



>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen des
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 0 | Zusammenfassung / Summary | 1 |
| 1 | Einleitung | 3 |
| 2 | Grundqualifikation | 4 |
| 2.1 | Inhalt und Ziele der Grundqualifikation | 4 |
| 2.2 | Erwerb der Grundqualifikation | 5 |
| | 2.2.1 Ausbildung zum Berufskraftfahrer | 5 |
| | 2.2.2 Grundqualifikation | 7 |
| | 2.2.3 Beschleunigte Grundqualifikation | 8 |
| 3 | Weiterbildung | 9 |
| 3.1 | Inhalt und Ziele der Weiterbildung | 9 |
| 3.2 | Ausbildungsstätten | 11 |
| 3.3 | Umsetzung der Weiterbildungsschulungen | 12 |
| 4 | Auswirkungen auf wirtschaftliche Faktoren und betriebliche Abläufe | 16 |
| 5 | Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt | 17 |
| 5.1 | Anzahl der Berufskraftfahrer | 17 |
| 5.2 | Qualität der Berufskraftfahrer | 18 |
| 6 | Einfluss des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ | 19 |
| 6.1 | Nachfrage nach Fördermitteln | 19 |
| 6.2 | Auswirkungen der Fördermittel auf die Umsetzung der Vorgaben des BKrFQG | 20 |

0 Zusammenfassung / Summary

Mit dem „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- und Personenverkehr“ - dem sogenannten Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) - wurden in Deutschland die Vorgaben der europäischen Richtlinie 2003/59/EG umgesetzt. Das Gesetz findet seit dem 10. September 2009 auf Fahrer Anwendung, die Fahrten im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C oder CE erforderlich ist.

Gesetzliche Vorgaben

Der Nachweis über die Grundqualifikation kann durch die erfolgreiche Ausbildung zum Berufskraftfahrer¹, die Ablegung der Prüfung zur Grundqualifikation oder zur beschleunigten Grundqualifikation erbracht werden. Zwar stieg die Anzahl der Ausbildungsverträge in den vergangenen Jahren kontinuierlich an, dennoch ist die Ausbildungstätigkeit der Branche insgesamt noch vergleichsweise gering. Während Prüfungen zur Grundqualifikation bisher nur in wenigen Einzelfällen abgelegt wurden, wird die beschleunigte Grundqualifikation stärker genutzt - vor allem im Rahmen von Programmen der Bundesagentur für Arbeit.

Erwerb der Grundqualifikation

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes haben bisher vor allem Fahrer von mittelständischen und großen Betrieben Weiterbildungsschulungen im Rahmen des BKrFQG besucht. Dabei organisieren in den meisten Fällen die Unternehmen die Kurse und tragen die Kosten – vielfach werden dazu finanzielle Mittel im Rahmen des vom Bundesamt betreuten Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ genutzt. Ein Großteil der Fahrer – primär von kleineren Betrieben – hat hingegen bislang noch nicht mit den Fortbildungskursen begonnen. Eine abwartende Haltung nehmen vielfach Unternehmen ein, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 12 Tonnen einsetzen und deshalb keine Fördermittel im Zuge der so genannten Maut-Harmonisierung beantragen können. Es ist folglich davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Schulungsangeboten in den kommenden Jahren stark zunehmen wird, so dass Vertreter von Verbänden und Weiterbildungsinstituten ab dem Jahr 2012 mit einem Schulungsstau rechnen.

Großteil hat noch nicht mit Weiterbildungen begonnen

Rund ein Jahr nach Anwendungstichtag zeigen sich bislang noch keine signifikanten Auswirkungen auf das Arbeitskräfteangebot und die Qualität der dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehenden Fahrer. Die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der gesetzlich vorgeschriebenen Qualifizierungsmaßnahmen werden von den Unternehmen des Speditions- und Transportgewerbes sehr unterschiedlich eingeschätzt. Während einige Betriebe, die ihre Fahrer bereits vorher kontinuierlich geschult haben, den Fortbildungsmaßnahmen eine hohe Bedeutung beimessen, stehen vor allem kleinere Unternehmen der verpflichtenden Weiterbildung skeptisch gegenüber. Sie versprechen sich nur geringe Vorteile für den Betriebsalltag. Gleich-

Auswirkungen auf Betriebe und Arbeitsmarkt

¹ In diesem Bericht wird grundsätzlich die männliche Berufsbezeichnung verwendet. Diese schließt die weibliche Form mit ein.

ches gilt vorwiegend für ältere Fahrer. Diese Einstellung ändert sich jedoch vielfach mit positiven Erfahrungen nach Besuch des ersten Schulungskurses.

Summary

With the so-called professional driver law (BKrFQG), “law on the initial qualification and periodic training of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers”, the guidelines of the European Directive 2003/59/EG have been implemented in Germany. The law has been applicable, since September 10, 2009, to drivers making journeys for commercial purposes on public streets, which require class C1, C1E, C or CE driving licenses.

legal
guidelines

Proof of basic qualification can be acquired by the successful training for the professional driver², or completion of the exam for basic qualification or accelerated basic qualification. The number of training contracts did rise continuously during the past years. However, the training activity in the transport sector is still relatively low in general. While exams for basic qualifications up to now were completed only in few isolated cases, the accelerated basic qualification is more widely used and mainly within the scope of programs by the Federal Employment Agency.

acquisition of
basic qualification

Based on findings by the Federal Office for Goods Transport, mainly drivers from medium-sized to large companies have attended further trainings within the scope of the BKrFQG. In most cases, the companies organize the courses and carry the costs. Financial means are often used within the scope of the support program “training and further training”, which is supervised by the Federal Office for Goods Transport. However, a large portion of the drivers, primarily from smaller companies, have not yet begun further training courses. Many companies, which have vehicles with a permissible total weight of less than 12 tons, have adopted a wait-and-see position, as they can not apply for funding due to the so-called traffic toll alignment. Consequently, it can be assumed that the demand for training offers will strongly increase during the coming years, so that representatives of business associations along with further training institutions expect congestion in training starting in 2012.

a large portion
have not yet
begun further
training courses

About a year after the application deadline there is still no sign of a significant impact on the job market and the quality of the drivers available to the job market. The economic impact of the qualification measures required by law is estimated very differently by forwarding and transport companies. While some companies continuously train their drivers and place a high emphasis on further training, there are smaller companies that have a skeptical attitude towards mandatory further training. They see only limited advantages for the company. The same applies predominantly to older drivers. Nevertheless, this attitude often changes with positive experiences after attending the first training course.

impact on
companies and
the job market

² Male job titles are used in this report. These include the female form as well.

1 Einleitung

Mit der europäischen Richtlinie 2003/59/EG über die „Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenverkehr“ vom 15. Juli 2003 haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union eine obligatorische Qualifizierung des Fahrpersonals im Güter- und Personenverkehr vorgesehen. In Deutschland erfolgte die Umsetzung durch das „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG)“ vom 14. August 2006, das am 01. Oktober 2006 in Kraft trat. Die inhaltliche Ausgestaltung wird in der „Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung – BKrFQV)“ geregelt. Danach müssen sowohl selbständige als auch abhängig beschäftigte Fahrer, die Fahrten im Güterkraft- und Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen durchführen, eine vorgeschriebene Qualifizierung nachweisen. Im Güterkraftverkehr - der im Sinne des Gesetzes sowohl gewerblichen Verkehr als auch Werkverkehr umschließt - bezieht sich die rechtliche Vorschrift auf Fahrer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen.³ Ziel der Vorschrift ist es, die Sicherheit des Straßenverkehrs und der Fahrer sowie die allgemeinen beruflichen Fähigkeiten zu verbessern. Ferner soll eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Schadstoffemissionen herbeigeführt werden. Die Vorgaben der EU-Richtlinie setzen europaweit gültige einheitliche Mindeststandards fest. Auf diese Weise sollen eine Vereinheitlichung des Berufsbildungs- und Ausbildungsstands in Europa gefördert und mögliche Wettbewerbsverzerrungen abgebaut werden.

Ausgangslage

Die gesetzlichen Bestimmungen tragen der Tatsache Rechnung, dass sich die Anforderungen an Berufskraftfahrer in den vergangenen Jahren stetig erhöht haben. Neben einem tendenziell steigenden Verkehrsaufkommen und dem hohen Zeit- und Termindruck, unter dem die Fahrer stehen, tragen fortlaufend modernisierte Fahrzeug-, Kommunikations- und Logistiktechniken zu einer erhöhten Komplexität bei. Nur ein vergleichsweise geringer Anteil der Berufskraftfahrer hat jedoch eine Berufsausbildung erfolgreich beendet. So verfügte in Deutschland im Jahr 2009 nur gut die Hälfte der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrzeugführer über eine abgeschlossene Berufsausbildung.⁴ Hierbei dürfte es sich nur in wenigen Fällen um eine abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer handeln. Der weit überwiegende Teil der Fahrer übt den Beruf lediglich auf Grundlage der erworbenen Fahrerlaubnis aus.

³ Ausgenommen von dieser Regelung sind nach § 1 Abs. 2 BKrFQG u.a. Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die von der Bundeswehr, der NATO, den Polizeien des Bundes und der Länder, dem Zolldienst, dem Zivil- und Katastrophenschutz sowie der Feuerwehr eingesetzt werden oder deren Weisungen unterliegen. Zudem greift die sogenannte Handwerkerregelung, d.h. eine Ausnahmeregelung für Fahrer, deren Hauptbeschäftigung keine Fahrtätigkeit ist und die Material- oder Ausrüstungsgegenstände befördern, die sie zur Berufsausübung verwenden.

⁴ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr: Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2010-I, Köln 2010.

Seit dem 10. September 2009 finden die Bestimmungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) auf Fahrer, die Fahrten im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken durchführen, Anwendung.⁵ Diese umfassen zum einen den Nachweis einer Grundqualifikation und zum anderen die Pflicht zum Besuch regelmäßiger Weiterbildungsschulungen. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) untersucht im vorliegenden Bericht den Umsetzungsstand und die Umsetzungsmethoden der Vorschriften zur Berufskraftfahrer-Qualifikation rund ein Jahr nach Anwendungstichtag. Darüber hinaus werden neben den bisherigen Erfahrungen die Auswirkungen, die sich auf die Unternehmen und den Arbeitsmarkt ergeben, sowie die Nutzung des vom Bundesamt betreuten Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ beleuchtet.

Untersuchungs-
gegenstand

2 Grundqualifikation

2.1 Inhalt und Ziele der Grundqualifikation

Für die Pflicht zum Nachweis der Grundqualifikation ist das Datum des Führerscheinerwerbs der entsprechenden Führerscheinklasse maßgeblich. Fahrer, die im Güterkraftverkehr eingesetzt werden und ihren Führerschein nach dem 10. September 2009 erworben haben, müssen seither eine Grundqualifikation nachweisen. Berufskraftfahrer, die bereits vorher im Besitz einer Fahrerlaubnis waren, genießen Bestandsschutz und gelten automatisch als grundqualifiziert. Sie müssen keine Prüfung zum Nachweis der Grundqualifikation ablegen. Die Grundqualifikation hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Das Ablaufdatum wird mittels der Schlüsselzahl „95“ in den Führerschein eingetragen. Voraussetzung für eine anschließende Verlängerung ist eine Bescheinigung über die Teilnahme an vorgeschriebenen Weiterbildungsschulungen (siehe hierzu Abschnitt 3).

Pflicht zur Grund-
qualifikation

Mittels der Grundqualifikation sollen besondere tätigkeitsbezogene Fertigkeiten und Kenntnisse entsprechend der Fahrerlaubnisklasse vermittelt werden. Ziel ist es zum einen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Zum anderen soll den arbeitsplatzbezogenen Anforderungen und Belastungen Rechnung getragen sowie ein ausreichendes Maß an allgemeinen beruflichen Fähigkeiten sichergestellt werden. Im Fokus stehen nachfolgende Kenntnisbereiche:

Ziele...

- Fahrverhalten und wirtschaftliches Fahren:
Durch Kenntnisse zu technischen Merkmalen, Funktionsweisen und Wirkungszusammenhängen des Lkw soll ein kraftstoffsparsames Fahrverhalten gefördert werden. Ein weiteres Kernelement ist die Gewährleistung der Sicherheit der Ladung durch Ladungssicherungstechniken und Verständnis der auf das Fahrzeug wirkenden physikalischen Kräfte.
- Sozialvorschriften und rechtliche Vorschriften im Güterkraftverkehr:

... und Inhalte der
Grundqualifikation

⁵ Auf Fahrer des gewerblichen Personenkraftverkehrs werden die Bestimmungen bereits seit dem 10. September 2008 angewendet.

Dieser Bereich umfasst auf der einen Seite die Kenntnisse der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen – dazu zählen u.a. Arbeitszeiten – sowie die Rechte und Pflichten des Fahrers. Auf der anderen Seite kommen Kenntnisse der Vorschriften für den Güterkraftverkehr sowohl bei nationalen als auch bei grenzüberschreitenden Beförderungen zum Tragen.

- Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz, Kriminalität und wirtschaftliches Umfeld:
Hierbei steht zum einen die Verringerung der physischen Belastung der Fahrer im Mittelpunkt, beispielsweise durch die Bewusstseinsbildung für mögliche Gefahren- und Schadensquellen von Arbeitsunfällen und Beeinträchtigungen der Gesundheit. Zum anderen sollen Fahrer präventive Maßnahmen zur Vorbeugung gegen Kriminalität und – im grenzüberschreitenden Verkehr – die Schleusung illegaler Einwanderer sowie das richtige Verhalten in Notfällen erlernen. Kenntnisse zur Marktordnung sowie zum Dienstleistungscharakter des Berufes sollen zur Schärfung des wirtschaftlichen Verständnisses beitragen.

Der Nachweis über die vorgenannten Kenntnisbereiche kann auf drei verschiedenen Wegen erfolgen. Dies sind die Ausbildung zum Berufskraftfahrer, die Grundqualifikation sowie die beschleunigte Grundqualifikation.

2.2 Erwerb der Grundqualifikation

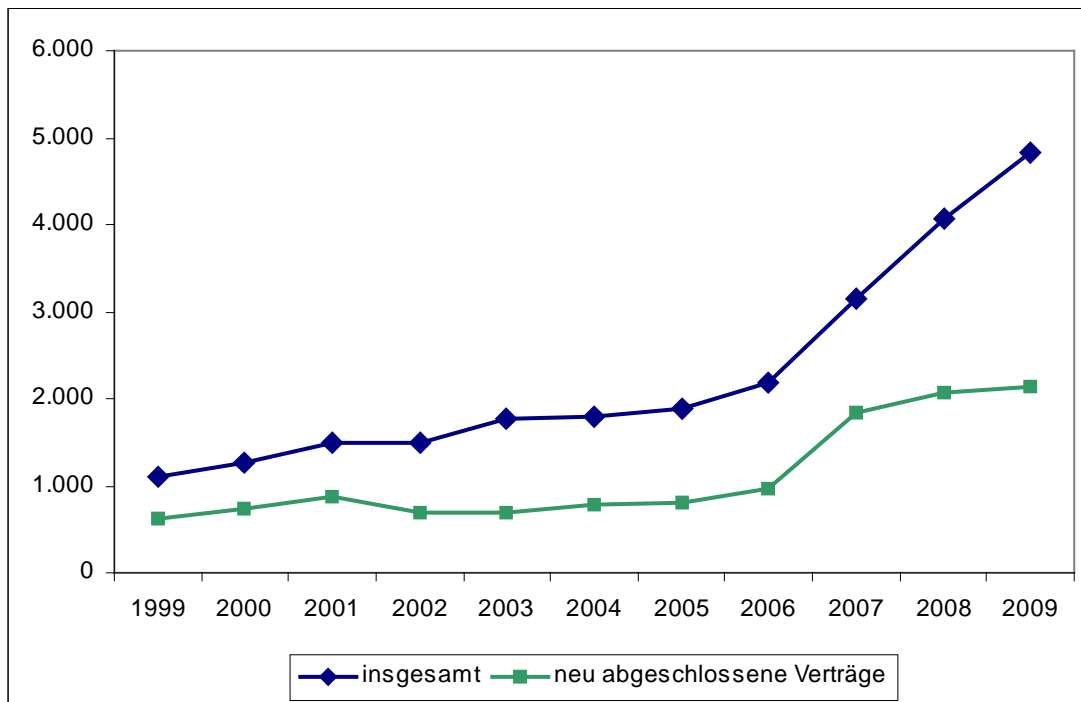
2.2.1 Ausbildung zum Berufskraftfahrer

Die dreijährige Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer umfasst u.a. die vorgeschriebenen Inhalte der Grundqualifikation. Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich, hat die Zahl der angehenden Berufskraftfahrer in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Im vergangenen Jahr stieg ihre Anzahl und die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge trotz Wirtschaftskrise weiter an.⁶ Die Bereitschaft zur Ausbildung von Berufskraftfahrern wird nach Erkenntnissen des Bundesamtes durch das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ positiv beeinflusst. Dies gilt insbesondere für kleinere Unternehmen, die bisher die finanzielle Belastung scheuten.

Zahl der Ausbildungsverträge nimmt zu

⁶ Siehe hierzu und im Folgenden auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr: Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2010-I, Köln 2010.

Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer sowie der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Zeitraum der Jahre 1999 bis 2009



Quellen: Statistisches Bundesamt, Fachserie 11, Reihe 3; Deutscher Industrie- und Handelskammertag; eigene Darstellung.

Zum einen führt jedoch die im Vergleich zu anderen Ausbildungsberufen sehr hohe Abbrecherquote - im Jahr 2009 lag sie bei rund 19 % - dazu, dass eine entsprechend hohe Anzahl an jungen Leuten die Ausbildung zum Berufskraftfahrer nicht abschließt. Zum anderen herrscht in der Branche nach wie vor eine insgesamt vergleichsweise geringe Ausbildungstätigkeit. Als ein Grund hierfür werden insbesondere von kleineren Unternehmen die Ausbildungskosten genannt. Diese liegen nach Erkenntnissen des Bundesamtes unter Berücksichtigung eines Produktivitätsabschlags in der Regel insgesamt zwischen rund 50.000 und 60.000 Euro. Zudem wird innerhalb der nächsten 15 Jahre über ein Drittel der Berufskraftfahrer altersbedingt aus dem Berufsleben ausscheiden, so dass ceteris paribus eine dementsprechend hohe Nachfrage nach Fahrern zu erwarten ist. Der zukünftige Bedarf an Kraftfahrzeugführern dürfte daher nicht allein durch Fahrer mit einer entsprechenden Berufsausbildung gedeckt werden können.

Gleichwohl rechnen Branchenvertreter mit einer Stärkung des Ausbildungsberufes durch die Vorgaben des BKrFQG. Bisher scheuten viele Unternehmen die Ausbildungstätigkeit. Als ein Grund hierfür wurde vielfach die Befürchtung genannt, dass der Auszubildende nach Erwerb des Führerscheins die Ausbildung abbräche, um bei einem Konkurrenzunternehmen als vollwertig beschäftigter Fahrer tätig zu sein. Bei einer vorzeitig abgebrochenen Ausbildung ist das eingesetzte Kapital verloren, ohne dass sich für das Unternehmen ein entsprechender Investitionsgewinn ergibt. Der Führerschein reichte bei vielen Transportunternehmen als Qualifizierungsnachweis für die Ausübung des Fahrerberufes aus, so dass das Rekrutierungssystem der Branche ein solches Verhalten des Fahrers förderte. Die Vorgaben des BKrFQG

Stärkung des
Ausbildungsberufes

verhindern seit dem vergangenen Jahr eine derartige Einstellungspraxis. Sie dürften daher einen Anreiz zur aktiven Ausbildungstätigkeit bieten, um die Nachwuchsgewinnung der Branche zu stärken. Die Anreize zum vorzeitigen Ausbildungsabbruch sind hingegen gesunken.

2.2.2 Grundqualifikation

Die Grundqualifikation kann durch erfolgreiche Ablegung einer Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer erworben werden. Im theoretischen Teil der Prüfung, der maximal 240 Minuten einnimmt, müssen neben Multiple-Choice-Fragen offene Fragestellungen beantwortet sowie Praxissituationen erläutert werden. Die praktische Prüfung über insgesamt 210 Minuten umfasst eine zweistündige Fahrprüfung, einen praktischen Prüfungsteil zu Themen wie Ladungssicherung oder Notfallsituationen sowie die zuverlässige Bewältigung kritischer Fahrsituationen, d.h. insbesondere die Beherrschung des Fahrzeugs bei unterschiedlichen Fahrbahnzuständen, Witterungsverhältnissen und Tages- bzw. Nachtzeiten.

Prüfungsmethode
der Grundqualifi-
kation

Voraussetzung für die Ablegung der Prüfung zur Grundqualifikation ist der Besitz der jeweiligen Fahrerlaubnis, da die praktische Prüfung im öffentlichen Verkehrsraum stattfindet. Die Teilnahme an einem Vorbereitungsunterricht ist hingegen nicht vorgeschrieben. Für Teilnehmer, die bereits einen Nachweis der fachlichen Eignung gemäß der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) besitzen - sogenannte „Quereinsteiger“ -, wird die theoretische Prüfung um die Teile, die bereits Gegenstand der Prüfung zur fachlichen Eignung waren, verkürzt. Der praktische Test muss jedoch vollständig abgelegt werden. Ebenso gibt es Erleichterungen für Prüfungsteilnehmer, die bereits eine Grundqualifikation nach dem BKrFQG für den Bereich Personenverkehr erworben haben (sogenannte „Umsteiger“). Das Mindestalter zum Einsatz eines Fahrers, der die Grundqualifikation erworben hat, liegt nach § 2 BKrFQG für alle Fahrerlaubnisklassen des Güterkraftverkehrs (C, CE, C1 und C1E) bei 18 Jahren.

Nach Angaben des deutschen Industrie- und Handelskammertages wurde im Jahr 2009 in Deutschland noch keine Prüfung zur Grundqualifikation im Güterkraftverkehr abgelegt. Generell ist auch zukünftig nur mit wenigen Prüflingen für die Grundqualifikation zu rechnen. Primär sind dies Interessenten, die beispielsweise im elterlichen Betrieb möglichst schnell und bereits vor Abschluss des 21. Lebensjahrs tätig werden möchten. Da der Führerschein Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung zur Grundqualifikation ist, wird das finanzielle Risiko als vergleichsweise hoch eingeschätzt, die Grundqualifikation auf diesem Weg zu erlangen. Die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis fallen an, ohne dass von vornherein sichergestellt ist, diese im Güterkraftverkehr nutzen zu können.

Nur sehr wenige
Prüfungen

2.2.3 Beschleunigte Grundqualifikation

Verpflichtende Voraussetzung für den Erwerb der beschleunigten Grundqualifikation ist die Teilnahme an einem vorbereitenden Schulungsunterricht bei einer anerkannten Ausbildungsstätte. Dieser besteht aus 140 Unterrichtsstunden zu je 60 Minuten. Im Verlauf des Unterrichts sind mindestens zehn Fahrstunden der entsprechenden Fahrzeugkategorie zu absolvieren. Abschließend ist eine Prüfung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer abzulegen. Die Testmethode des theoretischen Teils ist entsprechend der Prüfungsform der Grundqualifikation aufgebaut. Sie ist jedoch auf eine Dauer von 90 Minuten beschränkt. Ein praktischer Prüfungsteil entfällt. Der Führerschein ist daher keine Prämisse für die erfolgreiche Ablegung der beschleunigten Grundqualifikation. Nach Einschätzung der Industrie- und Handelskammern in Deutschland ist es daher zu empfehlen, vor Erwerb des Führerscheins - sofern er zu Erwerbszwecken genutzt werden soll - zunächst die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation abzulegen und erst nach erfolgreichem Abschluss den Führerschein zu erwerben. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Fahrerlaubnis tatsächlich beruflich genutzt werden kann.⁷

Prüfungsmethode der beschleunigten Grundqualifikation

Für „Quereinsteiger“ und „Umsteiger“ sind Verkürzungen des Schulungs- bzw. Prüfungsumfangs vorgesehen:

- Bei Quereinsteigern verkürzt sich die Schulungszeit auf 96 Unterrichtsstunden. Dabei sind 10 Fahrstunden unter Aufsicht nachzuweisen. Die Prüfungszeit wird um eine halbe Stunde auf 60 Minuten herabgesetzt.
- Umsteiger müssen den Besuch von 35 Unterrichtsstunden nachweisen, in denen 2,5 Fahrstunden enthalten sind. Die Prüfungszeit verringert sich um die Hälfte auf 45 Minuten.

Das Mindestalter für den Einsatz von Fahrern im Güterkraftverkehr, die die beschleunigte Grundqualifikation erworben haben, beträgt nach § 2 BKrFQG für die Fahrerlaubnisklassen C und CE 21 Jahre, für die Führerscheinkategorien C1 und C1E liegt es bei 18 Jahren.

Nach Angaben des deutschen Industrie- und Handelskammertages wurden im Jahr 2009 in Deutschland insgesamt 3.076 Prüfungsteilnehmer für die beschleunigte Grundqualifikation im Güterkraftverkehr verzeichnet. Davon entfielen 68 Prüfungen auf das Verfahren für Umsteiger. Die nachfolgende Abbildung zeigt die jeweiligen Erfolgsquoten der Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation in ungekürzter Fassung sowie zur beschleunigten Grundqualifikation für Umsteiger. Demnach haben bei den 3.008 ungekürzten Prüfungen zur beschleunigten Grundqualifikation 2.503 Prüflinge bestanden. Dies entspricht einer Erfolgsquote von 83 %. Mit 53 bestandenen Prüfungen lag die Bestehensquote bei der beschleunigten Grund-

Prüfungen im Jahr 2009

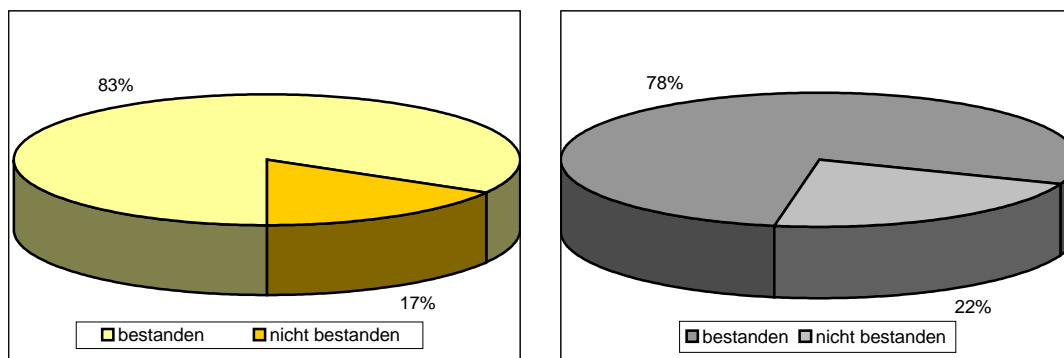
⁷ Siehe hierzu Industrie- und Handelskammer zu Köln: Obligatorische Qualifizierung von Fahrpersonal im Güter- und Personenverkehr nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, Köln 2010.

qualifikation für Umsteiger bei 78 %. Prüfungen für Quereinsteiger wurden im vergangenen Jahr nicht abgenommen. Die Absolventen der beschleunigten Grundqualifikation nehmen in der Regel im Rahmen eines von der Bundesagentur für Arbeit finanzierten Programms an den Kursen und Prüfungen teil. Unternehmen nutzen bisher nur in Einzelfällen die Möglichkeit der beschleunigten Grundqualifikation, um einen neuen Fahrer im Güterkraftverkehr einzusetzen. Die Kosten für eine Erstausbildung eines Fahrers im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation liegen nach Kenntnis des Bundesamtes bei rund 2.600 Euro zuzüglich der Prüfungsgebühr der zuständigen Industrie- und Handelskammer.

Abbildung 2: Im Jahr 2009 vor den Industrie- und Handelskammern in Deutschland abgelegte Prüfungen im Güterkraftverkehr

a) „beschleunigte Grundqualifikation“

b) „beschleunigte Grundqualifikation Umsteiger“



Quelle: Deutscher Industrie- und Handelskammertag.

Derzeit liegen noch nicht alle bisherigen Prüfungsstatistiken des Jahres von sämtlichen für die Prüfung zuständigen Industrie- und Handelskammern vor. Anhand der bislang zur Verfügung stehenden Daten zeigt sich jedoch, dass die Zahl der Prüfungsteilnehmer im Jahr 2010 deutlich angewachsen ist. So lag die Anzahl der Teilnehmer an der Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation im Raum Köln in den ersten acht Monaten des Jahres 2010 bereits gut dreimal so hoch wie im Gesamtjahr 2009. Die Anzahl der Wiederholungsprüfungen im Falle des Nicht-Bestehens ist bei der beschleunigten Grundqualifikation – ebenso wie bei der Grundqualifikation – nicht begrenzt.

Nachfrageanstieg
in 2010

3 Weiterbildung

3.1 Inhalt und Ziele der Weiterbildung

Nach § 5 BKrFQG ist grundsätzlich fünf Jahre nach Erwerb der Grundqualifikation eine erste Weiterbildung abzuschließen. Für den Fall, dass der Fahrer bereits vor dem 10. September 2009 im Besitz der Fahrerlaubnis war und daher Besitzstandsschutz genießt, d.h. von der Pflicht zur Grundqualifikation befreit ist, ist die erste Weiterbildung bis zum 10. September 2014 zu absolvieren. Als Nachweis der Weiterbildung wird die Kennziffer 95 in den Führerschein eingetragen. Um den Zeitraum an die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis anzupassen,

Fristen zur
Weiterbildung

sind zu den genannten Regelungen unter bestimmten Bedingungen abweichende Fristen für die erste Weiterbildung möglich: Wurde eine Grundqualifikation erworben, so kann die erste Weiterbildung unter bestimmten Bedingungen drei bis sieben Jahre später abgeschlossen werden. Im Fall, dass der Fahrer Besitzstandsschutz genießt, ist die erste Weiterbildung spätestens bis zum 10. September 2016 abzuschließen.

In den einzelnen EU-Mitgliedstaaten gelten unterschiedliche nationale Regelungen, bis zu welchem Zeitpunkt die erste Weiterbildung nachzuweisen ist. Zudem haben nicht alle Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Übergangsfristen an die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis angleichen zu können. So läuft beispielsweise in Frankreich die Übergangsfrist für den Nachweis der ersten Weiterbildung bis zum Jahr 2012 und damit vier Jahre früher aus, als für einige Fahrer in Deutschland. Die von jedem Mitgliedstaat erlassenen Übergangsfristen werden obgleich gegenseitig anerkannt.

Die Fortbildungsschulungen sind im Abstand von jeweils fünf Jahren zu wiederholen. Sie dienen zum einen dazu, die Wissensbereiche und die Fähigkeiten, die in der Grundqualifikation erworben wurden, aufzufrischen und zu festigen. Zum anderen wird durch den regelmäßigen Weiterbildungsunterricht den sich wandelnden Arbeitsbedingungen und komplexer werdenden Berufsanforderungen Rechnung getragen. So werden die Fahrer beispielsweise über technische Neuerungen informiert und lernen, diese richtig anzuwenden. Entsprechendes gilt für Änderungen von Gesetzen und Rechtsvorschriften, die für den Arbeitsalltag relevant sind. Die Weiterbildung erfolgt in 35 Unterrichtsstunden zu je 60 Minuten. Diese können in einzelne Blöcke von mindestens sieben Stunden aufgeteilt werden.

Ziele der
Weiterbildung

In den Weiterbildungsschulungen müssen alle Themenbereiche behandelt werden, die auch für die Grundqualifikation vorgeschrieben sind. Dabei werden einzelne Unterrichtsgebiete zu Modulen zusammengefasst. Bei den meisten Bildungsträgern werden die Schulungen auf fünf Module à sieben Stunden aufgeteilt. Für den Nachweis der Weiterbildung ist lediglich die Teilnahme am Schulungsunterricht vorgeschrieben, die durch eine Bescheinigung belegt wird. Eine abschließende Prüfung findet nicht statt. Wechselt ein Fahrer das Unternehmen, werden die bis dahin bereits absolvierten Weiterbildungsschulungen und -zeiten angerechnet. Ist ein Fahrer zeitweise nicht im Bereich Güterkraftverkehr tätig und hat zuvor die Grundqualifikation bzw. die Weiterbildung abgeschlossen, ist er von der Weiterbildungspflicht befreit. Er muss diese erst nachweisen, sobald er seine Tätigkeit wieder aufnimmt.

Inhalte und Schu-
lungsmethode

Wird der Nachweis über die komplette Weiterbildung bzw. über die Grundqualifikation nicht rechtzeitig erbracht und in den Führerschein eingetragen, drohen gemäß § 9 BKrFQG sowohl dem Fahrer als auch dem Unternehmen Bußgelder. Bei Fahrern kann diese Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße von bis zu 5.000 Euro geahndet werden. Zwar trägt grundsätzlich der Fahrer für den Nachweis seiner Aus- und Weiterbildung die Verantwortung. Der Unternehmer darf jedoch keinen Fahrer einsetzen, der nicht über die vorgeschriebene Qualifikation verfügt.

Bußgelder bei
Verstoß

Arbeitgeber, die eine solche Fahrt anordnen oder zulassen, müssen mit einer Geldbuße von bis zu 20.000 Euro rechnen.

3.2 Ausbildungsstätten

Gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten für die Weiterbildungsschulungen ebenso wie für die beschleunigte Grundqualifikation sind nach § 7 BKrFQG:

Anerkannte Ausbildungsstätten

- Fahrschulen mit einer Fahrschulerlaubnis der Klassen CE oder DE (nach § 10 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes),
- Fahrschulen und Fahrerlaubnisstätten, die keiner Fahrschulerlaubnis und keiner Anerkennung bedürfen (nach § 30 Abs. 3 des Fahrlehrergesetzes),
- Ausbildungsbetriebe, die eine Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen „Berufskraftfahrer“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf mit vergleichbaren Kenntnissen und Fertigkeiten zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen durchführen,
- Bildungseinrichtungen, die eine Umschulung zum Berufskraftfahrer oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb durchführen (auf Grundlage einer nach § 58 oder § 59 des Berufsbildungsgesetzes anerkannten Regelung).

Darüber hinaus können Ausbildungsstätten für Schulungen nach dem BKrFQG staatlich anerkannt werden, sofern sie gesetzlich geregelte Voraussetzungen erfüllen. Eine standardisierte Ausbildung für Lehrgangsveranstalter nach dem BKrFQG ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes werden die Kurse vielfach in den Räumlichkeiten der Bildungsanbieter durchgeführt. Dabei werden von einer Vielzahl der Unternehmen die Schulungsangebote großer Weiterbildungsinstitute genutzt. Teilweise werden externe Ausbilder beauftragt, Schulungen auf dem eigenen Betriebsgelände - so genannte Inhouse-Schulungen - durchzuführen. Letzteres ist in der Regel bei größeren Betrieben der Fall, die eine ausreichend hohe Anzahl an eigenen Fahrern schulen lassen möchten, so dass eine hinlänglich große Klassengröße erreicht wird. Unternehmensinterne Schulungen mit eigenem Lehrpersonal werden in der Regel nur von größeren Betrieben durchgeführt. Bei den beiden letztgenannten Schulungsformen werden die Kursinhalte teilweise um betriebsspezifische Inhalte ergänzt. In Einzelfällen wurden von Unternehmen Weiterbildungsinstitute gegründet, in denen neben den eigenen Fahrern auch Beschäftigte anderer Unternehmen unterrichtet werden können.

Vielfach Angebote großer Weiterbildungsinstitute nachgefragt

Zahlreiche Unternehmen führen die gesamten Weiterbildungsmaßnahmen zusammen mit einem einzigen Schulungsanbieter durch. Teilweise werden hierfür Verträge für die Schulung aller Module geschlossen. Die Qualität der Bildungsträger wird nach Kenntnis des Bundesamtes in vielen Fällen als gut eingeschätzt. Dennoch gibt es teilweise Hinweise auf mangel-

Qualität der Schulungsanbieter

de Lehrkompetenzen – vorwiegend bei kleineren Anbietern von Weiterbildungskursen, wie etwa einigen örtlichen Fahrschulen. Um einer unzureichenden Qualität entgegenzuwirken, werden fallweise Stichproben der Bezirksregierungen zur Kontrolle der Schulungsanbieter durchgeführt. Insgesamt sind deutliche Preisdifferenzen und Abweichungen in der Ausgestaltung der Schulungen zu beobachten. Letztere obliegt den jeweiligen Schulungsanbietern. Unterschiede zeigen sich besonders bei den eher praktisch orientierten Unterrichtseinheiten, wie spritsparendes Fahren, Fahrsicherheitstraining oder Ladungssicherung. Dabei wird je nach Anbieter auf Wunsch der Fahrer bzw. der Unternehmen neben dem theoretischen Unterricht eine mehr oder weniger hohe Anzahl an praktischen Übungen in die Schulung integriert.

3.3 Umsetzung der Weiterbildungsschulungen

Beim Nachweis der Weiterbildungsschulungen handelt es sich um eine Berufszugangsvoraussetzung. Daher ist es grundsätzlich Aufgabe des Arbeitnehmers, sich um das rechtzeitige Absolvieren der Schulungen und den Eintrag der Kennziffer 95 in den Führerschein zu kümmern. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes organisieren jedoch in vielen Fällen die Unternehmen den Weiterbildungsunterricht für ihre Fahrer. Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede bei der bisherigen Umsetzung in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Nach Einschätzungen der Marktbeobachtung des Bundesamtes haben bislang vor allem größere und mittelständische Unternehmen mit den Weiterbildungsschulungen für ihre Fahrer begonnen. Viele kleinere Unternehmen - vor allem Einzelfahrer und solche, die mit wenigen Fahrzeugen als Subunternehmer tätig sind - haben hingegen noch keine Schulungstermine terminiert und sich teilweise noch nicht mit den Anforderungen und Fristen des BKrFQG befasst. Hier herrschen mitunter noch beträchtliche Informationsmängel vor. Diese Betriebe stellen den Großteil der Transportunternehmen in Deutschland dar: Von den rund 52.000 Unternehmen (Stand: November 2008) in Deutschland, die gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben, haben rund 72 % weniger als 10 Beschäftigte.⁸ Eine abwartende Haltung nehmen insbesondere Unternehmen ein, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 12 Tonnen einsetzen. Da sie keine mautpflichtigen Fahrzeuge verwenden, können sie keine Fördermittel im Zuge der so genannten Maut-Harmonisierung in Form des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ für ihre Fahrer beantragen. Tendenziell sind daher Kraftfahrer, die in kleineren Betrieben und Transportunternehmen, die keine schweren Nutzfahrzeuge einsetzen, tätig sind, bislang eher selbst bei der Durchführung ihrer Weiterbildungen gefordert. Ferner haben nach Angaben von Schulungsträgern zahlreiche Fahrer von Unternehmen, die Werkverkehr betreiben, noch nicht mit der Weiterbildung begonnen. Teilweise scheinen noch Informationsdefizite zu bestehen, dass sowohl Fahrer von Fahrzeugen unter 12 Tonnen zu-

Vor allem mittelständische und große Betriebe haben mit Weiterbildung begonnen

⁸ Siehe hierzu Bundesamt für Güterverkehr: Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Band USTAT 15, Köln 2010.

lässigem Gesamtgewicht als auch Fahrer des Werkverkehrs von den Regelungen des BKrFQG betroffen sind.

Im Jahr 2009 waren rund 773.000 Berufskraftfahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung hat sich ihre Anzahl im Laufe des Jahres 2010 weiter erhöht. Hinzu kommen die selbständig tätigen Fahrer. Es ist davon auszugehen, dass bislang eine Vielzahl der Fahrer noch nicht mit den Weiterbildungsschulungen gemäß des BKrFQG begonnen hat. Zum Ende der Übergangsfrist ist folglich mit einem starken Nachfrageanstieg nach Schulungsangeboten zu rechnen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wollen zahlreiche Unternehmen die Übergangsfrist für die erste Weiterbildung möglichst voll ausnutzen. Nach Einschätzung von Verbänden und Weiterbildungsinstituten ist ab dem Jahr 2012 ein Schulungsstau zu befürchten. Dieser dürfte sich zusätzlich durch den Umstand verschärfen, dass primär Schulungsmodulare an Samstagen nachgefragt werden. Für Unterrichtseinheiten an den übrigen Werktagen besteht bislang nahezu keine Nachfrage. Zum einen müssten Fahrer an diesen Tagen – sofern ihnen der Unterrichtsbesuch nicht als Arbeitszeit angerechnet wird – Urlaub nehmen. Sie bevorzugen daher die Kurse am Wochenende. Zum anderen erleichtert der Schulungsbesuch am Samstag die Personaleinsatzkoordination seitens der Unternehmen und beeinträchtigt die betrieblichen Abläufe in möglichst geringem Maße. Aus den gleichen Gründen sind Blockseminare, die alle Module innerhalb einer Woche behandeln, bislang nur selten gewünscht. Die Nachfrage nach derartigen Angeboten wird in den kommenden Jahren zum Ende der Übergangsfrist steigen. Da mit wachsender Nachfrage Kurse an Samstagen zuerst ausgebucht sein werden, wird die Notwendigkeit bestehen, auf andere Wochentage auszuweichen. Zudem wird sich der Druck auf die Unternehmen bzw. die Fahrer erhöhen, die geforderten Nachweise möglichst innerhalb einer kurzen Zeitspanne zu erlangen, um weiterhin die Beschäftigten einsetzen bzw. den Beruf ausüben zu können. Die im Zuge des konjunkturellen Aufschwungs wachsende Nachfrage nach Transportleistungen führt derzeit dazu, dass einzelne Speditions- und Transportunternehmen geplante Weiterbildungskurse bei Schulungsträgern stornieren, um die Fahrer im Betrieb einsetzen und die Aufträge erfüllen zu können.

Schulungsstau ab
2012 befürchtet

Nach Kenntnis des Bundesamtes bezahlen die meisten Unternehmen, die bisher bereits für ihre Fahrer Schulungen im Sinne des BKrFQG organisiert haben, die vorgeschriebenen Weiterbildungskurse – nicht selten, um die Fahrer an das Unternehmen zu binden. Beim überwiegenden Anteil der Betriebe werden dazu Fördermittel im Rahmen des vom Bundesamt betreuten Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ beantragt. In einigen Fällen tragen die Fahrer zwar die restlichen Kosten, dass jedoch der komplette Preis für die Weiterbildung alleine vom Fahrer finanziert werden muss, stellt bei den bisherigen Unterrichtsteilnehmern eher die Ausnahme dar. Vorwiegend kleine Transportunternehmen sind sich mitunter noch unsicher, ob sie die Kosten der Weiterbildung für ihre Fahrer übernehmen werden. Bei tarifvertraglich gebundenen Unternehmen wurde teilweise in den letzten Vereinbarungen die Bezahlung der Weiterbildungsschulungen nach dem BKrFQG geregelt. So sieht beispielsweise

Unternehmen
übernehmen viel-
fach die Kosten

der Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer in der Speditions-, Logistik- und Transportwirtschaft in Nordrhein-Westfalen vom Mai 2009 vor, dass der Arbeitgeber die Kosten der Weiterbildung auf Antrag des Arbeitnehmers trägt, sofern er die Ausbildungsstätte bestimmen kann.⁹ Ferner wurde hier geregelt, dass der Fahrer Anspruch auf bezahlte Freistellung während der Arbeitszeit für je einen Tag im Jahr zur Weiterbildung nach dem BKrFQG hat. Diese Regelungen gelten jedoch nur für Fahrer, die bereits seit mehr als drei Jahren dem Betrieb zugehörig sind. Grundsätzlich ist die Tarifbindung im Speditions- und Transportgewerbe in Deutschland vergleichsweise gering. In den übrigen Betrieben wurde vielfach vereinbart, dass im Gegenzug für die Bezahlung der Weiterbildung seitens der Unternehmen der Schultag nicht als Arbeitszeit angerechnet wird und die Fahrer den Unterricht somit in ihrer Freizeit besuchen. Die Einsatzplanung der Fahrer und die Einhaltung der wöchentlichen Arbeitszeit werden auf diese Weise nicht beeinflusst.

In Marktgesprächen des Bundesamtes zeigt sich, dass der größte Teil der Unternehmen, deren Fahrer mit der Weiterbildung begonnen haben, ein Modul pro Jahr organisieren. Da der Unterrichtsinhalt bei den meisten Schulungsinstituten auf fünf Module verteilt ist und die Weiterbildung in einem Turnus von fünf Jahren wiederholt werden muss, wird durch diesen Rhythmus eine kontinuierliche Qualifizierung gewährleistet. Aus diesem Grund wird eine derartige Vorgehensweise von großen Weiterbildungsinstituten empfohlen. Zudem deckt sich diese Methode mit der im Tarifvertrag vorgesehenen Freistellung von einem Tag pro Jahr. Ferner wird auf diese Weise die Übergangszeit, bis zu der die erste Weiterbildung nachzuweisen ist, ausgenutzt. Für Fahrer, die nun erst mit den Schulungen beginnen, ist eine derartiger Schulungsplan mangels Zeit bis zum Verstreichen der Übergangsfrist bereits nicht mehr möglich. Nur in wenigen Unternehmen haben die Beschäftigten bereits alle Module besucht und die erste Weiterbildung komplett abgeschlossen.

Oftmals ein Modul pro Jahr

Bei einer Vielzahl von Unternehmen bestehen Befürchtungen, dass Fahrer, für die Weiterbildungskurse organisiert und finanziert wurden, nach Besuch einiger Kurse oder nach der kompletten Weiterbildung das Unternehmen verlassen und zu einem anderen Arbeitgeber wechseln. Vorrangig bei kleineren Unternehmen werden diese Bedenken als Argument angeführt, den Schulungsbeginn zeitlich möglichst weit hinaus zu schieben und die Weiterbildung erst kurz vor Ende der Übergangsfrist abzuschließen. In anderen Unternehmen werden zum Schutz vor dem finanziellen Risiko vorbeugende Maßnahmen getroffen: Einzelne Unternehmen organisieren zwar die Weiterbildungskurse für ihre Fahrer und handeln mit den Bildungsinstituten spezielle Konditionen aus. Die Finanzierung der Kurse müssen jedoch die Fahrer selbst tragen. Einige Arbeitgeber treffen mit ihren Beschäftigten vertragliche Absprachen, dass im Falle einer Kündigung seitens des Arbeitnehmers innerhalb eines festgesetzten Zeitraums dieser die bis dato getätigten Ausgaben für Weiterbildungen anteilig zurückerstatten muss. Angesichts des sich zukünftig abzeichnenden Mangels an Nachwuchskräften

Vorbeugende Maßnahmen bei Kündigung durch Arbeitnehmer

⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer in der Speditions-, Logistik- und Transportwirtschaft Nordrhein-Westfalen vom 11. Mai 2009.

und des damit verbundenen zu erwartenden verschärften Wettbewerbs um Fachkräfte - insbesondere um solche, die die Schlüsselzahl 95 bereits in ihren Führerschein eingetragen haben - ist davon auszugehen, dass derartige Maßnahmen in den kommenden Jahren zunehmend Anwendung finden werden.

Nicht wenige Unternehmen orientieren sich bei der Auswahl der Schulungsmodulen an den Angeboten des jeweiligen Schulungspartners und nehmen selbst keinen aktiven Einfluss auf die Reihenfolge der besuchten Fortbildungskurse. Sofern die Unternehmen selber bestimmen, in welcher Reihenfolge die Fahrer die einzelnen Module absolvieren, werden zunächst jene Kurse gewählt, die praktische Lehrinhalte vermitteln und einen unmittelbaren oder kurzfristig absehbaren Nutzen erhoffen lassen. An erster Stelle der bislang am häufigsten absolvierten Module steht das so genannte Eco-Training, in dem Tipps und Anleitungen zum kraftstoffsparenden Fahrverhalten vermittelt werden. Es folgen Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Sozialvorschriften und zur Ladungssicherung. Vergleichsweise seltener wurden bisher Module mit den Unterrichtsinhalten zur Marktordnung und zum Fahrer als Imagerträger des Unternehmens besucht. Zwar bieten verschiedene Schulungsträger an, praktische Übungen in die Unterrichtseinheiten zu integrieren. Da sich dabei in der Regel zugleich die Kursgebühren erhöhen, bevorzugen zahlreiche Unternehmen nach Erkenntnissen aus Marktgesprächen des Bundesamtes reine theoretische Schulungen.

Bislang vor allem Eco-Training und Ladungssicherung

Zwar wird den praktischen Schulungsinhalten eine höhere Priorität beigemessen. Gleichwohl wird die Themenauswahl, die im Rahmen des BKrFQG gelehrt werden muss, von den Unternehmen generell als umfassend und positiv eingeschätzt. Von einzelnen Unternehmen werden Kurse, die ein Verhalten des Fahrers, das ein positives Bild und Ansehen des Unternehmens bei Kunden und in der Öffentlichkeit fördern sollen, kritisch beurteilt. Das Benehmen der Fahrer und Maßnahmen, die zu einer positiven öffentlichen Wahrnehmung beitragen, seien als Aufgabe des Unternehmens anzusehen.

Viele Fahrer sehen die gesetzliche Weiterbildungspflicht als eine zusätzliche Belastung an. Vor allem ältere Fahrer stehen der Pflicht zur Weiterbildung anfänglich oftmals skeptisch gegenüber. Da sie den Beruf bereits seit vielen Jahren ausüben, sehen sie keine Notwendigkeit, Schulungen zu Arbeitsabläufen verpflichtend besuchen zu müssen. Viele beginnen die Weiterbildungskurse daher nur mit einer geringen Motivation und Lernbereitschaft. Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes ändere sich diese Einstellung jedoch vielfach nach Besuch des ersten Weiterbildungskurses, in dem die Fahrer nicht selten Tipps erhielten und neue Erkenntnisse hinzugewannen, die sie unmittelbar im Arbeitsalltag einsetzen könnten.

Einschätzung der Weiterbildung durch die Fahrer

4 Auswirkungen auf wirtschaftliche Faktoren und betriebliche Abläufe

Der unmittelbare wirtschaftliche Nutzen der Weiterbildungsmaßnahmen für die Transportunternehmen wird in der Branche sehr unterschiedlich eingeschätzt:

Unterschiedliche Einschätzung der wirtschaftlichen Effekte

- Einige große und mittelständische Unternehmen haben ihre Fahrer bereits vor der Einführung des BKrFQG regelmäßig in bestimmten Bereichen geschult. Zu nennen sind hier vor allem Kurse zu einem wirtschaftlichen Fahrverhalten und zur Ladungssicherung. Ferner wurden - vielfach in Verbindung mit der Einführung des digitalen Tachographen - Schulungen zu den Sozialvorschriften für Fahrer durchgeführt. Diese Unternehmen schätzen daher generell - auch ohne eine gesetzliche Verpflichtung - die Bedeutung von kontinuierlichen Weiterbildungsprogrammen als sehr hoch ein.
- Eine große Anzahl an Unternehmen steht der gesetzlichen Qualifizierungspflicht anfänglich verhalten gegenüber. Während die Kosten und der organisatorische Aufwand – sofern die Schulungen vom Unternehmen terminiert und bezahlt werden – den Betrieb belasteten, verspricht sie sich zunächst nur geringe positive Auswirkungen auf den Betriebsalltag. In zahlreichen Gesprächen des Bundesamtes mit Unternehmensvertretern zeigt sich, dass sich diese Einstellung ändert, sobald die Fahrer Weiterbildungskurse besucht haben und das Erlernte anwenden.
- Vorwiegend kleinere Unternehmen und Einzelfahrer – die jedoch in den meisten Fällen noch nicht mit den Weiterbildungsmaßnahmen begonnen haben – sehen die rechtlichen Qualifizierungsvorgaben als reine Kostenbelastung ohne positive wirtschaftliche Effekte an.

Unmittelbare positive Effekte zeigen sich bei den meisten Unternehmen, nachdem die Fahrer einen Kurs zum spritsparenden und wirtschaftlichen Fahrverhalten besucht haben. Teilweise sind Einsparungen von 10 % möglich. Der geringere Kraftstoffverbrauch ist damit innerhalb relativ kurzer Zeit für das Unternehmen spürbar und gewinnt zum einen vor dem Hintergrund steigender Dieselpreise und zum anderen aufgrund der zunehmenden Bedeutung ökologischer Faktoren bei der Auftragsgenerierung an Bedeutung. Zahlreiche Unternehmen überwachen den Kraftstoffverbrauch der einzelnen Fahrer kontinuierlich und nutzen dazu nicht selten technische Hilfsmittel. Kurzfristig erkennbare positive Effekte ergeben sich ferner durch Schulungen zur Ladungssicherung. Einige Unternehmen berichten in Marktgesprächen des Bundesamtes, dass die Umsetzung der Erkenntnisse aus den Weiterbildungskursen bereits zu weniger Ladungsschäden geführt hätte.

Auswirkungen auf Kraftstoffverbrauch

Viele Unternehmen befürchten, dass die positiven Effekte aus den Weiterbildungskursen nicht auf lange Sicht anhalten werden. Vor allem Vorteile aus Maßnahmen zum verschleißschonenden und kraftstoffsparenden Fahren verpuffen, wenn Fahrer nach einiger Zeit wieder in alte Verhaltensweisen zurückfallen. In manchen Betrieben werden daher Methoden zur Überwachung des Dieserverbrauchs jedes Fahrers mit Prämiensystemen kombiniert. Auf

diese Weise wird den Fahrern ein finanzieller Anreiz geboten, eine ökonomische Fahrweise aus eigenem Interesse zu verfolgen.

Den erwarteten positiven Effekten stehen finanzielle Belastungen gegenüber, die insbesondere von kleineren Unternehmen als Grund für ein Aufschieben des Schulungsbeginns angeführt werden. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes liegen die Kosten für eine qualifizierte Schulung im Rahmen der Weiterbildung in den Bereichen Fahrsicherheits- und Eco-Training bei rund 250 bis 300 Euro pro Fahrer. Die Kosten für die übrigen Unterrichtseinheiten belaufen sich durchschnittlich auf rund 130 Euro pro Fahrer. Allerdings sind am Markt sowohl deutlich günstigere als auch signifikant teurere Schulungsangebote zu finden. Letztere beziehen vielfach einen höheren Anteil an praktischen Übungen in den Unterricht mit ein.

Kosten der Weiterbildung

5 Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

5.1 Anzahl der Berufskraftfahrer

Von vielen Unternehmen des Speditions- und Transportgewerbes wird die verpflichtende Grundqualifikation für neue Führerscheininhaber, die im Güterkraftverkehr tätig sein wollen, als zusätzliche Hürde für den Berufseinstieg wahrgenommen. Ein signifikanter Rückgang der Interessenten für den Beruf des Kraftfahrers wird insbesondere im Bereich der beruflichen Quereinsteiger erwartet. Branchenvertreter befürchten daher, dass sich der für die Zukunft abzeichnende Nachwuchsmangel weiter verschärfen wird.

Hürde für den Berufseinstieg

Zwar scheint die Bereitschaft in der Branche, selbst Ausbildungsplätze für den Beruf des Kraftfahrers anzubieten, zu steigen, nach wie vor sind jedoch nur vergleichsweise wenige Betriebe in der Ausbildung von Berufskraftfahrern aktiv. Die Verpflichtungen zur Weiterbildung werden von den Unternehmen, die bisher nicht ausbilden, regelmäßig nicht zum Anlass genommen, sich bei der Ausbildung von Berufskraftfahrern zu engagieren. Die bisherigen Aktivitäten der Branche zur Nachwuchsgenerierung reichen daher nicht aus, das altersbedingte Ausscheiden vieler Fahrer in den kommenden Jahren zu kompensieren. Auch die beschleunigte Grundqualifikation wird derzeit nur in Ausnahmefällen von den Unternehmen genutzt, um neue Fahrer zu generieren. Sie stellt bislang keine „echte“ Alternative zum dualen Ausbildungsgang nach dem Berufsbildungsgesetz dar. Die Bereitschaft bei Neueinsteigern, den Führerschein auf eigene Kosten zu erwerben, um anschließend als Berufskraftfahrer tätig zu sein, war schon gering ausgeprägt, bevor die Bestimmungen des BKrFQG Anwendung fanden. Da der Führerschein alleine nun nicht mehr genutzt werden kann, um unmittelbar im Güterkraftverkehr eingesetzt werden zu können, ist das Interesse am eigenständigen Führerscheinwerb nach Aussagen von Gewerbevertretern in Marktgesprächen des Bundesamtes noch weiter zurückgegangen.

Die Bestimmungen des BKrFQG haben Einfluss auf die Marktzugangsbedingungen. Während bisher die Zugangsvoraussetzungen zum deutschen Transportmarkt vergleichsweise einfach zu erfüllen waren, um als kleines Unternehmen – etwa als Einzelfahrer – in der Branche tätig zu werden, stellen die Qualifizierungsvorgaben des BKrFQG eine zusätzliche Markteintrittsbarriere für neu in den Markt kommende Unternehmen dar.

Auswirkungen auf die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fachkräfte zeigen sich verstärkt bei Unternehmen, die Aushilfsfahrer – beispielsweise für Transporte in Spitzenlastzeiten – einsetzen. Zwar binden einige Unternehmen, die Aushilfsfahrer beschäftigen, diese auch in die Weiterbildungsmaßnahmen mit ein, nicht wenige Unternehmen führen die Schulungen jedoch nur für die Stammebelegschaft durch. Letztgenannte Betriebe werden daher nach Ablauf der Übergangsfrist für die Weiterbildung ab dem Jahr 2014 (in Ausnahmefällen ab dem Jahr 2016) keine Aushilfsfahrer mehr beschäftigen. Nach Kenntnis des Bundesamtes ist das Interesse bei den Aushilfsfahrern, an den Weiterbildungsschulungen teilzunehmen, nur gering ausgeprägt. Sie suchen gegebenenfalls Alternativen auf dem Arbeitsmarkt.

Weniger Aushilfsfahrer

5.2 Qualität der Berufskraftfahrer

Gut ein Jahr nachdem die Bestimmungen des BKrFQG auf den Güterkraftverkehr Anwendung finden, sind nach Kenntnis des Bundesamtes noch keine signifikanten Auswirkungen auf die Qualität der beschäftigten bzw. dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehenden Kraftfahrzeugführer zu erkennen. Die Auswirkungen der Grundqualifizierung werden sich nach Ansicht von Gewerbevertretern erst in einigen Jahren zeigen. Kurzfristig sind daher auch noch keine Auswirkungen auf das Bild des Fahrers in der Öffentlichkeit oder eine Aufwertung des Berufsbildes auszumachen, wenngleich diese von einem Teil der Unternehmen längerfristig erwartet werden.

Noch keine signifikanten Auswirkungen auf Qualität der Fahrer

Generell erwarten viele Unternehmen des Speditions- und Transportgewerbes in Deutschland, dass sich durch die europaweit gültigen Vorgaben der EU-Richtlinie zur Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer zukünftig eine weitere internationale Angleichung der Wettbewerbsbedingungen ergibt: Zum einen betrifft der mit den rechtlichen Bestimmungen verbundene Aufwand alle Transportunternehmen bzw. Fahrer in Europa nahezu gleichermaßen. Zum anderen können die Maßnahmen zu einer Angleichung der Qualität der Fahrer beitragen. Letztgenannte Auswirkung erhoffen sich einige Unternehmen auch für die auf dem deutschen Arbeitsmarkt vorhandenen Fachkräfte.

Annäherung der Fahrerqualität wird erwartet

Einige Unternehmen nutzen die Weiterbildungskurse dazu, die Fahrerbelegschaft nach den eigenen Qualitätsansprüchen zu formen und sie langfristig an das Unternehmen zu binden. Auch in den Fällen, in denen keine betriebsspezifischen Inhalte in die Schulungen integriert werden, werden die Schulungsmaßnahmen von nicht wenigen Unternehmen als Chance ge-

sehen, die unterschiedlich guten Qualifizierungen der Fahrer einander anzunähern. Gleichwohl werden trotz gesetzlich vorgeschriebener Weiterbildungsschulungen und -inhalte unterschiedliche Qualitätsniveaus bestehen bleiben.

6 Einfluss des Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“

6.1 Nachfrage nach Fördermitteln

Im Rahmen des vom Bundesamt für Güterverkehr betreuten Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, die bestimmte Weiterbildungsmaßnahmen durchführen oder Ausbildungsplätze zur Ausbildung zum Berufskraftfahrer schaffen. Neben der Voraussetzung Güterkraftverkehr (im Sinne des § 1 GüKG) zu betreiben, müssen die Unternehmen Eigentümer oder Halter mindestens eines in Deutschland zugelassenen ausschließlich für den Güterkraftverkehr genutzten schweren Nutzfahrzeugs mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 12 Tonnen sein.

Voraussetzungen für Förderprogramm

Im Jahr 2009 wurden insgesamt rund 10.900 Anträge zur Förderung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gestellt. Durchgeführt und bewilligt wurden im vergangenen Jahr rund 10.000 Maßnahmen. Im Jahr 2010 wurden im Rahmen dieses Programms rund 13.700 Anträge auf Förderung gestellt. Dabei teilen sich die Maßnahmen im Jahr 2010 in etwa wie folgt auf: Rund 2.200 sind Fördermaßnahmen für die Ausbildung von Berufskraftfahrern, rund 11.500 Anträge richten sich auf die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen. Dabei handelt es sich nicht zwangsläufig um Weiterbildungen im Rahmen des BKrFQG. Förderfähig sind auch andere Schulungen, wie beispielsweise ADR-Schulungen oder Weiterbildungen zur Lebensmittelbeförderung. Nach Einschätzung des Bundesamtes ist jedoch davon auszugehen, dass der Großteil der geförderten Weiterbildungen Schulungen im Rahmen des BKrFQG sind. Die vergleichsweise geringe Anzahl an Anträgen ist ein Indikator dafür, dass bisher viele Fahrer noch nicht geschult wurden, mithin in den kommenden Jahren vor Ablauf der Übergangsfrist mit einem erheblichen Anstieg der Nachfrage nach Weiterbildungsschulungen zu rechnen ist.

Bislang vergleichsweise wenige Anträge für Aus- und Weiterbildung

Nach Kenntnissen aus Marktgesprächen des Bundesamtes nutzt der überwiegende Teil der Unternehmen, die bislang mit den Weiterbildungsschulungen für ihre Fahrer begonnen haben, die Fördermöglichkeiten im Rahmen des Programms „Aus- und Weiterbildung“. Dies gilt zumindest für mittelständische und große Betriebe. Zwar haben sich im Laufe der Zeit mehr Unternehmen über die Förderprogramme informiert. Gleichwohl scheinen – vorwiegend bei kleineren Marktteilnehmern – die Fördermöglichkeiten teilweise noch nicht oder nur unzulänglich bekannt zu sein.

6.2 Auswirkungen der Fördermittel auf die Umsetzung der Vorgaben des BKrFQG



Der überwiegende Teil der Unternehmen, die mit den Weiterbildungsschulungen für ihre Fahrer begonnen haben, diese organisieren und zur Finanzierung Fördermittel beantragt haben, bezahlt den nicht geförderten Restbetrag aus Betriebsmitteln. Nur in wenigen Fällen müssen die Fahrer die übrigen Kosten übernehmen. Dabei scheint nach Erkenntnissen des Bundesamtes das Förderprogramm die Bereitschaft der Unternehmen erhöht zu haben, die Kosten der Weiterbildungskurse für die angestellten Fahrer zu übernehmen. So wurde vor Beginn der Fördermöglichkeiten in Marktgesprächen noch vermehrt die Auffassung vertreten, die Organisation und Bezahlung der Weiterbildung liege in der Verantwortung des Fahrers. Dies deutet darauf hin, dass ohne die Fördermöglichkeiten mehr Fahrer selbst die finanzielle Belastung der Vorgaben des BKrFQG hätten tragen müssen.

Fördermittel stärken Finanzierung durch Unternehmen

Einige Unternehmen übernehmen die Kosten, um den Fahrern einen Anreiz zu bieten, sich längerfristig an das Unternehmen zu binden. In diesen Fällen ist davon auszugehen, dass auch ohne die Mittel aus dem Förderprogramm die Schulungen aus betrieblichen Mitteln finanziert worden wären.

Obwohl bislang viele Unternehmen bzw. Fahrer noch nicht mit den Weiterbildungsschulungen begonnen haben, scheint die finanzielle Unterstützung aus dem Förderprogramm bei nicht wenigen Unternehmen, die bislang Qualifizierungskurse für ihre Beschäftigten organisiert haben, die Umsetzung zu beschleunigen. Die vergleichsweise hohe Förderquote von 70 % für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) bzw. 60 % für die übrigen Betriebe regt dazu an, das Programm zu nutzen und Schulungen durchzuführen. Dies gilt zumindest für die Unternehmen, die bisher ihre Fahrer nicht regelmäßig fortgebildet haben. Betriebe, die schon vorher für eine kontinuierliche Qualifizierung ihrer Fahrerbelegschaft gesorgt haben, profitieren zwar von der finanziellen Entlastung durch die zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel. Ein Einfluss auf die Umsetzung der Fortbildungsmaßnahmen ist bei ihnen nicht festzustellen. Zahlreiche kleinere Unternehmen regen die Fördermöglichkeiten bisher nicht dazu an, mit den gesetzlich vorgegebenen Schulungsmaßnahmen zu beginnen.

Förderprogramm beschleunigt Umsetzung



BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776-0
Telefax: (0221) 5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Dezember 2010