

## Teil 11: Auswirkung der Weiterbildung

# Zwangspause ohne 95

Seit 2009 greift das BKrFQG in Deutschland und die Berufskraftfahrer müssen regelmäßig zur Schulung. EU-BKF sprach mit Experten bei BAG und Polizei, inwieweit sich die Aus- und Weiterbildung der Fahrer bereits in der Praxis bemerkbar machen und wo es noch Defizite gibt.



G. Grüning

PHK Michael Tangermann (Mitte) ist Verkehrssicherheitsberater im Polizeipräsidium Köln, Direktion Verkehr

Seit drei Jahren wird das Berufskraftfahrer Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) in Deutschland umgesetzt. Theoretisch müssten rund 60 Prozent der weiterbildungspflichtigen Chauffeure wenigstens drei Module absolviert haben. Tatsächlich ist es nach vorliegenden Zahlen nur rund ein Drittel. Doch auch bei dieser Quote müssten sich bereits Erfolge bemerkbar machen ...

**Kaum Auswirkungen zu sehen**  
„Aus unserer Kontrollpraxis können wir im Augenblick

noch keine pauschalen Aussagen treffen, ob das BKrFQG tatsächlich schon weniger Beanstandungen in Kontrollen zur Folge hat“, so Polizeihauptkommissar Michael Tangermann. Tangermann ist Verkehrssicherheitsberater des Polizeipräsidiums Köln, führt regelmäßig mit Kollegen Kontrollen durch, ist aber auch bei zahlreichen Fahrerstammtischen als Mittler und Referent im Einsatz. „Wir stellen auf jeden Fall fest, dass die jungen Fahrer, die bereits über eine Grundqualifikation ver-

fügen, wissenstechnisch besser aufgestellt sind“, so der Experte. Der Hauptkommissar ist sich aber auch sicher, dass die älteren Fahrer davon profitieren. Er erzählt, dass die auch nach 20 Jahren „auf dem Bock“ noch etwas lernen können – auch wenn sie es ungern zugeben. Tangermann stellt aber auch fest, dass es nach wie vor in bestimmten Themenbereichen gefährliches Halbwissen gibt: „Speziell im Bereich Digitaler Tacho, dessen einwandfreie Bedienung sowie bei

dem Thema Nachtrag haben immer noch viele Fahrer Wissenslücken. Da stellen wir schon fest, dass eine qualifizierte Schulung durch einen erfahrenen Moderator in Kombination mit vernünftigem Schulungsmaterial etwas Positives bewirken kann!“

### Die Themen passen

Zu den generellen Inhalten der Aus- und Weiterbildung äußert sich der Verkehrssicherheitsberater durchaus positiv. Seiner Ansicht nach sind die Lehrinhalte relativ gut abgestimmt und decken den Alltag der Berufskraftfahrer ab. „Trotzdem würden wir uns aus Sicht der Kontrollorgane eine etwas andere Gewichtung wünschen“, so Tangermann. „Natürlich haben Module wie Recht und Dokumente ihre Berechtigung. Und klar sollte man auf das Thema gesunde Ernährung eingehen.“ Letztlich wünschen sich der Hauptkommissar und seine Kollegen aber mehr Raum für die Bereiche Sozialvorschriften, Arbeitsrecht und vor allem Ladungssicherung. „Wir

## DIE ERFAHRUNGEN DES BUNDESAMTES FÜR GÜTERVERKEHR (BAG)



**Das BAG kontrolliert im gleichen Maße deutsche und ausländische LKW-Fahrer**

Viele der BAG-Kontrollure haben in der Praxis mit „gepflegtem Halbwissen, teilweise auch Fehlinformationen“ zu kämpfen, weiß Philippe Rabenschlag, Oberregierungsrat und stellvertretender Referatsleiter Straßenkontrolldienst. Treten Problem in der Kontrolle auf, hören die Beamten nicht selten: „Das haben wir aber kürzlich so in der Weiterbildung gelernt.“ Weil dies durchaus glaubhaft ist, verzichten die BAG-Kontrollure zwar bislang oft auf harte Strafen und belassen es bei Ermahnungen. Sie beklagen aber gleichzeitig den teils schlechten Kenntnisstand der eingesetzten Moderatoren. Ein Kontrolleur, der selbst nebenberuflich schult, meint gegenüber EU-BKF: „Es macht mir Angst, dass die geltenden Gesetze es nicht hergeben, dass die Ausbildungsbetriebe kontrolliert werden!“ Seiner Ansicht nach sind es oft Speditionen, die als Ausbildungsbetriebe das

Interesse, dass alles in Ordnung ist – und legen deshalb mehr Wert auf einen hohen Kenntnisstand.“

Tangermann will damit nicht zum Ausdruck bringen, dass deutsche oder osteuropäische Fahrer schlecht ausgebildet wären. „Es sind nur viel zu wenige, die bereits die Weiterbildung durchlaufen haben“, ist sich der Hauptkommissar sicher. „Das Problem ist noch nicht bei den Speditionen angekommen und wurde jetzt durch die eingeschränkte Förderung bei der Aus- und Weiterbildung noch verschärft. Viele Unternehmen sind der Ansicht: „Keine Förderung, keine Schulung!“ Tangermann

BKRFQG selbst umsetzen, ohne geeignetes Personal dafür zu haben. „Was man aber nicht pauschalisieren darf. Es gibt exzellente Ausbildungsbetriebe – wie es auch schwarze Schafe unter den Fahrerschulen und anderen Ausbildungsstätten gibt.“

Als generelles Problem sieht auch das BAG einen sich abzeichnenden Flaschenhals bei der Weiterbildung. Mehrere befragte Kontrolleure geben an, dass aktuell rund 30 bis 40 Prozent der Fahrer mit der Weiterbildung begonnen haben und bislang nur ganz wenige die Schlüsselnummer „95“ bereits im Führerschein eingetragen haben.

„Viele Fahrer haben noch nicht realisiert, dass sie unters BKRFQG fallen. Vor allem im Bereich Werkverkehr und Kurier/Express/Paketdienst ist eine Vielzahl, die nach dem Stichtag 2014 eine böse Überraschung erleben werden“, so ein Kontrolleur.

Wie ab dem 1. September 2014 in Deutschland verfahren wird, falls ein Fahrer die dann benötigte Schlüsselzahl „95“ noch nicht eingetragen hat, bleibt vorerst offen. Kann gut sein, dass es wie bei fehlender Fahrerkarte heißt: Stehen bleiben! Im Ausland wird auch jetzt schon deutlich strenger kontrolliert und da bleibt immer öfter mal ein LKW stehen. Und auf die bei vielen Unternehmen vorherrschende Meinung, das BKRFQG wird noch mal ausgesetzt oder die Fristen verlängert, darf man nichts geben! In dem Punkt sind sich alle Befragten einig. Da haben schon unsere europäischen Nachbarn etwas dagegen. Denn dort wird schon viel länger mit Erfolg aus- und weitergebildet.

haben da die Hoffnung, dass diese Themenbereiche hofentlich auch mit dem Einfluss der Berufsgenossenschaft künftig noch ausgebaut werden!“

**Ausländer sind oft schlauer**  
Übrigens kommt Tangermann zum Ergebnis, dass ausländische Fahrer – speziell aus Ländern, in denen schon länger nach dem BKRFQG aus- und weitergebildet wird – in Kontrollen oft besser abschneiden. „Das liegt natürlich auch daran, dass zum Beispiel in Frankreich, Spanien und Benelux deutlich höhere Strafen bei Verstößen fällig werden. Die Fahrer haben also ein essenzielles

**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](http://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