

Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 für auszubildende Berufskraftfahrer in Klasse C/CE

Beschluss vom 02. Mai 2017 auf der Basis einer Empfehlung des
Vorstandsausschusses Junge Kraftfahrer

Vorbemerkung

In Deutschland wurden im Jahr 2015 knapp 20.000 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr verursacht. Davon rund 400 aus der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen. Unfälle mit Lastkraftwagen sind aufgrund der hohen Fahrzeuggewichte und der Konstruktion dieser Fahrzeuge für die Unfallbeteiligten mit einer besonders hohen Verletzungsschwere verbunden.

Es ist bedenklich, dass professionelle Berufskraftfahrer bei über der Hälfte ihrer Unfälle die Hauptverursacher (Lkw über 3,5 t mit 56%) sind. In den vergangenen zehn Jahren ist der Anteil um 4% gewachsen, sodass dieser Anteil keine Momentaufnahme darstellt.

Ausgangslage

Mit der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie wurde 2013 das Mindestalter für die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse C/CE zum Fahren von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t von 18 auf 21 Jahre angehoben. Über die Eignung, im Rahmen der dualen Berufsausbildung oder nach abgelegter Prüfung zur Grundqualifikation bereits mit 18 Jahren die Fahrerlaubnis zu erhalten, kann mittels einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) entschieden werden.

Die für die Berufsausübung zusätzlich zur Fahrerlaubnis der Klasse C/CE geforderte Qualifikation als Berufskraftfahrer lässt sich seit dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz von 2006 auf drei Wegen erreichen:

Über die dreijährige duale Berufsausbildung, die Prüfung zur Grundqualifikation oder den ca. fünfwöchigen Lehrgang zur beschleunigten Grundqualifikation mit 140 Zeitstunden Unterricht, in denen zehn Stunden praktisches Fahren enthalten sind.

In den Jahren 2009 bis 2014 haben 57.200 Personen die beschleunigte Grundqualifikation zum Berufseinstieg gewählt, das sind durchschnittlich 9.533 im Jahr. Demgegenüber ist die Zahl der dreijährigen dualen Ausbildungen zum Berufskraftfahrer rückläufig und lag im Jahr 2014 bei lediglich 3.180.

Gleichzeitig leidet die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer mit bis zu 45,9% an einer überdurchschnittlichen Abbruchquote. Hier wirken sich nach Untersuchungen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) vor allem das derzeit hohe Einstiegsalter und die für diesen Personenkreis zu geringe Ausbildungsvergütung aus.

Waren 2005 noch 40% bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger, macht diese Gruppe heute nur noch 27% aus.

Ältere Auszubildende kommen oft auf Umwegen zum Beruf. Sie werden nicht selten nach Erhalt des C/CE-Führerscheins abgeworben, um danach über die beschleunigte Grundqualifikation direkt in die Arbeit einzusteigen. Doch auch die wenigen jungen Berufseinsteiger schaffen es in ihrer längeren Ausbildung häufig nicht, wertvolle Fahrpraxis im geschützten Rahmen der Berufsausbildung zu gewinnen.

Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Pkw wurde mit dem Begleiteten Fahren ab 17 die Möglichkeit geschaffen, zusätzliche Fahrerfahrung vor dem Beginn des Alleinfahrens innerhalb eines protektiven Rahmens zu gewinnen. Dadurch konnte bei den Teilnehmenden sowohl ein Rückgang der Unfälle als auch der Verkehrsauffälligkeiten um rund 20% erreicht werden, während in der Begleitphase kaum Unfälle zu verzeichnen sind. Es bietet sich daher an, die positiven Erfahrungen im BF17 auf die Gruppe der Berufskraftfahrer zu übertragen, um das Anfängerrisiko zu reduzieren.

In diesem Kontext erscheint das Jugendlichkeitsrisiko bei dem Führen eines Lastkraftwagens eine untergeordnete Rolle einzunehmen, da das träge Fahrverhalten eines Lkw nicht mit dem eines Pkw vergleichbar ist. Zudem sind die Fahrmotive grundverschieden (Stichwort: „Disco-Unfälle“).

Beschluss:

1. Der DVR empfiehlt die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren in Klasse C/CE für Auszubildende in der dualen Ausbildung zum Berufskraftfahrer.
2. Dazu sollten das Mindestalter zum Erwerb der Fahrerlaubnisklassen C/CE gesenkt und dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden. Eine entsprechende Initiative ist durch die Bundesregierung anzustreben.
3. Die körperliche und geistige Eignung zum Führen eines Lkw unter Begleitung mit 17 Jahren sollte vor Beginn der Fahrausbildung über ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden.

4. Die Ausbildung im Ausbildungsbetrieb und die Fahrschulausbildung sind so zu gestalten, dass sowohl eine möglichst lange Begleitphase erreicht wird als auch die theoretischen Ausbildungsinhalte intensiver mit dem Erwerb praktischer Fahrerfahrung verzahnt werden können.
5. Es sollte geprüft werden, ob für die Begleitpersonen noch weitere Regelungen erforderlich sind.
6. Es ist dafür zu sorgen, dass Begleitzeit für die Begleitperson wie Lenkzeit zu werten ist.

Begründung

Mit der Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren in Klasse C/CE soll Auszubildenden zum Berufskraftfahrer die Möglichkeit gegeben werden, im geschützten Rahmen praktische Fahr- und Berufserfahrung zu sammeln, bevor sie zu Alleinfahrten eingesetzt werden.

Sie könnten dadurch intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren, gleichzeitig können Theorie und Praxis in der Berufsausbildung durch die erhöhte Zeit im Fahrzeug besser verzahnt und die Qualität der Ausbildung deutlich erhöht werden.

Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Berufskraftfahrer und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten.

Gleichzeitig wäre es durch BF17 im Lkw möglich, geeignete Jugendliche für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer anzusprechen und somit langfristig eine Erhöhung des Anteils an Berufskraftfahrern, die im Vergleich zu den Quereinsteigern mit Grundqualifikation die deutlich längere und intensivere Berufsausbildung genossen haben, zu erreichen.

gez.
Dr. Walter Eichendorf
Präsident