verbrauchsreduktion erzielen. Nachhaltig erreichen das die Fahrer aber nicht – realistisch sind zwei bis drei Prozent. Wer derart falsche Hoffnungen weckt, verliert Kunden schneller als ihm lieb ist.

Besser ist es, die Kunden zu sensibilisieren, dass in großen Fuhrparks eine dauerhafte zweiprozentige Einsparung mehrere Tausend Euro im Jahr bedeutet. Man sollte den Auftraggeber auch nicht im Unklaren darüber lassen, dass sich Einspareffekte nach einem Jahr schon wieder auflösen können. Das hat nichts mit der Qualität des Trainers, als viel mehr mit der Gewohnheit der Fahrer zu tun!

Für die Praxisschulung benötigt man natürlich mehr Trainer. Optimal ist einer für drei Fahrer – plus einem Theorie-trainer. Gute Gruppenstärken sind zwölf bis 15 Mann.

VORBEREITUNG UND DURCHFÜHRUNG VON ECO-TRAININGS



Profi-Training von Mercedes mit zwei Praxisteilen

Fahren – Lernen – Fahren

- » Pro Fahrzeug nicht mehr Fahrer als Gurte da sind.
- » Geeigneten Wechsellpunkt festlegen.
- » Theorie und Praxis laufen parallel. So bekommen nicht alle Fahrer alle Theorieteile mit. Deshalb am Ende eine Zusammenfassung für alle Fahrer einplanen, bei der offene Punkte angesprochen und Fragen gestellt werden können.
- » Wählen Sie Strecken (Topografie, Landstraße/ BAB), die auch Ihre Kunden/die Fahrer befahren.
- » Streckenlänge nicht wesentlich mehr als 30 km. Ansonsten wird es schwierig, die üblicherweise drei Fahrer pro Gruppe im vorgegebenen Zeitrafter von sieben Stunden zweimal fahren zu lassen und zusätzlich in der Theorie zu schulen.

- » Denken Sie dran: Schulungen unter der Woche laufen anders als am Samstag. Ihr Kunde verlangt plausible Ergebnisse.
- » Fahren Sie die Strecke und legen Sie fest, wo sich welche Schulungsinhalte (z. B. vorausschauendes Fahren, Steigungsfahrten, Rolletappen) am besten umsetzen lassen.
- » Keine Fahrt ohne Protokoll! Notieren Sie bei der Erstfahrt alle Fehler, um in der Theorie und der Nachschulungsfahrt gezielt einwirken zu können.
- » Ins Protokoll gehören außerdem: Streckenanalyse, Fahrer- und Fahrzeugdaten sowie individuelle Beurteilungskriterien für beide Fahrten.
- » Vernünftige Ergebnisse lassen sich nur erzielen, wenn die Fahrer mit dem eigenen, zumindest aber einem ähnlichen LKW fahren, der so beladen ist, wie es ihrem Praxiseinsatz entspricht.
- » Beziehen Sie vorhandene Fahrerassistenzsysteme (ACC, LGS, ABA etc.) in die Schulung mit ein.
- » Auf zusätzliche Verbrauchsmessgeräte kann zumindest bei modernen Fahrzeugen verzichtet werden. Die Bordcomputer liefern ausreichend genaue Ergebnisse.
- » Prüfen Sie vor der Fahrt den technischen Zustand des Fahrzeugs und die Ladungssicherung.
- » Zusätzliche Hilfestellung liefert das Trainer-Handbuch „Eco-Training“. Infos unter www.eu-bkf.de.

Der Fortschritt bei den Bordcomputern, allen voran die integrierten Trainersysteme von Scania, Mercedes-Benz und neuerdings auch Iveco, bietet ebenfalls gute Möglichkeiten der Fahrerschulung. Anhand von Einsatzschwere und den persönlichen Fahrdaten analysiert der Computer, wie gut der Fahrer unterwegs ist, und gibt gleichzeitig Tipps, wie man durch optimiertes Bremsen, Rollen lassen oder gezieltes Schalten Kraftstoffverbrauch und Verschleiß am Fahrzeug minimieren kann.

Praktische Ladungssicherung
Für Praxisschulungen im Bereich Ladungssicherung lässt sich mit Gruppen à vier bis fünf Mann sehr gut arbeiten.

Ideal sind einleitende Sicherungsmaßnahmen an den Fahrzeugen und mit der Ladung des Unternehmens. Dann geht's in die Theorie. Nach Grundlagen und kundenspezifischen Unterrichtseinheiten bekommen die Fahrer/Gruppen Gelegenheit, die eigene Sicherung noch einmal zu beurteilen und zu verbessern.

Wer echten Mehrwert schaffen will, dokumentiert die Schulung bildlich und erstellt entsprechende Berechnungen. Daraus können die Fahrer eine Beispielmappe anfertigen, die ihnen in späteren Kontrollen hilft, die Richtigkeit der Sicherungsmaßnahmen zu bestätigen. Ein Bereich, in dem der Simulator gute Dienste leistet: die

Fahrsicherheit. Für die Mehrzahl der Unternehmen sind ein Tag am Verkehrsübungsplatz sowie das passende Equipment (Trailer mit Stützrädern, Fahrbahnbewässerung etc.) eine Nummer zu teuer.

Simulation statt Realfahrt

Simulatoren erlauben sehr realistische Fahrten, ohne dass etwas passieren kann. Zwar ist auch die virtuelle Fahrt nicht billig, aber die Zahl an Simulatoren nimmt zu und damit sinkt der Preis. Auf jeden Fall sollte jedem Praxistraining eine Abfahrtskontrolle vorausgehen. So kann man die Fahrer am besten sensibilisieren, wie wichtig dieses Thema ist. Denn sie werden kaum einen LKW finden, bei dem alles passt.

Impressum EU-BKF-NEWS ist eine Information der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München, www.eu-bkf.de, E-Mail: info@eu-bkf.de, Ralf Vennefrohne (verantwortlich)

Alles aus einer Hand!

Infoportal

Kompetent informiert zum BKRFQG: eu-bkf.de



Medien

Für Trainer und Teilnehmer



PC PROFESSIONAL

Seminarfinder

Aus- und Weiterbildungskurse professionell vermarkten



VogelCheck

Online lernen für die beschleunigte Grundqualifikation

VOGEL
CheckGrundquali



BRAUCHT PROFI WISSEN.

EU-BKF DE
IHR COCKPIT FÜR AUS- UND WEITERBILDUNG