

Dekra e.V. Konzernrepräsentanz, Behrenstr. 29, 10117 Berlin

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ des Referates StV 11
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
E-Mail: ref-stv11@bmvi.bund.de

DEKRA e.V.
Konzernrepräsentanz
Behrenstr. 29
10117 Berlin
Telefon (030) 98 60 98 8 12
Telefax (030) 98 60 98 8 11

Datum 04.06.2020

DEKRA Stellungnahme zum Entwurf eines Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und einer Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung

Sehr geehrte ■■■■■■■■■■

Als Expertenorganisation im Bereich Sicherheit ist eines unserer Tätigkeitsfelder bei DEKRA die Durchführung von Weiterbildungen für Berufskraftfahrer nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht, dessen geplante Änderungen DEKRA grundsätzlich unterstützt. Wir sind davon überzeugt, dass angepasste Vorgaben dazu beitragen können, die Berufskraftfahrerqualifikation sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Dennoch sehen wir noch Anpassungsbedarf. Vor dem Hintergrund unserer Erfahrungen bedanken wir uns sehr herzlich für die Möglichkeit zu obengenanntem Stellung zu beziehen, und erlauben uns folgende Anmerkungen:

Entwurf eines Gesetzes über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

Zu § 23 - Ausführungsregeln für das automatisierte Verfahren

Die Einführung eines zentralen Registers mit automatisierten Verfahren begrüßen wir. Dies kommt unserer Forderung aus 2016 nach. Wir möchten hierzu anmerken, dass die Ausführungsregeln zur Datenübermittlung rechtzeitig vor Einführung beziehungsweise vor Inbetriebnahme bekannt gegeben werden sollten, da insbesondere größere Weiterbildungsanbieter einen gewissen Vorlauf zur Errichtung der notwendigen IT-Schnittstellen für die automatisierte Datenübermittlung benötigen.

Verordnung zur Ablösung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Zu § 4 Abs. 1 - Weiterbildung

Neben der sprachlichen Überarbeitung wurde hier der Satz „Eine einmalige Wiederholung von Unterkennnisbereichen unter Einhaltung von Satz 2 ist zulässig.“ ergänzt. Aus unserer Sicht ist diese Ergänzung nicht notwendig, da die bisherige Formulierung ein Wiederholen von Kennnisbereichen bereits zulässt. Vielmehr hat die neue Formulierung weitreichenden Konsequenzen für die bestehenden Weiterbildungskonzepte und führt mitunter zu hohen Umstellungskosten bei Weiterbildungsanbietern und Lehrmittelverlagen. Des Weiteren müssten die geänderten Konzepte durch die zuständigen Anerkennungsbehörden geprüft und neu anerkannt werden, was zu weiteren Aufwendungen führt. Für uns lässt sich hier kein positiver Effekt für den Weiterbildungsteilnehmer erkennbar.

Viele „Weiterbildungsmodule“ sind kennnisbereichsübergreifend aufgebaut und enthalten entsprechend Unterkennnisbereiche aus mehreren Kennnisbereichen. Das betrifft insbesondere die Unterkennnisbereiche der Kennnisbereiche 1: Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln und 3: Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik.

Die neue Formulierung führt dazu, dass die Unterkennnisbereiche nicht wie bisher in verschiedenen Weiterbildungsmodulen eingesetzt werden können und schränken somit die Flexibilität der Teilnehmenden bei der Weiterbildungsmodulauswahl stark ein.

Zu § 4 Abs. 2

Die Aufteilung einer Ausbildungseinheit auf zwei aufeinanderfolgende Tage wird grundsätzlich begrüßt. Hier ist eine Präzisierung dahingehend, ob z. B. Arbeitszeit zwischen den beiden Teilen der Ausbildungseinheit liegen darf, wünschenswert. Auch sollte sich der in der Begründung genannte Zweck in der Verordnung wiederfinden.

E-Learning

In Ergänzung zu unserer bereits vorliegenden Stellungnahme vom 23.03.2019, in der wir auf einige Aspekte der Neugestaltung des Handlungsrahmens der Weiterbildungsträger insbesondere mit Blick auf den Einsatz von E-Learning eingegangen sind, möchten wir folgende Gesichtspunkte ergänzen:

Nutzeridentifizierung

Zwischenzeitlich gibt es verschiedene Modelle der Sicherstellung der Teilnehmer-Identität, die von untergeordneten Behörden des Verkehrsministeriums im Zuge der Corona Krise erprobt und regulär eingesetzt werden, z. B. für Luftsicherheitsschulungen, die im Live-Onlinetraining (Virtual Classroom) stattfinden.

Aus unserer Sicht wäre es erstrebenswert, wenn diese Modelle, die im gleichen staatlichen Hoheitsbereich in ähnlicher Weise verpflichtende Weiterbildungsinhalte darbieten, als Grundlage der Gestaltung von Identitätskontrollsystemen zugelassen werden. Es ist aus unserer Sicht darüber hinaus erstrebenswert, die genauen Anforderungen an die Identitätskontrolle unter Berücksichtigung der o.a. Modelle weiter zu konkretisieren. Damit werden klare Anforderungsprofile sichtbar, die als Orientierungsrahmen für die Suche nach prozeduralen oder auch technischen Lösungen trägerseitig dringend erforderlich sind.

Aus technischer Sicht gibt es inzwischen viele Möglichgleichen wie z. B. eine Zwei-Faktor-Authentisierung, Gesichtserkennung etc., die eine zuverlässige Nutzeridentifizierung möglich machen. Hier sollte es dem Aus- u. Weiterbildungsträger überlassen werden, ob diese bereit sind, die mit der Anschaffung und dem Unterhalt verbundenen Kosten für solche Systeme in Kauf zu nehmen, um ein entsprechendes Angebot am Markt zu platzieren, welches den Teilnehmenden einen entsprechenden Mehrwert bietet.

Wir möchten hier auch anmerken, dass die Weiterbildung erfahrungsgemäß nicht als reine Pflichtveranstaltung von den Kraftfahrenden angesehen wird, sondern ein großes Interesse an der regelmäßigen Aktualisierung der berufsspezifischen Kenntnisse und des fachlichen Austausches besteht. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass grundsätzlich kein Missbrauch durch die Nutzer zu unterstellen ist.

Qualifikation des Anbieters und Qualität des Materials

Die Einlassungen des vorliegenden Papiers lassen derzeit noch wenig bis keine Rückschlüsse zu, wie künftig die Qualität der E-Learning-/Blended Learning-Angebote sichergestellt werden soll. Für die Entwicklung geeigneter Formen und Materialien wäre aus unserer Sicht ein einheitliches Kriterienraster wichtig, um etwa einheitliche Aus- und Weiterbildungsstandards gewährleisten zu können. Die Einrichtung einer einschlägigen Arbeitsgruppe, die die entsprechenden Vorarbeiten leistet, ist aus unserer Sicht empfehlenswert. DEKRA bringt hier als traditionsreicher Partner der Transportbranche und einer der größten Anbieter der Berufskraftfahreraus- und Weiterbildung gerne unsere bisher gesammelten Erfahrungen ein.

Zeitkonzept Präsenz vs. E-Learning

Die einschlägigen Studien, die bisher vorliegen und schon lange auch die gelebte Praxis in der Allgemein- und Berufsbildung gehen davon aus, dass bei einem Transformationsprozess von Präsenzschulung auf E-Learning Formate sich der Zeitansatz verändert. Dies hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass Zeiten des Diskurses, der Arbeit in Arbeitsgruppen etc. i.d.R. entfallen bzw. reduziert sind. Die Wissensvermittlung verläuft bekanntermaßen komprimierter. Es ist von daher empfehlenswert in die o.g. qualitative Betrachtung auch diesen zeitlichen und strukturellen Aspekt mit einzubringen und die notwendigen Kriterien zur strukturellen Gestaltung von qualitätvollen Bildungsmodellen zusammen mit den anderen

Qualitätskriterien zu diskutieren. Auch hier kann DEKRA mit vielfältigen Erfahrungen den Erarbeitungsprozess in der empfohlenen Arbeitsgruppe unterstützen.

DEKRA ist weiterhin, wie auch schon in der vorherigen Stellungnahme erwähnt, bereit, ein Pilotprojekt in der Praxis zu organisieren, das zu weitergehenden Erkenntnissen mit Blick auf die genannten offenen Fragen führt. In der empfohlenen Arbeitsgruppe könnten diese Erkenntnisse dann in die Entwicklung einschlägiger Kriterien einfließen.

Abschließend möchten wir vor dem Hintergrund der Coronakrise noch anmerken, dass E-Learning-Alternativen aus unserer Sicht unerlässlich sind, um in besonderen Krisenzeiten die Pflichtweiterbildungen auf qualitativ gleichwertigem Niveau in einer zunehmend digitalisierten Arbeitswelt sicherstellen zu können.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.