



Versender, Schulungsunternehmen und Airlines müssen sich auf ein neues Schulungssystem für die Gefahrgutschulung umstellen.

## Alter Wein in nicht wirklich neuen Schläuchen

**Kritikpunkte** Das neue Schulungsprogramm CBTA stellt Anforderungen an einen Beurteilungsplan durch den Arbeitgeber. Auch werden Unterrichtseinheiten neu verteilt. Dies fordert sowohl Schulungsanbieter als auch Versender heraus. Was manch Schulungsanbieter von den Neuerungen hält, zeigt ein Beispiel.

Seit Anfang 2021 wird das Schulungssystem zur Beförderung von Gefahrgütern im Luftverkehr durch das Konzept der befähigungsorientierten Schulung und Beurteilung (Competency Based Training – CBTA) abgelöst. Laut den internationalen Gefahrgutvorschriften IATA-DGR gibt es dabei eine Übergangsfrist bis 2023, in der die beiden Schulungssysteme parallel nebeneinander laufen.

„Wir schulen noch nach dem ursprünglichen Konzept“, berichtet Rüdiger Behrendt, Inhaber des gleichnamigen Consultingbüros. Aktuell liege zwar ein Antrag über ein Schulungskonzept nach dem neuen Schulungssystem beim Luftfahrtbundesamt (LBA). Aber eilig hätte er es nicht mit der Umstellung.

Zu viel sei für ihn noch zu unpräzise formuliert Und manche Parameter

seien einfach nicht plausibel, so sein Einwand.

### Zusammenarbeit mit dem LBA

Nun ist Behrendt nicht irgendein Schulungsanbieter. Er und sieben weitere Mitarbeiter schulen seit fast 20 Jahren Spediteure und große Unternehmen in Sachen Gefahrgut und Luftsicherheit. Zudem arbeitet er für die Dekra als ex-

terner Auditor, unter anderem zur ISO-Norm 9001 und zu Arzneimitteltransporten (GDP). Für seine Onlineschulungen verwendet er ein eigens programmiertes Schulungsportal, in dem Teilnehmer für ihre Prüfungen individuelle Zugänge erhalten und im Hintergrund Protokolle beispielsweise mit Countdownuhr ablaufen.

Und er hat in einer Arbeitsgruppe, die der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) 2018 ins Leben gerufen hat, unter Beteiligung von Vertretern des LBA intensiv an der CBTA-Matrix gearbeitet, die damals die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO herausgegeben hatte. Herausgekommen seien viele Vorschläge, die das LBA für die aktuelle nationale Umsetzung eingearbeitet hätte, so Behrendt, so zum Beispiel die Punkte, die für Grundlagenwissen oder vertieftes Wissen ja nach Arbeitsplatz vergeben werden.

Trotzdem lautet sein Fazit: „Vieles von dem, was heute als neues befähigungsorientiertes Konzept zur Schulung und Beurteilung für zielgerichtete Schulungen angeboten wird, um qualifizierte Arbeitskräfte zu erhalten, haben gute

Schulungsanbieter schon immer durchgeführt.“

Für Behrendt ist es selbstverständlich, Schwerpunkte der Schulungsinhalte und Aufgaben an die Praxis seiner Teilnehmer anzupassen. Teilnehmern, die zusätzlich motiviert werden müssen, „zeige ich an der Stelle zum Beispiel die Brisanz des Themas auf“. Auch dass ein Arbeitgeber die Wirkung einer Schulung für seine Mitarbeiter prüfen muss, sei durch die ISO-Norm 9001 als Verpflichtung schon längst vorgeschrieben.

Behrendt zweifelt daran, dass Unternehmer nicht auch weiterhin diese Aufgabe ignorieren werden. Eine Betrachtung der personellen Ausstattung des LBA (vor allem im Vergleich zur Abteilung Luftsicherheit) verdeutlicht, dass die Durchsetzung nur in begrenztem Umfang kontrolliert werden kann. Gut sei dagegen, dass mit den detaillierteren Inhaltsvorgaben und den klaren Zuordnungen zum jeweiligen Kenntnisstand eines Teilnehmers, wo Grundlagen reichten oder vertieftes Wissen vermittelt werden müsse, nun kein Schulungsanbieter mehr so einfach davon abweichen könne und sich die Qualität insgesamt verbessern sollte.

Mit dem CBTA sollen Schulungen individuell an die Aufgaben der Teilnehmer angepasst werden. Diese weichen dabei nicht so weit von der bisherigen Einteilung nach den bisherigen Personalkategorien ab. Das macht also keine Schwierigkeiten. Allerdings könnten Kleinigkeiten ein System infrage stellen, wie ein Beurteilungsplan, den viele Unternehmen nicht ohne externe Unterstützung erstellen könnten. Oder auch eine umfangreichere PK-6-Schulung, mit der am Ende keine Shipper's Declaration erstellt wer-

**„Bei einem solch komplexen Thema benötigen wir für Verpacker gegebenenfalls drei Tage.“**

den darf, gegenüber einer sehr viel kürzeren PK-1-Schulung für Versender, nach der aber Shipper's ausgestellt werden können. In der Praxis könnte sich dies als problematisch erweisen, da am Flughafen tatsächlich die Verpacker mit erfolgreich absolvierter PK-6-Schulung durchaus Shipper's ausstellen würden. „Hier wünschen wir uns eine andere Verteilung der Stundenzahl“, so der Trainer. Die Zukunft wird zeigen, wie die Schulungsanbieter diese Vorgaben umsetzen und inwieweit die Angebote dann noch vergleichbar sind.

Die vorgeschriebenen Unterrichtseinheiten sollten sich auch an den persönlichen Voraussetzungen der Teilnehmer orientieren. Beispielsweise die Mindestvorgaben der PK-2-Schulung für Verpacker sieht Behrendt kritisch, besonders mit lediglich acht Stunden im Wiederholungskurs. Als Schulungsanbieter lehnten sie eintägige Schulungen hierfür ab und empfahlen den Unternehmen eher eine dreitägige Schulung. Eine Ausnahme sei möglich, wenn es sich lediglich um eine einzige Gefahrgutklasse im Unternehmen handle. Ansonsten sei das Thema zu komplex.

### Die FAQ-Kommentierung

Doch auch wenn Behrendt manches im neuen Lehrplan mit einem Fragezeichen versieht, teilweise einen Mehrwert vermisst und sich in manchen Punkten mehr Praxisnähe wünscht: In seinen Augen verdient der Ansatz des LBA großes Lob, Kommentierungen zu Fragen der Schulungsanbieter und betroffenen Unternehmen zu veröffentlichen. „Es wäre sehr wünschenswert, wenn diese Praxis fortgeführt würde.“ Daniela Schulte-Brader

### Änderungen zu PK-Schulungen

**Alt und neu nebeneinander** Das Luftfahrtbundesamt (LBA) hat mit den „Nachrichten für Luftfahrer (NFL)“ Nr. 2-586-21 Ende Januar 2021 Aktuelles zur Beförderung von gefährlichen Gütern im Luftverkehr und die Anforderung an die Schulung der betroffenen Personen veröffentlicht. Mit der 23-seitigen Veröffentlichung wurde eine nationale Ausführung zu neuen Anforderungen an die Schulung in Kraft gesetzt. In diesen NFL, plus einer Orientierungshilfe, einer Tätigkeitsbeschreibung und einer Kommentierung zu häufig gestellten Fragen (FAQ), werden die Anforderungen an das neue Competency-Based-Training und Assessment (CBTA) nach ICAO-TI beschrieben sowie welche Schulungen online durchgeführt werden dürfen.

Parallel gilt das bisherige Schulungsmodell mit Personalkategorien (PK) noch bis zum 31. Dezember 2022. Die wichtigsten Änderungen für die (alten) PK-Schulungen:

- genehmigungspflichtige PK-Schulungen für die PK 13 bis 17 (no carry-operators)
- erforderlicher Qualifikationsnachweis für Ausbilder der PK 1 (Versender) mit erfolgreich bestandener Prüfung beim LBA (bisher nur für Neuanträge)
- neue Beantragung der PK-Schulungsprogramme bei Inkrafttreten der jeweiligen Neuauflage der ICAO-TI beim LBA

Die wichtigsten Anforderungen durch das neue Schulungsmodell werden im NFL beschrieben:

- Schulungsprogramme gemäß kompetenzbasierendem Ausbildungs- und Beurteilungskonzept (CBTA)
- Qualifikation von Ausbildern gemäß CBTA
- Durchführung von Gefahrgut-Grund- und -Wiederholungsschulungen als Webinar
- Auflagen bei der Durchführung von Webinar-Schulungen
- Voraussetzungen zur Genehmigung einer Onlineschulung (CBT, WBT)
- Zuständigkeiten

[www.lba.de](http://www.lba.de)