

Berufskraftfahrerqualifikation: Öde Theorie?

Es ist selbst als Abkürzung noch ein Wortungetüm und für viele ein Graus: das BKrFQG (Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz), das die regelmäßige Weiterbildung von Berufskraftfahrern festlegt. Doch Widerstand ist zwecklos. Bis September 2014 müssen die Weiterbildungsnachweise erbracht sein.



Fahrer wie auch Spediteure sind gefordert, sich des ungeliebten Themas Weiterbildung langsam, aber sicher anzunehmen. Denn bis zum Stichtag 10.09.2014 müssen alle gewerblich tätigen Fahrer ihr Weiterbildungspensum von 35 Stunden absolviert haben. Nur dann gibt es die Zusatzziffer 95, die künftig im Führerschein darüber Auskunft gibt, ob dessen Inhaber autorisiert ist, gewerbsmäßig als Lkw-Fahrer tätig zu sein.

Wer sich nun darauf zurückziehen möchte, dass es ja eine Fristverlängerung für die Eintragung der Kennziffer bis maximal 2016 gibt, sollte dies am besten gleich wieder vergessen. Denn dies gilt nur für Fahrer, deren Führerscheine zwischen dem 10.09.2014 und dem 10.09.2016 auslaufen. Auf die Mehrheit der Berufskraftfahrer trifft dies wohl kaum zu. Zudem warnen einige Stellen auch davor, dass es trotz Fristverlängerung bei Auslandsfahrten unter Umständen Pro-

Statt hohe Bußgelder – Fahrer bis zu 5.000 Euro, Unternehmer bis zu 20.000 Euro – zu riskieren, sollte man sich rechtzeitig um die Weiterbildung kümmern.

bleme geben kann, wenn man nach dem 10.09.2014 ohne „95“ unterwegs ist.

Statt hohe Bußgelder – Fahrer bis zu 5.000 Euro, Unternehmer bis zu 20.000 Euro – zu riskieren, sollte man sich also rechtzeitig

um die Weiterbildung kümmern. Unternehmer, die allerdings nicht verpflichtet sind, für die Weiterbildungskosten der Fahrer aufzukommen, können zudem jetzt schon im Rahmen der Förderrichtlinie „Aus- und Weiterbildung“ beim Bundesamt für Güterverkehr Zuwendungen für das nächste Jahr beantragen. Wichtig dabei ist zu beachten, dass nur Maßnahmen gefördert werden,



Ob mit dem Kran oder der Sattelzugmaschine ...

STM-Bild

Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“

Mit der Umsetzung des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ werden die folgenden Maßnahmen gefördert:

- betriebliche Auszubildungsverhältnisse zum Berufskraftfahrer und zur Berufskraftfahrerin
- Weiterbildungsmaßnahmen von Beschäftigten in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen in Form von Lehrgängen, Seminaren und Schulungen.

Bei betrieblichen Auszubildungsverhältnissen zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin können pauschal zuwendungsfähige Kosten in Höhe von bis zu 50.000 Euro je Auszubildenden gefördert werden.

Bei Weiterbildungskosten werden als zuwendungsfähige Kosten anerkannt: Personalkosten der Ausbilder bei internen Schulungen, Seminargebühren externer Anbieter und zur Abgeltung sonstiger Kosten eine Pauschale in Höhe von 40 Euro je Teilnehmer und Schulungstag zuzüglich 20 Euro je Teilnehmer und Übernachtung bei mehrjährigen Maßnahmen.

Von den zuwendungsfähigen Kosten werden bei kleinen und mittleren Unternehmen bis zu 70 %, bei Großunternehmen bis zu 60 % gefördert.

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Module im Überblick:

Modul 1

Wirtschaftliches Fahren: ECO-Training

Modul 2

(Sozial)Vorschriften für den Güterverkehr

Modul 3

Fahrsicherheitstraining

Modul 4

Schaltstelle Fahrer: Imagräger, Dienstleister, Profi

Modul 5

Ladungssicherung im Güterkraftverkehr

maßnahmen seiner Fahrer zu übernehmen – verlässliches und gut ausgebildetes Fahrpersonal fällt schließlich nicht vom Himmel.

Wie schwer es bisweilen ist, Fahrer für Weiterbildungsmaßnahmen zu motivieren, das weiß man auch beim ADAC Hessen-Thüringen e.V. Der ADAC bietet ein aus fünf Modulen à sieben Stunden bestehendes Weiterbildungsangebot, mit dem man der Pflicht zur Berufskraftfahrer-Qualifikation nachkommen kann.

Doch während Module wie Eco-Training oder Fahrsicherheit in der Gunst der Fahrer ganz oben stehen, wird ein eher theoretisches Modul wie das Modul 4 „Schaltstelle Fahrer: Imagräger, Dienstleister, Profi“ eher stiefmütterlich behandelt.

Vom Palettenbetrug über den Bandscheibenvorfall bis zur Schleuserkriminalität ist alles dabei.

„Es gibt wohl kein Modul, das derartig unterschätzt wird wie das Modul 4“, so Peter Ziegler, Ausbilder und Referent beim ADAC. „Natürlich sind die Fahrer hochmotiviert, wenn sie bei uns im Eco-Training lernen, wie sie noch wirtschaftlicher fahren können, oder wenn es beim Fahrsicherheitstraining auf unsere Lkw-Dynamikplatte geht. Aber uns ist es auch wichtig zu vermitteln, welche hohe Wertigkeit zum

Beispiel das Modul 4 hat, dessen Inhalt ja an den Lernstoffen ausgerichtet ist, die der Gesetzgeber vorgibt. Dabei geht es uns einerseits darum, hochwertige Informationen zu liefern, mit denen die Fahrer in ihrer täglichen Arbeit tatsächlich auch etwas anfangen können und andererseits das Wissen so aufzubereiten, dass die Teilnahme am Seminar auch Spaß macht.“

Dass diese Mischung durchaus gelungen ist, davon konnte sich die STM-Redaktion bei einer Teilnahme am Modul 4 überzeugen. Es ist eine Menge Stoff, mit dem die Modul 4-Teilnehmer beim ADAC konfrontiert werden. Glücklicherweise wird er jedoch in einer aufgelockerten Seminar-Atmosphäre vermittelt, die immer wieder auch zu Austausch und Diskussion anregt.

Insgesamt 184 Powerpoint-Folien und ein 88 Seiten starkes Begleitheft spannen den Bogen vom Grundwissen über den Güterverkehrmarkt, über die Themen Image und Kommunikation, Schleusung und Kriminalität bis zur Vorbeugung von Gesundheitsschäden.

Vom Palettenbetrug über den Bandscheibenvorfall bis zur Schleuserkriminalität ist alles dabei. Das Seminar zeichnet dabei ein derart umfassendes Bild von den Aufgaben, die Berufskraftfahrer alltäglich zu bewältigen haben, dass es eigentlich zur Pflichtveranstaltung für all jene werden müsste, die sich über den zunehmenden Lkw-Verkehr auf Europas Straßen ereifern, statt ein verständnisvolles Miteinander anzustreben. **STM** ■

... in der Kreisbahn lässt sich die Wirkung von Flieh- und Seitenführungskräften „erfahren“. **STM-Bild**

Fahrten auf der Lkw-Dynamikplatte stehen bei den Teilnehmern hoch im Kurs, während die Theorie meist auf wenig Gegenliebe stößt. **STM-Bild**

mit denen nicht vor dem 1. Januar 2012 und nicht vor Eingang des Antrags beim Bundesamt begonnen wurde.

Die Fördermöglichkeit als Anreiz und den Fahrermangel als düstere Vision einer nicht mehr allzu weit entfernten Zukunft in Aussicht, werden vielleicht doch noch den einen oder anderen Spediteur dazu veranlassen, die Kosten für die Weiterbildungs-

