

Was muss sich an der BKF-Weiterbildung ändern?

Der Verkehrssicherheitsverband Moving hat dem Bundesverkehrsministerium kürzlich Empfehlungen zur geplanten Reform der Berufskraftfahrer-Weiterbildung übergeben. Was ist der Anlass dafür gewesen?

Seit 2006 regelt in Deutschland das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) die verpflichtende Weiterbildung von Berufskraftfahrern. In der Praxis gab es jedoch von Anfang an erhebliche Probleme bei der Umsetzung. Nun steht die Reform des BKrFQG an und wir hoffen, dass man unsere Verbesserungsvorschläge hört und sich die Defizite beseitigen lassen.

Wo sehen Sie den größten Änderungsbedarf?

Zum Beispiel gibt es keine einheitlichen Kontrollen der Aus- und Weiterbildungsstätten und die Teilnahmebescheinigungen sind nicht sonderlich fälschungssicher.

Beide Probleme kann man unserer Ansicht nach mit einem zentralen Register lösen, das die anerkannten Aus- und Weiterbilder und die geschulten Fahrer erfasst. Somit würden die Papier-Bescheinigungen überflüssig.

Wird denn so viel betrogen?

Man muss sich klar machen, dass Fahrer nach einer Doppelwoche auf dem Bock wenig Lust haben, am Wochenende ihre knappe Freizeit für eine Schulung zu opfern und im Zweifel auch noch selbst dafür zu zahlen. Viele empfinden die 35 Stunden als lästige Pflicht. Deswegen gibt es einen Schwarzhandel mit Bescheinigungen. Das gilt es zu unterbinden. Denn so sind die Unternehmen und die Fahrer die Dummen, die sich an die Regeln halten, während die Wettbewerber durch kriminelles Handeln Zeit und Geld sparen.

Schließlich muss man ja auch das Ziel, für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, konsequent durchsetzen. Auch deshalb muss die Reform kommen.

Berlin: Moving gibt Empfehlung ab

Auf Initiative des Verkehrssicherheitsverbands Moving wurden Anfang Juli die von 40 Experten in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe entwickelten Verbesserungsvorschläge für die Berufskraftfahrer (BKF)-Weiterbildung in Berlin an Dorothee Bär (CSU), parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, überreicht. An der Arbeitsgruppe haben sich auch Vertreter der Verkehrswirtschaft und der Verbände beteiligt. *sno/ag*

Ihr Verband schlägt auch eine Prüfung am Ende der BKF-Weiterbildung vor. Ist das ein weiteres Mittel zur Wahrung der Verkehrssicherheit?

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Einführung einer Lernzielkontrolle zu prüfen. Bisher geht es nur um den quantitativen Nachweis der Weiterbildung. Was aber tatsächlich mit den Schulungen erreicht wird, weiß man nicht. Man sollte überprüfen, ob der Teilnehmer nach der Weiterbildung mehr zur Verkehrssicherheit beitragen kann als vorher. Jeder Pädagoge wird Ihnen bestätigen, dass die Kontrolle von Lernzielen zu jeder Art von Lernen dazugehört.

Hängt der Lernerfolg nicht vor allem von der Qualität des Lehrers ab?

Deshalb fordern wir zudem die Einführung eines Kriterienkatalogs für Dozenten, der als Grundlage bei der Anerkennung von Trainern dienen und helfen soll, deren Befähigung für den Job zu belegen.



Jörg-Michael Satz ist Vizepräsident der Moving International Road Safety Association mit Sitz in Berlin

VR/André Gießle

Apropos Nachvollziehbarkeit: Haben Sie in Berlin mal erwähnt, dass niemand weiß, wie viele Fahrer bereits geschult worden sind?

Ja, haben wir. Auch in dieser Hinsicht würde das erwähnte Zentralregister helfen.

Mit welchem Szenario rechnen Sie zum Ende der Übergangsfrist für die BKF-Weiterbildung am 10. September 2014?

Nach meinem Stand haben sehr viele Berufskraftfahrer die Weiterbildung noch nicht absolviert. Diese Leute schieben sie anscheinend auf die lange Bank, ohne zu bedenken, dass es kurz vor Fristende zu Engpässen kommen kann. Möglicherweise gehen einige von ihnen auch davon aus, dass die Übergangsfrist verlängert wird. Das halte ich allerdings für gefährlich. Nicht nur der Fahrer muss tief in die Tasche greifen, wenn er nach dem Stichtag bei einer Kontrolle nicht die Schlüsselzahl 95 im Führerschein vorweisen kann. Auch seinem Arbeitgeber drohen Strafen. ■■■

André Gießle