

Der Begriff: „**BKF**“ wurde ab dem 10.09.2014 aufgrund der Berufskraftfahrer-Richtlinie 2003/59/EG vom 15.07.2003 überall innerhalb der EU rechtsgültig. Ab dem 10.09.2014 besitzen alle BKF als Fernfahrer, Trucker, Driver, Chauffeur oder Routieur, in der EU ein Recht auf ein menschenwürdiges Leben für sich und ihre Familien. Die einfachsten beruflichen Menschenrechte bleiben ihnen derzeit allerdings in der EU – *zu einem großen Teil auch in Deutschland* – nachweislich versagt. Für den BKF gibt es in der EU keinen menschenwürdigen Arbeitsplatz, da ihnen kein ordentlicher Ruheraum als Fahrerhaus bei tagtäglicher Beschäftigung als „Dienst am LKW-Steuer“, gem. Art. 9 AEUV zur Verfügung gestellt wird. Außerdem befindet sich vielfach das BKF Einkommen bzw. Gehalt unterhalb des Existenzminimums. Dazu fehlt die Möglichkeit, einen grenzüberschreitenden EU-Tarifvertrag mit den EU-Sozialpartnern (ETF – IRU) abzuschließen.

BKF & Qualifikation ist erstmals seit dem 10.09.2009 ein wichtiges Thema für jeden deutschen Fernfahrer, damit eine gesetzlich berufliche Schulung bewerkstelligt wird. Für ältere Fernfahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr bedeutet es, wenn sie den BKF (Berufskraftfahrer/**in**) vor der IHK abgelegt hatten, das nun die Bestimmungen vom Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (**BKrFQG**) gültig sind und die insg. 35 Stunden Weiterbildungs-Kurse in mind. 3 Fachbereichen für ca. 650 € ab dem 10.09.2014 absolviert werden müssen, die alle fünf Jahre wiederholt werden.

Dem Fernfahrer wurden vom Transport-Unternehmern bis heute für die BKF-Qualifikation als Weiterbildung – außer GGVS-Kurs –, keine zusätzlich beruflich bedingten Weiterbildungen im gesetzlichen Bildungsurlaub gem. dem Arbeitnehmerweiterbildungsgesetz (**AwbG**) zur Verfügung gestellt, wobei der Fernfahrer damit eine praktische Lösung für seine vielen Probleme frühzeitig qualifiziert erlernt hätte. Ab dem Jahr 2009 mussten sich die älteren Fernfahrer in ihrer kostbaren Freizeit an ca. 5 Samstagen, mindestens bis zum Ende 2016 die BKF Qualifikation bewerkstelligen, wobei sie sich spätestens bis zum 10.09.2014 anmeldeten.

Einige Verkehrsakademien, kreierte für die BKF- Ausbildung neue moderne Begriffe, die zum Teil vom Fernfahrer nicht richtig verstanden werden: „Eco Training, Trucker Camps, Risk Management, Bimodale Systeme“, nur weil es einfach dem modernen neudeutschen Sprachschatz entsprechen soll. Der deutsche abhängig beschäftigte Fernfahrer, kann nur durch gute Weiterbildung und hohe Qualifikation etwas erreichen, um damit in der EU seine eigene Arbeitsplatz- Sicherheit zu sichern. Deswegen muss jeder BKF im gewerblichen Güterkraftverkehr, eine neue Grundqualifikation nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (**BKrFQG**) und Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (**BKrFQV**) oder nationalen BKF- Ausbildungsberuf mit der nationalen 3-jährigen „Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung“ (**BKV**), um diese mit den berufsspezifisch bedingten 3 Fachbereichen zu absolvieren.

Der gehobene Beruf-Status des BKF, kann durch die 140 Stunden Grundqualifikation für 2.500 € zzgl. 140 € für 90 Min. schriftlicher Prüfung erfolgen. Der permanente hohe Zeit- und Termindruck versetzt die Fahrer in eine dauerhafte Stress Situation, wobei noch einige andere wichtige zeitraubende Abwesenheiten am Heimat-Ort hinzu kommen. Daher lässt sich u.a. auch an der geringen Anzahl der bisherigen BKF Ausbildungs-Lehrverträge erkennen, denn bei den knapp 50.000 Transport-Unternehmen hatten in den letzten Jahren im Durchschnitt nur die Hälfte BKF bestanden, wobei ein sehr großer Teil schon vorher abgebrochen hatte.

Einige große Speditionen, wie zum Beispiel u.a. die Speditionen Fiege oder Ulrich, bilden mit einer eigenen Fahrschule die BKF selber aus und gründeten dazu eigene Leiharbeitsfirmen, wobei nach der Ausbildung, den BKF – *natürlich widerrechtlich* – weniger Gehalt gezahlt wird, weil ja der Führerschein und die BKF- Ausbildungskosten verrechnet werden.

Auf Facebook: „LKW Fahrer und Trucker“ wurde vom TruckStop24.net kopiert gepostet:

*„Berufskraftfahrer sind Profis vom Fach und müssen alle 5 Jahre die Weiterbildung selber bezahlen ... Werden gesellschaftlich behandelt wie Aussätzige, politisch verfolgt wie Terroristen, durch die Firmen gehalten wie Sklaven, sind wochenlang von der Familie getrennt, schlafen auf lauten Raststätten, werden wie Hilfsarbeiter entlohnt, und arbeiten Täglich 15 Stunden.*

Peter Jelinski kommentiert dazu wörtlich:

*„ ... es stimmt dass das Lohngefüge in den Keller gewandert ist - es stimmt dass der Job nicht mehr ganz so prickelnd ist wie am Anfang - es stimmt daß dies der einzige Job ist den ich kenne, für den man vorher jede Menge Kohle abdrücken muß um ihn auszuüben - es stimmt dass man als deutscher Fahrer bei einer deutschen Firma auf einem LKW mit deutschem Kennzeichen für die Cops das gefundene Fressen ist weil sie sich an andere nicht so richtig rantrauen. ABER trotz aller Widrigkeiten kämpfen wir alten Esel weiter“.*

Nach der Rechtsprechung bedeutet es, wenn eine Spedition die BKF nach dem Arbeitnehmer-Überlassungsgesetz beschäftigt und ungleiches Gehalt gezahlt wird, gegen das „Equal-Pay“-Gebot verstößt. Damit ist allerdings nur innerstaatlich das Recht auf gleiche Bezahlung für vergleichbare Arbeit am selben Arbeitsort verletzt, wo dann eine geldliche Nachforderung besteht.

Im Jahr 2009 besaßen 82 % von 50.531 deutschen Transport-Unternehmen, laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG), nur ein bis zehn LKW. Diese Betriebe bilden auch keine BKF aus und über die Hälfte nicht im Arbeitgeber Verband sind, somit auch kein Tarifvertrag haben. Über die derzeitige Fernfahrer Tätigkeit schrieb die BAG im Bericht 2010 „Masterplan Güterverkehr und Logistik – F 5“, auf Seite 37:

*Der Beruf des Fernfahrers beinhaltet eine Bereitschaft zur körperlich anstrengenden Tätigkeit und es kommt noch primär die Zuverlässigkeit, Flexibilität, Belastbarkeit sowie Motivation bzw. Leistungsbereitschaft hinzu. Ein ordentliches, gepflegtes sowie höfliches Auftreten und eine hohe Verantwortung für Sachwerte ist selbstverständlich, wobei das verkehrssichere Verhalten ein hohes Maß an Pflichtgefühl erfordert. Die Bereitschaft zur Mobilität und Pünktlichkeit, Planungs- und Organisations-Talente sind wichtig, um Liefertermine inkl. der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten ordentlich bewerkstelligen zu können und ist eine unerlässliche Voraussetzung um den Beruf ordentlich auszuüben. Sein Arbeitsumfeld ist gekennzeichnet durch einen permanent hohen Zeit- und Termindruck, weil die Fernfahrer möglichst effizient arbeiten müssen, um Be- und Entladezeiten bzw. Liefertermine pünktlich einzuhalten, wobei feste Zeitfenster die Planungssicherheit erhöhen, dadurch steigt allerdings gleichzeitig der Druck, um die jeweilige Firma pünktlich zu erreichen.*

Wenn man die Initiative vom ZF und FERNFAHRER: „Hallo Zukunft“ betrachtet, steht bei der Berufsbeschreibung nicht das was sich der BKF wünscht. Wörtlich:

*„Als Berufskraftfahrer bist du ständig auf Achse. Dein Arbeitsplatz ist die Fahrerkabine, und deine Aufgabe ist es, die Ladung sicher und zuverlässig an ihren Zielort zu bringen. Das bedeutet mehr als nur Fahren: Du planst auch die Route, hilfst beim Be- und Entladen, sicherst die Ladung und erledigst kleinere Reparaturen am Fahrzeug. Wenn du im Fernverkehr arbeitest, bist du oft mehrere Tage unterwegs – auch im Ausland. Die längeren Fahrten können schon ziemlich anstrengend sein. Arbeiten kannst du bei Speditionen und allen anderen Firmen, die Dinge von A nach B transportieren müssen. Jobs gibt es auch im Personenverkehr, zum Beispiel als Busfahrer“.*

Was sich heutzutage ein Jugendlicher wünscht sieht in Wirklichkeit anders aus. Bei den Worten: „*hilfst beim Be- und Entladen, sicherst die Ladung*“, liegt sicherlich ein rechtliches und juristisches Missverständnis vor, denn damit könnte der BKF aufgrund der Versicherung und der Haftung iVm. CMR und dem HGB ein Problem bekommen kann. Anders herum müsste ihm auch die Wahrheit gesagt werden, denn: „*Schon beim normalen 8 Stunden Tag hat ein Jugendlicher in der Fabrik überall mehr an Lohn zu Verfügung und kann sich Abends schon mal mit der Freundin treffen*“.

Nach den Erkenntnissen des BGL im Jahr 2011 bedeutete das schon:

*„Wir rechnen daher auch bei verhaltener Konjunktur mit einem jährlichen Bedarf von 25.000 bis 30.000 neuen Kraftfahrern alleine für den gewerblichen Güterverkehr“.*

Keiner will ihn, doch jeder braucht ihn, den LKW & damit auch den **BKF** !?

Hier tauchen Zweifel auf, ob der normale Bürger die Entbehrungen, die Nöte und Zwänge, aber auch die schönen Momente im BKF-Leben kennt oder bereit ist diese kennen zu lernen. Jeder Mensch sollte es wissen, wie unentbehrlich wichtig der BKF ist, denn sonst wären alle Regale leer, es gäbe keinen Treibstoff zum Tanken und alle Fließbänder ständen still. Das ist keine Analyse, sondern Wirklichkeit.

Wie selbstverständlich transportierten, bewegten bzw. beförderten die vielen „Unbekannten“ BKF, zu neudeutsch „Truck-Driver“, anonym in ihren Fahrerhäusern, tagtäglich rund um die Uhr alle Waren für Handel, Wirtschaft und Produktion in Europa, um der Bevölkerung ein angenehmes Leben möglich zu machen.

Schneller, einfacher, flexibler als Flugzeug, Binnenschiff und Eisenbahn ist der LKW, der durch seinen Ausführer zur Selbstverständlichkeit wurde, obwohl viele Bürger seine lebenswichtige Bedeutung einfach ignorieren. Die verladende Wirtschaft und Industrie hatte den LKW zum Last-Esel auserkoren und zu einem leistungsbezogenen Bedarf ausgebaut und gefördert, nur das ausführende Organ „**BKF**“, wurde bis heute vielfach als Mensch vergessen.

Der LKW-Führerschein kostet z.B. für die Kl. CE, mind. 2.500 € je nach Fahrstunden und zu 15 % vom Ausbildung-Betrieb bezahlt, wobei der Pkw-Führerschein, der ca. 1.400 € kostet, noch hinzukommt. Bei der Bundeswehr werden 5 % und von der Agentur für Arbeit werden 80 % der LKW-Führerscheine bezahlt. Wenn alles zusammen gerechnet wird, kostet die Fahrerlaubnis dem Fernfahrer inkl. der BKF- Grundqualifikation, der Gesundheits- Untersuchung mit ca. 110.- € und der Fahrerkarte 39.- €, so das insg. rund 5.300 € kostet. Natürlich müssen alle fünf Jahre die 110.- € und 39.- €, sowie die 650.- € neu bezahlt werden. Der BGL vermutet, das sich viele Firmen in fünf Jahren die Fernfahrer mit Erfahrung mit einem Handgeld gegenseitig abwerben werden. Das gab es allerdings schon 1972 und es wurden bis zu 400.- DM bezahlt, wenn ein Stammfahrer einen anderen Fernfahrer angeworben hatte und dieser mindestens ein Jahr in der Firma blieb.

Heute im Jahr 2017 kommt natürlich noch hinzu, das demnächst viele Fernfahrer als BKF nur durch eine Flexibilität zum Arbeits-Platz- & Wohnort oder er kann bei einen anderen LKW-Standort-Wechsel weiter beschäftigt werden. Die derzeitige Aus- und Weiterbildung zum BKF nach dem BkrFQG, steht in Deutschland in keinem guten Licht, da es u.a. Gefälligkeit-Bescheinigungen wegen der BkrFQV waren bzw. (noch ?) gibt und fast die Hälfte der BKF- Ausbildungen nach der BKV vielfach auch abgebrochen werden. Die derzeitigen oder zukünftigen BKF-Teilnehmer aufgrund der

BkrFQV, bei 35 Stunden Weiterbildung oder bei einer Ausbildung in drei Jahren nach der nationalen BKV, haben bei vielen BKF keine Attraktivität zu diesem Beruf als BKF, da bei dem niedrigen Gehalt und den teils vielen Arbeitsstunden, es keinen wirklich guten Anreiz ist, so ein Beruf auszuüben. Somit sind die BKF nicht immer bereit, sich in die Seminare zur Aus- und Weiterbildung einzubringen, weil der einzelne BKF- Weiterbildungs-Teilnehmer das Zertifikat „nur“ zur persönlichen Anwesenheit bestätigt bekommt, was auch deren Arbeitgeber so sehen.

Die Erfassung der IST Situation und Vorschläge zu einer erstrebenswerten SOLL Situation in Deutschland. Die verladende Wirtschaft und Industrie hatte den LKW mit dem BKF zum Last-Esel und dem Knecht der Nation auserkoren und zu einem leistungsbezogenen Bedarf ausgebaut und gefördert. Tagtäglich sind in Deutschland weit über 1,2 Mio. Kraftfahrer bzw. BKF mit dem LKW, hauptberuflich mit „überwiegender lenkender Tätigkeit“, im öffentlichen Straßenverkehr unterwegs. Auf insg. rund 2,6 Mio. LKW – als LKW zugelassenen Nutzfahrzeuge –, sind natürlich alles Kraftfahrer oder BKF beschäftigt. Rund 4,5 Mio. LKW sind mit BKF, tagtäglich EU-weit bei ca. 600.000 Transport-Unternehmen, u.a. auch grenzüberschreitend auf den Straßen unterwegs. Die meisten leiden unter hohem Zeitdruck, niedrigem Gehalt und sind außerdem einem gnadenlos ruinösen Wettbewerb, sowie teils unmenschlichen Arbeits-Bedingungen ausgesetzt, der u.a. auch durch die Politik der Liberalisierung in der EU im gewerblichen Güterkraftverkehr in Gang gesetzt wurde. Hier müssen schnellstmöglich von den verantwortlichen, hoheitlich handelnden Politiker in der EU, für den BKF die GrundrechteCharta (**GrCh**) in den Vordergrund gestellt werden, wobei die 4,5 Mio. BKF in den Mittelpunkt ihres Handelns gestellt werden, um Freiheit, Sicherheit und Recht für die beruflichen Besonderheiten auch zu gewährleisten.

Ab dem 10.09.2014 gilt, dass jeder BKF die Schlüsselzahl **Nr. 95** in seinen Führerschein bzw. der Fahrerlaubnis nach der Fahrerlaubnisverordnung (**FeV**) eingetragen haben muss. Sie verbrieft die Grundqualifikation und die nötigen Weiterbildungen des BKF. Ab dem Datum gibt es in der EU nur noch den einheitlichen Begriff: „BKF“ !

Die Grundqualifikation kann schon vor dem 18 Lebensjahr erworben werden und zwar durch:

- \*eine Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer bzw. Fachkraft im Fahrbetrieb, § 4 (1) Nr. 2 BkrFQG
- \*Bestehen einer Prüfung zur Grundqualifikation, § 4 (1) Nr. 1 BkrFQG

Die BKF Ausbilder sind nicht immer auf den aktuellen Wissen-Stand und zum Teil auch nicht richtig ausgebildet. Sehen auch hier nur ein herunter beten von Inhalten, da ein Miteinander aus ihrer Sicht mit den Teilnehmern nicht immer möglich ist. Einige Bildungsträger sehen in der BKF- Aus- und Weiterbildungspflicht zum Eintrag mit der Schlüsselzahl Code Nr. 95 nach der FeV in der Anlage 9, sowie im Fahrerlaubnis-Register eine gute Möglichkeit nur Umsätze zu generieren. Wie der Ausbilder und Trainer dies macht, ist dann völlig uninteressant. Der Ausbilder soll bitte sein eigenes Material (eigenen Schulungsunterlagen) mitbringen und alles Weitere ist nicht gewünscht. „*Die wissen schon was die da machen!*“ so ein Bildungsträger. Auch wird die große Anzahl von nicht der deutschen Sprache mächtigen Teilnehmer unterschätzt. Auf Fragen des Ausbilders ob diese verstanden haben worum es gerade hier in der Aus- und Weiterbildung geht, kommt meistens nur ein leichtes Lächeln und ein „*ich habe nicht verstanden...*“. Aber auch diese Teilnehmer bekommen dann trotzdem die Teilnahme bestätigt und können so als ausgebildeter BKF weiterhin ihren Beruf ausüben. In der Suche nach dem Nachwuchs des BKF, hat sich diese mittlerweile als recht schwierig herausgestellt, da es keinen Nachwuchs in der Größenordnung gibt, wie er zur Zeit benötigt wird. So werden Teilnehmer von Bildungsträgern angenommen, welche keine oder wenn nur geringe Aussichten auf eine bestandene IHK Prüfung haben. Dies ist in der sprachlichen Ausbildung zu suchen, aber auch an der Eignung der Teilnehmer. Auch muss hier

die Preisfrage gestellt werden, wer sich eine Aus- und Weiterbildung zum BKF überhaupt privat leisten kann. Dies ist meistens nicht aus privater Initiative möglich, daher werden die meisten vom Agentur für Arbeit (Arbeitsamt) und ähnlichen Instituten ausgewählt und zu diesen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gesendet, was in vielen Fällen kein Interesse am Beruf des Kraftfahrers ergibt. Die Anzahl von willigen und geeigneten Teilnehmern ist leider stark abnehmend. Die zuständigen Buch-Verlage sehen auch in der Aus- und Weiterbildung nur eine gute Möglichkeit Geld zu machen, ohne sich große Mühen zu geben zum Beispiel mit der rasanten Entwicklungen der Fahrzeugtechnik Schritt zu halten. So werden zum Beispiel auch heute noch Seminare abgehalten mit Unfallzahlen aus dem Jahre 2008, welche sich von den letzten Unfallzahlen deutlich unterscheiden. Auch werden viele Fahrerassistenz-Systeme einfach nicht angesprochen und sind somit den Teilnehmern weiterhin völlig unbekannt, was dazu führt, dass BKF auch Fahrerassistenz-Systeme aus Unwissenheit ausschalten. Würden hier die BKF besser aus- und weitergebildet, würde der Einsatz solcher Fahrerassistenz-Systeme die Unfallzahlen deutlich verringern, sowie die Unfallfolgen deutlich mindern können. So wird in vielen Seminaren das bereits das Wissen vermittelt und dann einfach alle fünf Jahre das Gleiche Thema mit den gleichen Inhalten, noch einmal gelehrt.

Um die SOLL Situation richtig darzustellen, müsste die gesamte Aus- und Weiterbildung nach BKrFQG/V neu aufstellen/ergänzen und abändern. Die Teilnehmer zum und beim Beruf als BKF, haben ein Recht auf eine zeitgemäße, qualifizierte und aktuelle Aus- und Weiterbildung, denn dieser Teilnehmer zahlt Geld für eine Leistung und soll nach diesen Schulungen in der Lage sein seine verantwortungsvolle Tätigkeit als BKF optimal ausüben können. Schwachstellen sollen ausgeräumt werden und neue Informationen zu Technik und Gesetzgebung sollen leicht verständlich und nachhaltig dem Teilnehmer theoretisch und praktisch vermittelt werden. Dies bedingt aber auch ein Umdenken in der Aus- und Weiterbildung. Hierzu müssen die Inhalte nicht fest vorgeschrieben werden, sondern sollen Ziele der Aus- und Weiterbildung vereinbart werden. Das bedeutet, dass jeder Teilnehmer als BKF die Inhalte verstehen und umsetzen kann. Besonders ist hier auch der Anteil des praktischen Unterrichts von großer Wichtigkeit. Aber auch spezielle Seminare in den gängigsten Fremdsprachen sind nötig um auch die große Anzahl von nicht deutschen Kraftfahrern als BKF auszubilden. Aber auch die Vorgesetzten und Verloader etc. sollten an solch einer Aus- und Weiterbildung verpflichtend teilnehmen müssen, um nicht die gute Arbeit an einem Samstag eines Ausbilders und Trainers am Montag wieder zu revidieren. „Wir machen dies schon seit Jahren so und so wird dies auch weiter gemacht“, so ein Disponent.

Um das Thema des nur noch „Absitzens“, das meistens auch am Samstag während der 45 Stunden kostbaren Freizeit bei der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (**rWRZ**) stattfindet, etwas abzumildern und die Teilnehmer von der Wichtigkeit der Aus- und Weiterbildung zu überzeugen, wird eine Leistungsabfrage zum Schluss eines Seminars dringend notwendig. Es gibt leider Kraftfahrer/innen die eine Aus- und Weiterbildung, gem. dem BKrFQG/V zum BKF, auch weiterhin sabotieren werden, da sie eh die notwendigen Zertifikate erhalten werden und aus dem Seminar-Tag einen Spaß-Tag machen.

Die BKF Weiterbildung sollten nur mit 3 Kenntnisbereiche zu den Fachbereichen als Anlage 1 BKrFQV vorhanden sein:

1. Rationellen Fahrverhaltens und Sicherheitsregel
  - \*Wirtschaftliches Fahren und Sicherheitstraining
  - \*Ladungssicherung und Schadensprävention

## 2. Vorschriften, Verkehrs- und Umweltsicherheit

- \*Sozialvorschriften, Verkehrs- und Umweltsicherheit

- \*Vorschriften für den Güterkraftverkehr

## 3. Arbeits- und Gesundheitsschutz, Technik

- \*Arbeits- und Gesundheitsschutz, Erste Hilfe

- \*Technik und digitale Anlagen, Assistenzsysteme

In diesen 3 Kenntnisbereichen sind wichtigen Fachbereiche enthalten, die zur Überarbeitung der Aufteilung der Fachbereiche der BKrFQV zum BKrFQG nötig wären. Die Fachbereiche: Ernährung und Image können zu ein einzigen Fachbereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zusammengelegt werden.

Hier würde bzw. könnte nun zusätzlich Platz geschaffen werden für neue Fachbereiche:

- \*Wirtschaftliches Fahren und Sicherheitstraining in schwierigem Gelände

- \*Technik und digitale Anlagen, Assistenz-Systeme nutzen und beherrschen

Eine Weiterbildung kann Innerbetrieblich zur LKW-Übernahme mit Assistenz-Systemen und deren Nutzung auch genutzt werden. Die vorhandenen und zukünftigen Assistenzsysteme werden bei allen BKF- Aus- und Weiterbildungen nicht optimal genutzt und führt zu Gefahrensituationen, die vermeidbar gewesen wären. Akzeptanz unter den BKF für dieses neue Technik-Fachbereich ist vorhanden. Als Ersatz für den überflüssigen Fachbereich: Ernährung/Image, sollte eine Erste Hilfe Auffrischung vorhanden sein. Von den zuständigen Verkehrsbehörden werden auch fünf Fachbereiche als Nachweise akzeptiert, ohne das geprüft wird um welche Fachbereich es sich handelte. Ein einheitliches einfaches Numerisches System würde Abhilfe schaffen. Die zusätzliche BKF-Ausbildung und BKF-Weiterbildung dürfte nur durch zertifizierte Aus- und Fortbildungsstätten mit einem entsprechendem Equipment erlaubt werden. Der Abschluss der Weiterbildung müsste mit einer Prüfung verbunden werden.

Der Wort bzw. Begriff: "**Modul**" ist falsch und bedeutet: "**Kenntnisbereich**". Es gibt in der BKrFQG, BkrFQV und BKV, natürlich nicht den Beriff: "Modul", denn es ist nur eine Erfindung vom Vogel Verlag. Der gehobene Beruf-Status des BKF muss für die 140 Stunden Grundqualifikation für ca. 2.500 € und für die 90 Minuten schriftlicher Prüfung zzgl. mit ca. 140 € bezahlt werden. Es können die Transport-Unternehmer dem BKF auch die 35 Stunden zur BKF- "Weiterbildung", nach der anschließenden BKF- Grundqualifikation, auch über gesetzlichen Anspruch (bis 2 Länder) zum Bildungsurlaub anspruchsberechtigt gewährt werden. Der Bildungsurlaub kann 2 Jahre aufgespart werden und die insg. 10 Tage sind vom Arbeitgeber zu gewähren. Wenn dies aber mit einer positiven Leistungsabfrage gekoppelt wird ist auch hier von seitens der Ausbilder und Trainer ein besseres Arbeiten möglich. Aber auch wird durch eine Leistungsabfrage eine Kontrolle über die Qualität der Ausund Weiterbildung, sowie der Qualität der Kraftfahrer/innen möglich und es kann dann die Aus- und Weiterbildung auf diese Schwachstellen gezielt verändert werden. Für die Ausbilder und Trainer sollte dies regelmäßige Weiterbildung bedeuten um auch hier selbst am Ball zu bleiben und die neuen Techniken und Gesetze gezielt in den Unterricht zu bringen. Hierzu sollten auch die Bildungsträger zu einer ständigen Überprüfung der eingesetzten Ausbilder und Trainer, inkl. deren Materials zu den Seminaren, angehalten werden. Eine Überprüfung und Leistung von geeigneten Ausbildern, sowie privaten Bildungsträgern, in Deutschland kann auch durch eine unabhängige und fachkundige Institution erfolgen. Zusätzlich wird es Zeit sich auch mit

den anderen EU Staaten abzustimmen. Hier wird ein Vergleich mit den anderen EU Staaten immer wichtiger, da die Aus- und Weiterbildung in den einzelnen Staaten in vielen Dingen sehr sehr unterschiedlich ist. So sind die Anforderungen an die Teilnehmer auch sehr unterschiedlich. Da aber viele BKF international eingesetzt werden ist dies nicht akzeptabel. So kann auch durch eine EU- einheitliche Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrern/innen zum BKF, die Verkehrssicherheit enorm gesteigert werden. Wir müssen uns im Klaren sein, was das BkrFQG/V eigentlich bewirken soll und was jeder am Prozess beteiligter zu erfüllen hat. Nur so lassen sich die BKF und die auch die Vorgesetzten, welche auch an dieser Aus- und Weiterbildung teilnehmen müssten, auf ein Niveau bringen welches für den Beruf des Kraftfahrers als BKF, für die Logistik und für die Verkehrssicherheit akzeptabler wird.

Aus heutiger Sicht verwundert es nicht, dass die Fahrzeughersteller wie der VW Konzern mit den Marken MAN und Scania sich schon in Kürze, wie man auf dem VDA Presseworkshop zur IAA 2016 erfahren konnte, vom Kraftfahrer/in als BKF verabschieden wollen. Hauptargumente sind dass der BKF von der technischen Entwicklung bereits heute überholt wurde und für den Unternehmer ein zu großer Kostenfaktor sei. Manche Wissenschaftler würden sogar jetzt schon am liebsten behaupten, dass berufsbedingt der BKF, das „*Humankapital der Transportwirtschaft*“ ist, dass allerdings in 10 Jahren durch die Autonomen Selbstfahrenden LKW auf lange Strecken ersetzt werden soll bzw. könne. Doch nicht nur die BKF Selbst wissen, das ein BKF der größte Kapitalwert einer Transportfirma bedeutet. Natürlich verursacht der BKF auch Kosten, die man bisher als sog. „Unkosten“ betrachtete und somit ständig minimierte. Doch dieses traditionelle Denkmuster muss jetzt sofort beendet werden. Je mehr die Transport-Unternehmen in Weiterbildung ihrer BKF investieren und ihnen ein gerechtes Gehalt bezahlen, je motivierter sind sie und desto größer sind die Chancen, dass das Unternehmen auch im Wettbewerb bestehen kann. Der anteilige Kostenfaktor des BKF, befindet sich im gewerblichen Güterkraftverkehr in Deutschland und in der westlichen EU, „nur“ bei rund 30 % der gesamten Transportkosten.

Im nationalen Recht zur BkrFQG/V und FeV kann ab dem 18. Lebensjahr iZm. der BKF- Ausbildung, auch die LKW-Fahrerlaubnis (CE) erteilt werden. Nur während der Ausbildungszeit darf der Auszubildende nicht alleine den LKW fahren. Mit der 3. EU-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 2006/126/EG) wurden zum 19.01.2013, auch in Deutschland die Inhalte in der FeV umgesetzt. Zu den zahlreichen Änderungen gehört auch die Anhebung des Mindestalters für den Erwerb der Klassen C und CE von 18 auf 21 Jahre. Nach § 10 FeV bleibt es auch in Zukunft beim Mindestalter von 18 Jahren, sofern der Bewerber nur die Klassen C und CE für LKW im Rahmen einer staatlich anerkannten Ausbildung zum „BKF“ durch die BkrFQG bzw. BKV erlangte.

Auf Grund nachfolgender Gesetze und Verordnungen iVm. der BKV, darf der BKF nur im Rahmen seiner Ausbildung mit einem arbeitsvertraglichen qualifizierten Begleiter des BKF, auf öffentlichen Straßen im gewerblichen Güterkraftverkehr teilnehmen. Bis zum Abschluss der Ausbildung vor der IHK, wäre ansonsten die Benutzung CE eindeutig verbotswidrig, es sei denn das er vorher die Prüfung zur BkrFQG vor der IHK abschloss. Alle sieben (7) Punkte gehören zusammen und greifen auch miteinander und ineinander:

- 1.) StVZO § 31 (1) iVm. § 7.
- 2.) VO (EWG) 561/2006 Art. 13 (1) g
- 3.) FPersG. § 2 (1) c iVm. StVZO § 31
- 4.) UVV § 36 (1) iVm. StVZO § 31
- 5.) BGV D29 iVm. StVZO § 31

- 6.) StVO § 23 iVm. StVZO § 31.
- 7.) BKV. iVm. Ausbildungsrahmenplan Nr. 7 e
- 8.) FeV § 10 (1) Nr. 7b

Durch Entwurf der Bundesregierung im Zweiten Gesetz zur Änderung des BkrFQG, gab es eine öffentliche Anhörung im Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, damit Missbrauchsfälle in der Aus- und Weiterbildung zum BKF wirkungsvoll verhindert werden. Mit dem neuen BKF-Qualifikations-Ausweis wird bzw. kann nun eine Harmonisierung der Nachweispflichten erreicht werden und die Kontrollierbarkeit wird / kann weiter verbessert werden, indem ein Zentralregister das garantieren kann.

Im EU-Recht zur BkrFQG/V und FeV aufgrund der EU- Richtlinie 91/439/EWG vom 29.06.1991 über den Führerschein, wurden das Format und die Fahrzeugklassen vereinheitlicht, um den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung eingeführt und damit die Grundanforderungen an Gesundheit und Befähigung festgelegt. In der Richtlinie 96/47/EG vom 23.07.1996 wiederum wurde ein neues Führerscheinformat in Kreditkartengröße festgelegt. Die dritte Richtlinie zum Führerschein – als Richtlinie **2006/126/EG** vom 20.12.2006 – schreibt dieses Format für alle Führerscheine vor, die ab dem 19.01.2013 in der EU ausgestellt werden. Nach zehn Jahren müssen nicht nur Register-Auskünfte, Führungs- und Gesundheitszeugnisse sowie Gutachten zur Fahreignung (**MPU**) aus einer Führerschein-Akte entfernt werden, sondern auch Korrespondenz, die auf die bereits verjährten Delikte hinweist. Denn anderenfalls würde das gesetzliche Verwertungsverbot umgangen und der Bewerber der Fahrerlaubnis nicht als Erst- sondern als Wiederholungstäter beurteilt werden. Die Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006 wurde nicht richtig umgesetzt, was den ständigen Wohnsitz am familiären Lebensmittelpunkt des BKF betrifft, denn Deutschland hat Inhabern aus den MOE-Staaten die in Deutschland vorübergehend arbeiten und wohnen, bestimmter LKW- oder Bus-Führerscheine, damit natürlich auch nicht ordnungsgemäße Berechtigungen erteilt.

Mit Eintrag der Schlüsselzahl Nr. 95 gilt „nur noch“ der einheitliche Begriff: „BKF“. Ein ordentlicher Wohnsitz ist der Ort ist nach der Führerschein-Richtlinie **2006/126/EG Art. 12**, immer an dem ein Führerscheininhaber wegen enger persönlicher „und“ beruflicher Bindungen, an die sehr engen Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort gebunden. Dazu gehört auch die Fahrer-Karte für Benutzung **VO (EG) 561/2006**, die immer nur am familiären Lebensmittelpunkt – u.a. wegen **Rom-I** und **VO (EG) 593/2008** – beantragt werden kann. Darüber hinaus müssen alle bereits in Umlauf befindlichen Papierführerscheine entweder bei einer Neuausstellung oder spätestens bis 2033 in das gültig neuste Plastikkartenformat umgewandelt werden. Alle neuen Führerscheine werden für eine bestimmte Gültigkeitsdauer ausgestellt (für Motorräder und Pkw je nach Land zwischen 10 und 15 Jahren, für LKW und Busse 5 Jahre) und sind in der gesamten Union gültig. EU-weit gibt es etwa 110 verschiedene Führerscheinmodelle. Die geplante Harmonisierung soll drei Zielen dienen: dem Kampf gegen Betrug, der Gewährleistung der Freizügigkeit und der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Der Führerscheintourismus ist dann beispielsweise nicht mehr möglich, da jeder Bürger künftig nur einen einzigen Führerschein besitzen darf und die Ausstellung eines Führerscheins abgelehnt werden muss, wenn die Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde. Die Art. 2 (1) und Art. 11 (4) der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein, ist dahin auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat verwehren, die Anerkennung der Gültigkeit des einer Person, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, außerhalb einer ihr auferlegten

Sperrfrist für die Neuerteilung dieser Fahrerlaubnis vom anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann abzulehnen, wenn die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats eingehalten wurde.

Dank eines Urteils des EuGH gibt es eine Alternative zur medizinisch-psychologische Untersuchung. Bis jetzt waren sog. EU-Führerscheine, also Führerscheine die im Ausland erworben wurden, in Deutschland nicht gültig. Der EuGH hatte diesem Vorgehen deutscher Straßenverkehrsbehörden ein Riegel vorgeschoben. Das Nichtanerkennen der EU- Fahrerlaubnisse entspräche nicht den EU-Grundsätzen der Freizügigkeit, so der EuGH. Damit eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten für Menschen, denen in Deutschland der Führerschein entzogen wurde. Nun kann man auch einen neuen Führerschein in einem EU-Land beantragen und die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist gezwungen diese auch anzuerkennen. Ein im EU-Ausland ausgestellter Führerschein muß in jedem Mitgliedsstaat „ohne jede Formalität“ anerkannt werden, auch wenn der Führerscheininhaber Art. 1 II i.V.m. Art. 7 (1)b, Art. 8 (4) und Art. 9 Richtlinie 91/439/EWG, dort nicht seinen Wohnsitz hatte. Eine im Inland für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verhängte Sperrfrist steht dem jedenfalls dann nicht entgegen, wenn sie abgelaufen war, als der ausländische Führerschein erteilt wurde.  
vgl. EuGH C-476/01 vom 29.04.2004

Die Richtlinie 91/439/EWG verlangt die Anerkennung einer im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis ohne (erneute) Untersuchung der Fahreignung. Das gilt nicht nur dann, wenn dem Inhaber zuvor im Inland die Fahrerlaubnis entzogen worden, eine für die Neuerteilung verhängte Sperrfrist jedoch abgelaufen ist, sondern erst recht dann, wenn mit der Entziehung eine Sperrfrist gar nicht verbunden war.  
vgl. EuGH C-340/05 vom 28.09.2006

Der im EU-Ausland außerhalb einer Sperrfrist erworbene Führerschein ist anzuerkennen, auch ohne dass der Inhaber die Bedingungen erfüllt, die nach den nationalen Rechtsvorschriften für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis erfüllt sein müssen [so der EuGH am 06.04.2006]. Ein solcher Führerschein muß jedoch dann nicht anerkannt werden, wenn er während einer inländischen Sperrfrist erworben wurde, oder wenn aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder aufgrund anderer, vom Ausstellerstaat herrührender unbestreitbarer Informationen feststeht, dass der Inhaber bei Erwerb dieses Führerscheins seinen Wohnsitz nicht im Ausstellerstaat hatte.  
vgl. EuGH C-329/06 vom 26.06.2008

Der im EU-Ausland erworbene Führerschein muss nicht anerkannt werden, wenn er während einer inländischen Sperrfrist ausgestellt wurde. Ob die Sperrfrist noch läuft, wenn von dem Führerschein erstmals im Inland Gebrauch gemacht wird, spielt keine Rolle.  
vgl. EuGH C-225/07 vom 03.07.2008

Die Erkenntnisquellen, aufgrund derer die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abgelehnt werden darf, sind vom EuGH vom 26.06.2008 abschließend aufgezählt: „vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen“. Deshalb darf die Nichterfüllung der Erfordernis vom Wohnsitz, weder aus den eigenen Erklärungen des Erlaubnisinhabers im Verwaltungsverfahren geschlußfolgert werden, noch aus einer Erklärung des Ausstellermitgliedstaats, wonach der Wohnsitz bei Ausstellung des Führerscheins nicht geprüft worden ist.  
vgl. EuGH C-445/08 vom 09.07.2009

Die Anerkennung des einem in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins darf nicht aufgrund eines Fahreignungsgutachtens [in Deutschland: MPU] abgelehnt werden, wenn dieses Gutachten zwar nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des ausländischen Führerscheins erstellt wurde, sich aber ausschließlich auf vor diesem Zeitpunkt liegende Umstände bezieht.  
vgl. EuGH C-334/09 vom 02.12.2010

Wenn eine unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis im EU-Ausland erteilte Fahrerlaubnis im EU-Ausland auf eine zusätzliche Klasse erweitert wird, so verstößt es nicht gegen EU-Recht, wenn die Erlaubnis im Inland hinsichtlich dieser zusätzlichen Klasse nicht anerkannt wird, obwohl das Verfahren bei der Erweiterung an sich korrekt war.  
vgl. EuGH C-224/10 vom 13.10.2011

Als Grund für die Weigerung, einen im EU-Ausland erworbenen Führerschein anzuerkennen, genügt es nicht, dass der Betroffene zuvor im Inland erfolglos versucht hatte, eine Fahrerlaubnis zu erwerben, die ihm jedoch versagt wurde. Ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis liegt nicht schon dann vor, wenn ein Unionsbürger seinen Wohnsitz deshalb in einen anderen EU-Mitgliedsstaat verlegt, weil er ausnutzen will, daß die dortigen Vorschriften über die Erteilung von Führerscheinen weniger streng sind, sondern nur dann, wenn er sich dort in Wahrheit nur kurz aufhält und die Wohnsitzverlegung rein fiktiv ist.  
vgl. EuGH C-467/10 vom 01.03.2012

Die Richtlinie 2006/126/EG – als Gegenseitige Anerkennung der Führerscheine – bedeutet, dass es keine Weigerung eines Mitgliedstaats geben kann, um die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der einer Person, deren Fahrerlaubnis in seinem Hoheitsgebiet entzogen wurde, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden ist. Einem im EU-Ausland erworbenen Führerschein darf die Anerkennung nicht deshalb versagt werden, weil im Inland eine Fahrerlaubnis entzogen und für die Neuerteilung eine Sperrfrist verhängt worden war, wenn bei Erwerb des ausländischen Führerscheins die Sperrfrist abgelaufen und das Wohnsitzerfordernis erfüllt war.  
vgl. EuGH C-419/10 vom 26.04.2012

Durch mangelnde Attraktivität des BKF, die dem Straßentransportgewerbe erhebliche Sorgen bereitet, schwebt auch noch das sog. „demografische Damoklesschwert“ über der Branche. Erschwerend kommt derzeit noch hinzu, dass in Deutschland viele BKF vorzeitig ihre Tätigkeit aufgeben, weil dieser Beruf durch das schlechte Image, sowie die gesundheitlichen Risiken erheblich an Attraktivität verloren hat. Ältere BKF können in den nächsten Jahren auch nicht so schnell ersetzt werden, denn durch das BKrFQG wird ein sog. „Neu Einstieg“ zum BKF iZm. der Führerschein-Code-Eintragung Nr. „95“ eigentlich noch problematischer. Die Berufsbeschreibung zum BKF ist nicht wirklich das, was sich heutzutage ein Jugendlicher wünscht. Schon bei einem normalen 8 Stunden Tag hat er in der Fabrik überall sehr viel mehr an Lohn und sozialer Absicherung zur Verfügung, als auf dem LKW; und er kann sich Abends auch mit Freunden und Familie treffen. Nach den Erkenntnissen des BGL, werden bei verhaltener Konjunktur, jedes Jahr ca. 30.000 BKF im gewerblichen Güterkraftverkehr alleine in Deutschland fehlen. Das Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) brachte es im August 2010 auf den Punkt:

*„Eine Ursache des Fahrermangels ist sicherlich die geringe Entlohnung bei langen Arbeitszeiten. Wegen des durchschnittlich geringen Einkommens ist das kein attraktiver Beruf.“*

Der BGL-Geschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt sagte im Jahr 2011:

*„Wenn sich nichts ändert können wir in fünf Jahren unsere Sachen selber tragen“.*

Heute werden tausende BKF dringend gesucht, dabei ist der derzeitige Verdienst, der dann von den Transport-Unternehmen angeboten bekommt, sehr niedrig. Tatsächlich ist das negative Bild vom BKF, teils auch durch die vielen unbezahlten oder / und unfreiwilligen Arbeitsstunden, garantiert kein Anreiz für junge Menschen, so einen Beruf zu praktizieren. Auch durch die Aussicht, die ganze Woche im LKW-Fahrerhaus unter Zeitdruck tätig zu sein und immer in einem Raum unter ca. 4 m<sup>2</sup> tagtäglich ca. 9 Stunden lenken und auch leben bzw. schlafen zu müssen, ist so ein Beruf nicht gerade erstrebenswert. Vor allem durch das niedrige Gehalt, der wenigen Freizeit, die täglich vielen nicht registrierten Überstunden - die natürlich nicht freiwillig gemacht und nicht bezahlt werden - sowie die selbst bezahlten regelmäßigen BKF Schulungskosten sind natürlich nur wenige Jugendliche überhaupt noch bereit, diesen Job auszuüben. Daher sind natürlich wenige (junge) Menschen bereit, den Beruf aufgrund der BKF- Richtlinie auszuüben oder, nach der deutschen BKV, zu erlernen.

Alle BKF besitzen als Fernfahrer, Trucker, Driver, Chauffeur oder Routieur in der EU ein Recht auf ein menschenwürdiges Leben für sich und ihre Familien. Die einfach beruflichen Menschenrechte bleiben ihnen derzeit allerdings in der EU - zum Teil auch in Deutschland - nachweislich versagt. Für den BKF gibt es innerhalb der EU kein menschenwürdiger Arbeitsplatz, da ihnen kein ordentlicher Ruheraum in der tagtäglichen Beschäftigung beim „Dienst am LKW-Steuer“ gem. Art. 9 AEUV zur Verfügung gestellt wird. Außerdem befindet sich vielfach das Einkommen bzw. Gehalt des BKF unterhalb des Existenzminimums. Seine vielfältigen Erfahrungen, die aus den bisherigen und vielfältigen neuen BKF- Aufgaben entstanden sind, werden ab dem Jahr 2017 im Transportsektor, auf der Straße aus dem Geschichtlichen geschöpft, indem seine Vergangenheit – durch das Auge des BKF betrachtet –, ein Wegweiser für die Zukunft sein.

### **Nur leider wird der BKF von denen „Da Oben“ in der EU nicht gehört.**

Einzigartig ist die arbeitsvertragliche Haupt-Tätigkeit des BKF, denn beim „Dienst am LKW Steuer“ sind nur bis zu 195 Stunden mögliche Lenkzeit im Monat rein theoretisch zu leisten, die natürlich fast immer arbeitsvertraglich bewerkstelligt werden. Somit bleiben ihm nur noch 13 Std. im Monatsdurchschnitt übrig, um die täglich notwendigen Vor- und Abschlussarbeiten zu tätigen. Vor Beginn seiner täglichen Tour muss arbeitsvertraglich und haftungsrechtlich beachtet werden:

- 1.) § 36 (1) UVV (Unfall-Verhütungs-Vorschriften)
- 2.) BGV D29 (Berufsgenossenschaft-Vorschrift „Fahrzeuge“)
- 3.) § 23 StVO (Sonstige Pflichten vom Fahrzeugführer „Straßenverkehrsvorschrift“)

Der Dienst des BKF am LKW-Steuer, ergibt sich aus seiner tatsächlichen Versicherungspflichtigen und haftungsrechtlichen Tätigkeit als Arbeitnehmer, die er in seinem berufsspezifischen und erlernten Fachbereich (Berufsordnung - **BO 714** / Fahrerlaubnisverordnung - **FeV 95**), regelmäßig sowie überwiegend ausübt.

- 1) Nur der BKF erbringt als unselbstständig abhängig fahrendes einzigartiges Personal in der EU, die Dienstleistungsfreiheit als „Einziger Beschäftigter“ als eine aktive gleichzeitig passive freie Dienstleistung „im öffentlichen Verkehr“, die immer „zu Hause“ beginnt und endet, bzw. ab dem familiären Lebensmittelpunkt stattfindet.

2) Nur der BKF ist der „Einzig Beschäftigte“ der vier (4) Verkehrsarten, zur Straße, Wasser Luft und Schiene, der kein festen vorgesehenen unabhömmlichen Weg auf den Boden der EU hat, um Ihn bei seiner Dienst-Reise zur „Aufnahme und Beendigung der Dienstleistung“ zum „Dienst am Steuer“ zu benutzen, diese in einem Staat durchzuführen.

3. Nur der BKF ist juristisch, fachlich und sachlich, auch nur als „Einzig Beschäftigter“, der drei von den vier Freiheiten in der EU, mit Waren, Personen, Dienstleistungen miteinander verbinden kann und auch tatsächlich in der gesamten EU gleichzeitig durchführt, ohne dabei entsendet zu sein.

Hier in Deutschland wird jetzt die Qualifikation der BKF und der Verdienst mitentscheidend sein, unter welcher Flagge die LKW angemeldet sind oder EU-weit von dem Transport-Unternehmer ausgesuchten Standorten, starten. Ansonsten werden die billigen Konzernzentralen aus den MOE-Staaten und deren LKW-Zulassungen und billigen BKF, den Dumping-Wettbewerb im EU Transport-Markt beherrschen. Jetzt kann eine Unternehmensbezogene Transport-Einheit von / bis 1000 LKW, zum Beispiel in Deutschland als EU-Mittelpunkt oder u.a. auf mehrere der 28 EU-Staaten verteilt, mit einer losen LKW Standort-Struktur, gewinnbringend die Logistik ohne „Basispunkte“ als einen „virtuellen Betrieb“ praktizieren.

Seit der Erfindung des „Last-Kraft-Wagen“, hatten der BKF viele persönliche Entbehrungen, wenig Schlaf, ein ungesunden Beruf und trotzdem waren alle immer fleißig und geduldig. Eine Einsicht, dass jetzt gehandelt werden muss, ist das Ergebnis und Antwort zur Frage, in welchem Staat die hier in Frage stehende LKW-Arbeitseinheit, mit den BKF tatsächlich „anwesend“ ist und wo engere Verbindungen der Gesellschaftsordnung vorhanden sind, um die Erwartungen und Wünsche der unmittelbar betroffenen BKF richtig zu decken, denn ansonsten gibt es keinen qualifizierten deutschen BKF mehr. Der deutsche Staat und der deutsche Transport-Unternehmer müssen es jetzt gemeinsam bewerkstelligen, dass diese „Leistungseinheit“ LKW mit deutschen BKF besetzt ist, die dann damit als eine organisatorische Einheit innerhalb des Unternehmens, mit Hilfe vom sächlichen Leistungsapparat (Disposition) und immateriellen Mitteln (LKW), die bestimmten arbeitstechnischen Transport-Zwecke, nachweislich fortgesetzt verfolgen.

Auch die neuartige zunehmende Technisierung und der organisatorische Wandel in der Logistik-Branche, erfordern eine umfassende Qualifizierung der BKF. Der Erwerb der Fahrerlaubnis CE ist noch lange nicht alles, denn das praktische technologisch digitale Wissen, wird beim Können den Ausschlag zum Erfolg herstellen, so dass es dann auch zum großen Teil unabhängig von den privaten Ausbildungsstätten erfolgt. Die Ausbildungsrichtlinien wurden und müssen natürlich weiterhin im Laufe der Zeit, auch immer wieder den geänderten und gestiegenen beruflichen Anforderungen der BKF angepasst werden.

Die hohe volkswirtschaftlichen Bedeutung des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der enormen Zunahme im Straßenverkehr, sollte durch eine bessere berufliche Qualifizierung der BKF eine Aufgabe sein. Wenn demnächst aus osteuropäischen Staaten der Bedarf an Fernfahrern als BKF nicht gedeckt werden kann, werden entweder die Frachtpreise erheblich steigen müssen, um ein hohes BKF-Gehalt zu zahlen oder es heißt noch vor dem Jahr 2025 für die westlichen EU-Staaten:

***„Der Letzte BKF macht den Motor aus“.***

(Auszug aus dem Wikipedia Artikel: „BKF“ - Autor Elkawe (Gregor Ter Heide)

Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer ist in der Bundesrepublik Deutschland seit 1973 staatlich anerkannt. Seitdem ist auch die Berufsbezeichnung „Berufskraftfahrer“ gesetzlich geschützt. Bis dahin war der Kraftfahrer nur ein „Hilfsarbeiter mit Führerschein“. Der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung des gewerblichen Güterkraftverkehrs auf der Straße und der enormen Zunahme des Straßenverkehrs sollte durch eine bessere berufliche Qualifizierung der Fahrer Rechnung getragen werden. Die zunehmende Technisierung und der organisatorische Wandel der Logistikbranche erfordern eine umfassende Qualifizierung der Fahrer als BKF.

Zunächst wurden ab 1974 von den Industrie- und Handelskammern den langjährig tätigen Kraftfahrern ein Berufskraftfahrer-Facharbeiterbrief ausgestellt, wenn sie einen einschlägigen achtmonatigen Kursus erfolgreich abgeschlossen hatten. Erforderlich war aber neben der theoretischen auch eine beruflich praktische Qualifizierung, so dass eine zunächst zweijährige duale Ausbildung eingerichtet wurde. Neben der Ausbildung in einem Betrieb wird der Auszubildende dabei in der Berufsschule unterwiesen. In den betrieblichen Ausbildungsstätten, wie den Speditionen, sollen die zukünftigen Facharbeiter alle Abteilungen durchlaufen: Lager, Disposition, Werkstatt, Buchhaltung und Nah- und Fernverkehr. Der Erwerb der Fahrerlaubnis erfolgt davon unabhängig durch private Fahrschulen.

Die Ausbildungsrichtlinien zum BKF wurden im Laufe der Zeit immer wieder den geänderten und gestiegenen beruflichen Anforderungen angepasst. Aber erst 2001 wurde die zweijährige BKF-Ausbildung auf drei Jahre verlängert. Erst dadurch erlangte der Berufskraftfahrer endlich den Status eines echten Facharbeiters.

Die viele Jahre andauernde geringe berufliche Qualifikation des Kraftfahrers hat zu einem schlechten Image dieser Berufsgruppe geführt. Das öffentliche Ansehen der Kraftfahrer leidet auch dadurch, dass der LKW-Verkehr oft nur als Störfaktor wahrgenommen wird, da er natürlich den Straßenverkehr behindert und die Umwelt belastet. Auch die Medienberichterstattung hebt diese negativen Aspekte vielfach einseitig hervor. Derartige Umstände begünstigen das Selbstverständnis vieler Kraftfahrer als Alleinkämpfer oder ihre Flucht in die Traumwelt der Trucker-Romantik. Durch die automatischen Arbeitsabläufe im Berufsalltag mit der modernen elektronischen Technik und der digitalen Telekommunikation, wird der BKF als sehr gut ausgebildeter Facharbeiter benötigt.

#### Kurze Daten Geschichte des Facharbeiterberufes Kraftfahrer

\* 1926 – wurde der Kraftfahrerberuf nur als Anlernberuf vom Gremium Deutscher Ausschuss für Technisches Schulwesen (DATSCH) vorgeschlagen.

\* 1955 – eine Anerkennung des Facharbeiters für Kraftfahrer wurde von der Arbeitsstelle für Betriebliche Berufsausbildung (ABB) abgelehnt.

\* 5. April 1968 – unter den Sozialpartnern Bundesverband des Deutschen Güterverkehrs (BDF) und der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), wurde der Wille bekundet, den Berufskraftfahrer als Facharbeiter zu installieren.

\* Am 26. Oktober 1973 wurde erstmals eine Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer in Kraft gesetzt und zu einer Anerkennung des Kraftfahrerberufs ausgestaltet, die als Gesetz zur Erstausbildung von bis zu zwei Jahren niedergeschrieben worden ist (BGBl. I S. 1518).

\* 1. Januar 1974 – Der Beginn der BKF- Ausbildung und wurde auch im Bundesmanteltarifvertrag – Fernverkehr (BMT-F) festgeschrieben.

\* 1980–1983 – wurden Gespräche unter den Sozialpartnern (BDF + ötv) geführt über eine Neuordnung des Ausbildungsberufs Berufskraftfahrer. Es wurde Einigkeit in Eckwerten erzielt:

- a) Ausbildung drei Jahre,
- b) Grund- und Fachausbildung,
- c) Qualifikation nachweisen,
- d) Beseitigung altersmässiger Beschränkung,
- e) überbetriebliche Ausbildung.

Durch die „doppelte Zeit“ der Berufsausübung i.Z.m. der externen Prüfung und durch die neue dreijährige Ausbildungszeit musste zur Anerkennung des Berufsstatus bei dem Rententräger von vier auf sechs Jahre verlängert werden. Der Deutsche Industrie- und Handelstag(DIHT) lehnte diese Regelung strikt ab; die Gespräche wurden eingestellt.

\* 4. Februar 1983 – von der Kultusministerkonferenz (KMK) wurde ein Rahmenplan für die Berufsschule zwecks einer neuen Ausbildungsordnung und Verfahrensvorschriften beschlossen. Dieser Beschluss konnte durch die inhaltliche Abstimmung aufgrund Unstimmigkeiten mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT) nicht durchgeführt werden.

\* 21. Juli 1987 – das Bundessozialgericht (4a RJ 39/86) stufte den Berufskraftfahrer nur als angelernten Facharbeiter ein, was zur Folge hatte, dass ein Berufskraftfahrer, der seinen Beruf gesundheitsbedingt nicht mehr ausüben konnte, vorrangig auf eine Tätigkeit auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt verwiesen werden durfte, ehe ihm eine Rente wegen Berufsunfähigkeit gewähren werden musste. Das bedeutete faktisch den Wegfall der Möglichkeit, eine Berufsunfähigkeitsrente zu erhalten und dauerte anschliessend noch 14 Jahre, bis der richtige Facharbeiter-Status als BKF umgesetzt wurde.

\* 6. Februar 1990 – die ÖTV kündigte eine Initiative zur Neuordnung des Berufskraftfahrers als Facharbeiter mit der Verlängerung der Ausbildung auf drei Jahre an.

\* Im April 1990 wurde der Katalog der Fertigkeiten und Kenntnisse für den Berufskraftfahrer einer Sachverständigenkommission vorgelegt, es blieben jedoch noch viele Fragen offen bzw. wurden zurückgestellt.

\* Im Januar 1991 legte der Bundesverband des Deutschen Güterverkehrs (BDF) einen Vorschlag zur dreijährigen Ausbildung zum BKF- Facharbeiter vor.

\* 30. November 1992 – eine Sachverständigenkommission mit Vertretern der Bundesministerien für Verkehr, für Arbeit und Soziales, für Bildung und Wissenschaft sowie für Wirtschaft, und des Bundesverbands des Deutschen Güterverkehrs (BDF), des Bundesverbands der Deutschen Entsorgungswirtschaft (BDE), des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), des Deutschen Industrie- und Handelstags (DIHT), der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und

Verkehr (ÖTV) und der Industrie-Gewerkschaft Chemie-Papier-Keramik (IG Chemie) legte ein Papier zur Neuordnung des Berufskraftfahrer-Facharbeiters vor.

\* Am 5. Juli 1993 legte die ÖTV einen eigenen Vorschlag für die Berufskraftfahrerausbildung vor.

\* Am 13. Juli 1993 legte der Bundesverband der Deutschen Entsorgungswirtschaft (BDE) einen überarbeiteten Entwurf für die Fachrichtung Entsorgungs- Verkehr auf Verlangen der ÖTV vor. Eine zunächst verabredete Erörterung zwischen BDE und ÖTV wurde nicht durchgeführt, weil die ÖTV keine regionalen Ausbildungsstätten, keine Fachrichtung Entsorgungs-Verkehr, keine Fachrichtung Personenverkehr im Ausbildungsrahmenplan festschreiben wollte. Auch das Problem mit der Ausbildungsfinanzierung sowie dem Ausbildungs-Tarifvertrag konnte nicht im Konsens mit dem Bundesverband des Deutschen Güterverkehrs (BDF) gelöst werden. Aufgrund der Uneinigkeit von den Beteiligten der vier Ministerien, fünf Arbeitgeberverbände und zwei Gewerkschaften, musste trotz guten Willen die Konsensfindung jetzt beendet werden. Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) hat in Zusammenarbeit mit dem Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) die Erweiterung der Ausbildung auf drei Jahre für den Berufskraftfahrer bis dahin vorbereitet und organisiert.

\* 1993 haben das BIBB und IAB festgestellt, dass in Westdeutschland 5,6 Millionen Kraftfahrer beruflich tätig sind, unter denen 1,2 Millionen Kraftfahrer diese Tätigkeit mit den Lkw, Bus, Lieferwagen usw. als Hauptarbeitsmittel ausüben und davon derzeit ca. 600.000 einfach nur Kraftfahrer sind. Nach vorläufiger Hochrechnung sind davon (1993) ca. 120.000 BKF im Güter- und Personenverkehr in der Bundesstatistik als Berufsordnungs-Nr. - **BO 714**- als angelernte Facharbeiter anerkannt. Damit können die angelernten Facharbeiter als BKF bisher auf den allgemeinen Arbeitsmarkt verwiesen werden. Weiterhin wurde diskutiert und festgestellt: Der Berufskraftfahrer hat bei seiner Arbeit wenig Spielräume, denn die Tätigkeit ist reglementiert sowie durch Wiederholungen gekennzeichnet, und das niedrige Image lässt den Fahrer nur Fahrer sein, als „**Jedermannqualifikation**“.

Zusammenfassend wurde festgestellt:

*Die Qualitätsanforderungen an den Berufskraftfahrer seien unbedeutend, weil durch die Führerscheinprüfung und die anschließende Arbeitsausführung des Kraftfahrers alles erfüllt ist. Es bedarf daher für diese Kraftfahrer-Tätigkeit keinen Berufskraftfahrer-Facharbeiter. Es werden keine weiteren Anforderungen gestellt, um diese zusammenfassende „**Allerweltstätigkeit**“ bewerkstelligen zu können. Der Kraftfahrer braucht keine Berufsausbildung, denn er betreibt nur eine untergeordnete Tätigkeit, wird und kann den Beruf nicht lange ausüben. Er hat auch ein schlechtes, „negatives Image“ und deswegen sind insgesamt die wesentlichen Merkmale einer Facharbeitertätigkeit nicht erfüllt. Das ergibt sich auch aus den Lehrstellenabbrüchen, die mit 48 Prozent aller BKF-Lehrverträge ab 1974 beendet wurden. Die Arbeitgeber im Speditionsbereich haben die Auszubildenden im ersten Jahr als Lagerarbeiter und als Rangierer im Speditionsbetrieb arbeiten lassen, und sobald der Führerschein der Klasse drei (mit 17 Jahren) vorhanden war, wurden sie im Güternahverkehr eingesetzt. Innerhalb des letzten Lehrjahres (18 Jahre und Fahrerlaubnis der Klasse II) wurden die Auszubildenden widerrechtlich (allein) in einem 40-Tonnen-Lkw rund um die Uhr im Güterfernverkehr auf Tour geschickt.*

\* Anfang 1996 – hat sich der zuständige Ausschuss des Deutschen Bundestages parteiübergreifend geeinigt (zwei Enthaltungen), das 12-Punkte-Programm fürs Transportwesen zu beschliessen (BT 13/3650). Der Punkt 1. war:  
die Anforderungen an den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und an die Ausbildung der Fahrer müssen verbessert werden.

\* Januar 2000 – in Anbetracht der jahrelangen Verhandlungen sowie der Harmonisierung bezüglich der einheitlichen Qualifizierung des BKF in der EU, haben die deutschen Tarifpartner, Berufsverbände und Politiker eine Einigung erzielt, indem sie sich endlich für eine Zukunft des Kraftfahrers als Facharbeiter mit einer dreijährigen Berufsausbildung geeinigt hatten.

\* 19. April 2001 – wurde die „Verordnung über die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin als Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung – BKV“ (BGBl I S. 642) erlassen.

\* 1. August 2001 – Inkrafttreten der Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung

\* 1. August 2005 – Die europäische „Richtlinie 2003/59/EG“ vom 15. Juli 2003 gibt den Mitgliedstaaten der Europäischen Union seitdem Regeln für die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr vor. Danach sollen nur noch solche Personen eine Fahrtätigkeit im gewerblichen Güter- oder Personenverkehr ausüben dürfen, die über eine entsprechende Grundqualifikation und Weiterbildung verfügen. Alle fünf Jahre soll ein Wiederholungs- und Auffrischungslehrgang absolviert werden; dies soll für alle aktiven Kraftfahrer gelten.

\* 1. Oktober 2006 – Inkrafttreten des deutschen Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG), durch das die europarechtlichen Vorgaben in nationales Recht umgesetzt wurden, u.a. die Modalitäten zum Erwerb der erforderlichen Grundqualifikation in Zuständigkeit der Industrie- und Handelskammern. Es wurden weitere private Ausbildungsträger wie z.B. TÜV und Dekra für die BKF-Ausbildung zugelassen, da aber die Mittel u.a. für Umschulungen erheblich reduziert wurden, werden dort erheblich weniger Berufskraftfahrer umgeschult bzw. ausgebildet.

\* 2007 hatten 55,1 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrzeugführer eine abgeschlossene Berufskraftfahrer-Ausbildung, die jedoch überwiegend nur eine Kurz-Ausbildung zum Berufskraftfahrer war. ....

Nur mit einer Erkenntnis, wie „Wichtig“ der BKF ist – die sich hoffentlich durchsetzen wird –, kann die Bewältigung im großen EU-Binnenmarkt mit gut ausgebildeten qualifizierten und gut bezahlten BKF umgesetzt werden, der dann als Transport-Manager und Verkehrs-Experte, Bord-Ingenieur und Navigator, Präsentant des Unternehmers und Treuhänder wertvoller Ladung, seine vielfältigen Transporte als „**Logistischer Transportopérateur**“ in Europa ausführt.

Dem heutigen BKF wünsche ich vor allem mehr Freizeit, mehr Gehalt und Anerkennung für die sehr schweren Tätigkeiten, damit die deutsche Tugend auch im gewerblichen Güterkraftverkehr als echte „**Made in Germany**“ möglich sein kann, um diese auch Zukünftig als fern-schnell-gut aufrecht erhalten wird.