

# ProfDRV: Berufskraftfahren ist mehr als Fahren!

Claudia Ball, Essen (DE), 13. März 2013



# ProfDRV: Berufskraftfahren ist mehr als Fahren!

**Titel:** *„Berufskraftfahren ist mehr als Fahren!:  
Qualifikationsanforderungen und beruflich Bildung von  
Berufskraftfahrern in Europa“*

**Akronym:** ProfDRV

**Dauer:** 10/2010 – 03/2013 (30 Monate)

**Partner:** 16 aus 11 Ländern  
(11 Vollpartner, 5 unterstützende Partner)

**Koordinator:** DEKRA Akademie GmbH (DE)

**Förderung:** 402.727 Euro  
(EU Programm Lebenslanges Lernen, Leonardo da Vinci/ LdV,  
Innovationsentwicklungsprojekt/ Dol)



# Projektpartnerschaft

## 16 Partner aus 11 Ländern

### Vollpartner Europe:

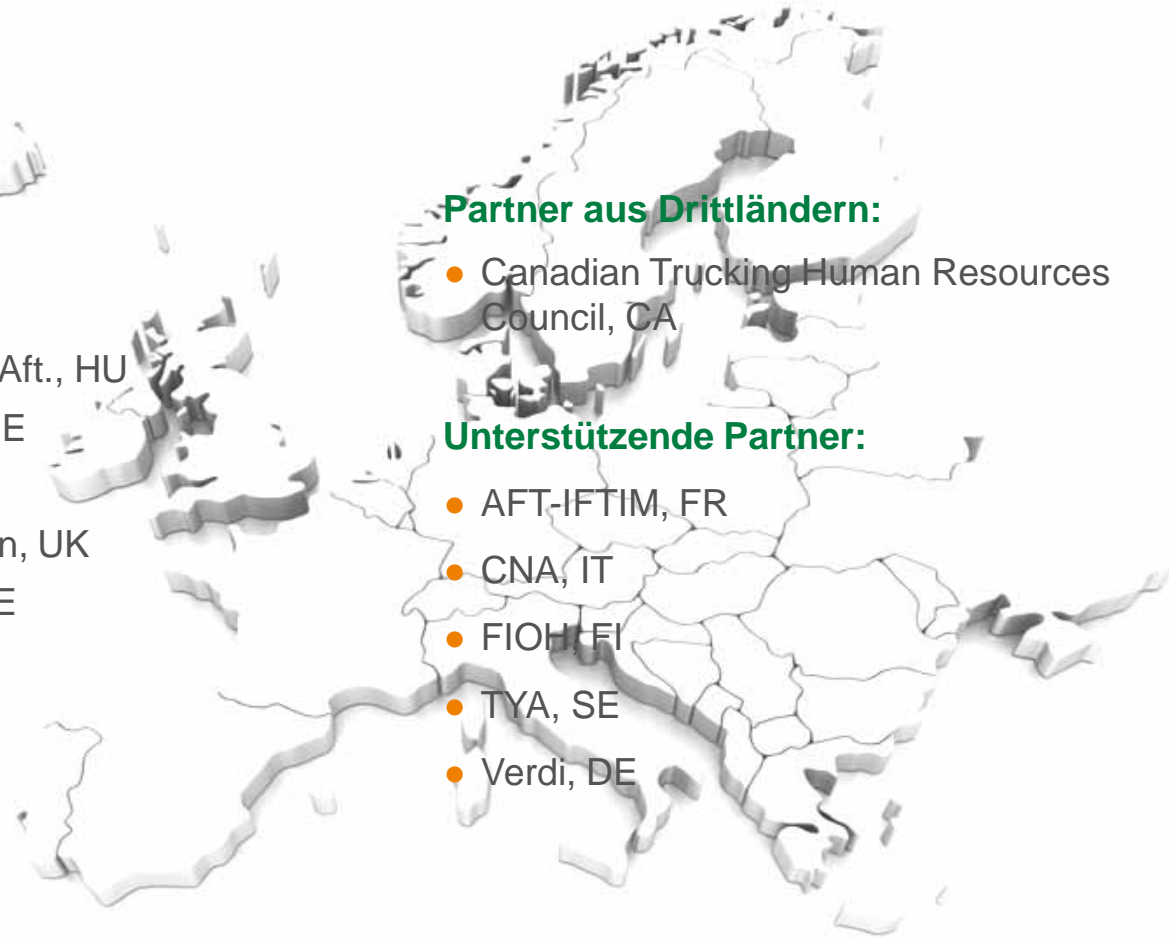
- 3s research laboratory, AT
- ASIMAG, ES
- DEKRA Albasafe Akademie Aft., HU
- DEKRA Akademie GmbH, DE
- ETM, DE
- Freight Transport Association, UK
- Universität Bremen (ITB), DE
- Tk Formazione Srl, IT
- Universität Erfurt, DE
- VTL, NL

### Partner aus Drittländern:

- Canadian Trucking Human Resources Council, CA

### Unterstützende Partner:

- AFT-IFTIM, FR
- CNA, IT
- FIOH, FI
- TYA, SE
- Verdi, DE



# Ausgangspunkte

## Geringes Qualifikationsniveau

- Ausbildungspflicht nur in wenigen EU-Ländern
- Viele Fahrer arbeiteten nur basierend auf der Fahrerlaubnis ohne berufsbezogenes Training
- Fehlende “Lernkultur” im Berufsfeld

## Sich stark verändernde Qualifikationsanforderungen

- Sich kontinuierlich verändernde Qualifikationsanforderungen durch
  - \_technische Veränderungen
  - \_Marktveränderungen
  - \_Arbeitsorganisation und -umgebung
  - \_etc.

## Mangel an qualifizierten Fahrern

- Qualifikationslücke
- Schwierige Rekrutierung von jungen Leuten und schlechte Bindung von erfahrenen Fahrern
- Negatives Image des Berufs

## Unterschiedliche Umsetzung der Richtlinie

- Richtlinienumsetzung unterscheidet sich stark von Land zu Land ... und führt zu sehr unterschiedlichen Qualifikationsniveaus der Fahrer



# Leitende Konzepte

## Richtlinie 2003/59/EG

- Reguliert die minimale berufliche Grundaus- und –weiterbildung für Berufskraftfahrer in Europa
- Umgesetzt durch EC DG Mobility & Transport
- Benchmarks:
  - 2003 – Veröffentlichung Richtlinie
  - 2006 – Umsetzung in nationales Recht
  - 2008/09 – Pflicht zur Grundausbildung tritt in Kraft
  - 2013/14 – Erste Runde der Pflichtweiterbildung abgeschlossen

## Europäischer Qualifikationsrahmen (EQR)

- Dient als Übersetzungsmaschine, um Qualifikationen in Europa vergleichbar zu machen
- Umgesetzt durch EC DG Education & Culture
- Benchmarks:
  - 2008 – Empfehlung von Parlament und Rat zum EQR
  - 2010 – Referenzierung nationaler Qualifikationssysteme
  - 2012 – Neu ausgestellte Zertifikate enthalten EQR-Referenz



# Leitende Konzepte

## Zwei Europäische Instrumente

- zur Herstellung von Transparenz und Vergleichbarkeit von beruflichen Qualifikationen über Grenzen hinweg in Europa
- ohne direkte Verbindung zueinander
- basierend auf grundsätzlich unterschiedlichen Konzepten (Vergleich von Lernergebnissen und Harmonisierung von Inputparametern)

## Frage?

- Wie kann die Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EC vom Europäischen Qualifikationsrahmen und den damit verbundenen Erfahrungen aus der Europäischen Berufsbildungspolitik profitieren?



**Richtlinie  
2003/59/EG**



**EQR  
(Europäischer  
Qualifikations-  
rahmen)**



# Gegenstand der ProfDRV-Analyse

- **Berufsbildungsmöglichkeiten** für Berufskraftfahrer in den Projektländern:
  - \_Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG
  - \_weitere formale Berufsbildungsprogramme
  - \_Weiter- und Fortbildungsmöglichkeiten
- **Die Perspektive von unterschiedlichen Stakeholdern** auf die unterschiedlichen Berufsbildungsprogramme und ihr wahrgenommener Einfluss auf den Fahrermangel und Strassenverkehrssicherheit
- **Realisierung eines tatsächlichen minimalen Qualifikationsniveaus** von Fahrern durch die Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG – Vergleichbarkeit von Umsetzungsansätzen



# Wahrgenommener Einfluss auf Fahrermangel

- Perspektive von Stakeholdern **sehr unterschiedlich** (ausgeglichen):
  - \_Kontraproduktiv durch erhöhte Eintrittsbarriere
  - \_Wichtiger Schritt, um das Qualifikationsdefizit zu überwinden
  - \_Wichtiger Schritt, um das Image des Berufs aufzuwerten
- Direkte Erhöhung des Mangels besonders im Hinblick auf **Aushilfsfahrer** wahrgenommen
- CPC hat **keinen Einfluss auf die geographische Mobilität** der Fahrer am Europäischen Arbeitsmarkt (Güterkraftverkehr!, Personenverkehr?)
- ABER: Qualifikation wird generell **nicht als ausschlaggebend** für den Fahrermangel in Europa angesehen





# Wahrgenommener Einfluss auf Strassenverkehrssicherheit

- Perspektive der Stakeholder sind **sehr kontrovers**:
  - \_zu früh um den Einfluss des CPCs abzuschätzen
  - \_bereits heute ist eine Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit durch das CPC erkennbar
  - \_es gibt und wird auch in Zukunft keinen Effekt durch die Einführung des Fahrer CPCs auf die Strassenverkehrssicherheit geben, weil andere Aspekte hier eine sehr viel wichtigere Rolle spielen



# Wahrgenommener Einfluss auf das Qualifikationsniveau

- Stakeholder berichten, dass:
  - \_die **Grundqualifikation nicht ausreichend auf den Beruf vorbereitet**
  - \_besonders **Weiterbildung** mit einem eingeschränkten bzw. vordefinierten Set an Inhalten wird als **zu eingeschränkt** wahrgenommen, um den Arbeitsmarktanforderungen gerecht zu werden, flexiblere Systeme wie in NL und UK werden hingegen geschätzt
- Das Fahrer CPC führt zu einer **sehr heterogenen Landschaft an Qualifikationen und Lernergebnisniveaus**, die dadurch erreicht werden, da die Umsetzungsansätze nicht vergleichbar sind
- ABER: **Formale Qualifikationen**, die als den Arbeitsmarktanforderungen angemessen angesehen werden wie z.B. die Erstausbildung in Deutschland haben **nur geringe Relevanz** am Arbeitsmarkt!



# Formale Ausbildung und Fahrer CPC

- In AT und DE wurde ein **paralleles Programm** zum Erlangen des Fahrer CPCs zusätzlich zum Ausbildungsberuf aufgebaut, aber das Erlangen des Ausbildungsabschlusses schließt automatisch das Fahrer CPC ein.
- In UK, ES\* und IT öffnet das Fahrer-CPC **neue Trainingsprogramme**, die nicht mit dem Berufsbildungssystem verbunden sind.
- HU **ersetzt eine existierende Pflichtausbildung** für Berufskraftfahrer mit dem Fahrer-CPC nach Richtlinie 2003/59/EG und bietet zusätzlich ein **zweites formales Berufsbildungsprogramm** ohne Schnittstelle zum Fahrer-CPC an.
- Die Niederlande **integrieren das Fahrer-CPC** in ihr bereits zuvor existierendes Ausbildungsprogramm für Berufskraftfahrer.

\* Eine Schnittstelle zwischen Fahrer-CPC und formaler Ausbildung wird derzeit in Spanien diskutiert.



# Schlussfolgerungen zu Richtlinie 2003/59/EG

- Lernergebnisse sind über Bildungsträger oder sogar Ländergrenzen hinaus durch die sehr unterschiedlichen Umsetzungsansätze nicht vergleichbar
  - **Anwendung des Lernergebnisansatzes** (auf nationaler Ebene oder direkt auf Europäischer) kann dazu beitragen, diese Situation zu überwinden und sicherzustellen, dass Fahrerqualifikationen über Grenzen hinweg vergleichbar sind
- Das Fahrer-CPC ist meist nicht in die nationale Berufsbildung integriert, das führt zu zahlreichen Schwierigkeiten, Sackgassen und Qualitätsmängeln
  - **Integration in nationale Berufsbildungssysteme** ist daher entscheidend für den Erfolg des Fahrer-CPCs und für einen positiven Einfluss auf das Image des Fahrerberufs auf längere Sicht



# Schlussfolgerungen zu Richtlinie 2003/59/EG

- Die Umsetzung und daher auch der Einfluss von Richtlinie 2003/59/EG sind teilweise stark von Mängeln in der pädagogischen Qualität betroffen  
○ **eine weitere Spezifizierung von Qualitätskriterien is notwendig** besonders im Hinblick auf Bildungs-/ pädagogische Aspekte, um eine erfolgreiche Umsetzung der Richtlinie in Europa zu erreichen



# ProfDRV QUALITÄTSSTANDARDS



# Ausgangspunkt und Entwicklung

## Ausgangspunkt

- Hauptkonzepte:
  - \_Richtlinie 2003/59/EG
  - \_Anforderungen des Europäischen Qualifikationsrahmens
- Zusätzliche Konzepte:
  - \_weitere (formale) Berufsbildungsprogramme und Europäische/ nationale Initiativen, um die Qualifikation von Berufskraftfahrern sicherzustellen
  - \_weitere Europäische Transparenzinstrumente wie z.B. EQAVET (Qualitätssicherung) and ECVET (Berufsbildungscredits)

## Entwicklung der Qualitätsstandards

- Basierend auf den Projektergebnissen im Hinblick auf den Status Quo der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa
- Entwickelt vom Projektkonsortium und
- Einbezug von Ergebnissen von Experten-/Stakeholderbefragungen in Europa



# Die ProfDRV Qualitätsstandards





# Einbetten von Richtlinie 2003/59/EG in nationale Systeme

- **Verbindung des Fahrer-CPCs mit dem nationalen Berufsbildungssystem** z. B. durch das Etablieren von Schnittstellen zwischen dem Fahrer-CPC und ggf. bereits existierenden Qualifikationen.
- Anwendung von bereits **existierenden nationalen Ausbildungsprozessen und –strukturen auf das CPC** (wie z.B. der soziale Dialog).
- Etablieren von **Brücken zwischen unterschiedlichen Politikbereichen** mit Bezug zur Berufskraftfahrerqualifikation

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Umsetzung des Lernergebnisansatzes auf das Fahrer-CPC und andere Berufsbildungsmöglichkeiten für Berufskraftfahrer
- Ein breite Bandbreite an Themenfeldern zur Umsetzung der Weiterbildung, um hier z.B. firmeninterne Schulungen oder individuelle Schwerpunkte von Fahrern zu berücksichtigen



# Einstiegsvoraussetzungen

- Hervorheben der **Grundvoraussetzungen** (life abilities/ affinities), die an zukünftige Fahrer gestellt werden, um in den Beruf einzusteigen
- Zugang zur **Grundausbildung ohne Führerschein**
- Aufmerksamkeit für **körperliche und gesundheitliche Anforderungen** dieses Berufes erhöhen
- Anerkennung von **relevanten Lernergebnissen**, die sich von Job-Migranten bereits in anderen Berufen angeeignet wurden

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- **Kampagnen** über die Anforderungen des Berufes in unterschiedlichen institutionellen Kontexten wie Schule und Berufsberatung
- **Erfassung von Grundvoraussetzungen** vor Berufseinstieg
- **Fahrerlaubnis keine Voraussetzung** für den Grundausbildungsbeginn
- **Anerkennung von vorherigen Lernergebnissen** ist gegeben



# Trainingsdesign und Methodenwahl

- Orientierung an **vordefinierten (einheitlichen) angestrebten Lernergebnissen** als leitende Kriterien
- Einbezug der **speziellen Lern-/ Trainingsbedürfnisse** von Berufskraftfahrern und typischen Lerngruppen
- **Bezug auf die praktische Arbeit**
- **Individualisierung von Lernprozessen/** Anpassung der Lernprozesse an individuelle Bedürfnisse

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Definition des Fahrer-CPCs und anderer Berufskraftfahrerqualifikationen in Form von **Lernergebnissen**
- Lernergebnisse und Training sind an **tägliche Arbeitsaufgaben von Fahrern** angelehnt
- Anwendung von **multimedia-basiertem Lernen**, um individualisierte Lernprozesse zu unterstützen



# Anforderungen an Trainer

- Trainer haben **die fachlichen und pädagogischen Fähigkeiten**, um qualitativ hochwertiges Training umzusetzen
- Trainer sind in der Lage die **speziellen Bedürfnisse** der Zielgruppe im Training zu **adressieren**
- Trainer **erneuern und erweitern** ihre fachlichen und pädagogischen **Fähigkeiten** kontinuierlich

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Notwendigkeit **ausreichender beruflicher Erfahrung** im thematischen Feld der Trainertätigkeit
- Pflicht zur grundlegenden **pädagogischen Qualifikation** von Trainern
- **Kontinuierliche Weiterbildung** für Trainer in ihrem fachlichen als auch pädagogischen Kontext



# Prüfung und Zertifizierung

- Orientierung an **vordefinierten Lernergebnissen** als Basis für Prüfung und Zertifizierung
- **Gleichwertige Prüfung von Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen**
- **Prüfung/ Selbsteinschätzung vor Kursen** zur Individualisierung
- Prüfung des **Lernfortschritts**

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Definition des Fahrer-CPCs und anderer Fahrerqualifikationen in **Lernergebnissen**
- Anwendung von **Prüfungsmethoden**, die Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen prüfen
- Einführung einer **zeitversetzten Prüfungskomponente**, um den Lerntransfer sicherzustellen
- Einführung/ Anwendung **formativer Evaluation**



# Anerkennung von nicht- und informellem Lernen

- Möglichkeit **zum Ersetzen von Kursteilnahme** durch den Nachweis von anderweitig erworbenen Lernergebnissen
- **Gleichwertige Behandlung** von formalem, nicht-formalem und informellem Lernen in den Prüfungsmodalitäten
- Möglichkeit, **Lücken** in den eigenen nicht- und informellen Lernergebnissen durch Training zu **füllen**
- **Zugänglichkeit** solcher Anerkennungsmöglichkeiten durch Fahrer

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- **Lernergebnisorientierung** relevanter Qualifikationen
- **Prüfung sind in der Lage** Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen unabhängig vom Lernkontext zu erfassen
- Möglichkeit nur **Teile der geforderten Lernergebnisse** durch Training
- Anerkennung von nicht- und informellem Lernen wird **gefördert und Unterstützungsstrukturen eingeführt**



# Anpassung an Anforderungsänderungen

- Einführung von **Abläufen, um regelmäßige und ggf. just-in-time Überarbeitungen** der Lernergebnisse bzw. der Themen in Training und Prüfung vorzunehmen
- **Lernergebnisse werden weit genug definiert**, um die Umsetzung sicherzustellen ohne tatsächliche Ergebnisse zu verlieren
- Trainingsmethoden und –ansätze sind **offen für Änderungen im state-of-the-art**
- **Transferierbarkeit von Lernergebnissen** in andere Arbeitsbereiche und Unterstützung der Lernfähigkeit

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- **Regelmäßige Sichtungs- und Updateabläufe** für definierte Lernergebnisse und methodische Entwicklungen werden umgesetzt
- **Regelmäßige Forschung** zu den beruflichen Anforderungen und Weiterentwicklung von Trainingsmethoden



# Qualitätssicherung

- Einführung eines **Europäischen Beratungsgremiums** zur Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG
- Definition von **pädagogisch orientierten Qualitätskriterien** für Trainingsanbieter, Trainer, Prüfungen und Kurse
- Sicherstellung **der pädagogischen Kompetenz von Kontrollpersonal**, zur Beaufsichtigung und Auswertung pädagogischer Qualitätskriterien
- Einführung **formativer Evaluation** in das Training
- Anwendung des **EQAVET** Ansatzes

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Siehe oben





# Ergebnisse der Konsultationen

- Die meisten Standards **reflektieren die Defizite** in der praktischen Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG.
- **Beite Unterstützung** der Qualitätsstandards durch Stakeholder.
- Bereits vorhandener **Umsetzungsgrad und mögliche Schnittstellen** mit existierenden Strukturen **variieren stark** von Land zu Land.
- Kontroverse Aspekte:
  - \_ **Anforderungen an Trainer** im Hinblick auf berufliche Erfahrung im eigenen Trainingsgebiet
  - \_ **Test vs. Trainingsqualität** in der Weiterbildung, um Interesse und Teilnahme für das Training zu fördern
  - \_ **Gegenstand der Standards** geht über Richtlinie 2003/59 hinaus
  - \_ **Unabhängigkeit der Lernergebnisse von Inputparametern**, die in der Richtlinie definiert wurden und damit verbunden das Öffnen von alternativen Lernwegen wie z.B. distance learning oder in-/non-formal learning



# ProfDRV SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN



# ProfDRV Empfehlungen

- **Einbettung der Berufskraftfahrergrundausbildung und -weiterbildung nach Richtlinie 2003/59 in die unterschiedlichen formalen nationalen Berufsbildungssysteme und Nationale Qualifikationsrahmen**

um die Qualität des Trainings durch die Anwendung von existierenden Berufsbildungsstrukturen und –praktiken zu verbessern und um das Lebenslange Lernen von Arbeitnehmern durch das Aufbauen von Brücken zwischen unterschiedlichen Berufsbildungspfaden im formalen Berufsbildungssystem zu unterstützen

- **Update von Richtlinie 2003/59/EG mit einer Referenz zum Europäischen Qualifikationsrahmen**

um ein gemeinsames minimales Berufsbildungsniveau zu erreichen und Vergleichbarkeit von Qualifikationen durch die Anwendung des EQR-Ansatzes auf die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern zu ermöglichen



# ProfDRV Empfehlungen

- **Anwendung des EQR Lernergebnisansatzes auf die Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG**

um einen vergleichbaren minimalen Qualifikationsstandard für Berufskraftfahrer in Europa zu ermöglichen  
(das **ProfDRV Kernprofil** kann hier als Basis dienen)

- **Anwendung der ProfDRV Qualitätsstandards**

um eine einheitliche hohe Qualität innerhalb der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung als Basis dafür sicherzustellen, dass die Qualifikationsanforderungen des Arbeitsmarktes erfüllt und ein tatsächlicher Beitrag zur Sicherheit auf Europäischen Strassen geleistet wird



## Nächste Schritte

### **„ICT-DRV“**

*Berufskraftfahrer mit multimedialem Lernen für ihren Beruf vorbereiten  
und auf dem neuesten Stand bringen,  
um den sich änderenden Anforderungen des Berufes gerecht zu werden*

Dezember 2012 – Mai 2015

[www.project-ictdrv.eu](http://www.project-ictdrv.eu) (ab April verfügbar!)

### **„euVETsupport“**

*Unterstützungsangebote für die Anwendung des EQRs und von ECVET  
in der Berufsbildung im Transport- und Logistiksektor*

Oktober 2012 – September 2014

[www.project-euvetsupport.eu](http://www.project-euvetsupport.eu)



# Vielen Dank!

Weitere Informationen: [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu)

Kontakt: [EU-project.akademie@dekra.com](mailto:EU-project.akademie@dekra.com)



# Richtlinie 2003/59/EG

- Eine gemeinsame Europäische Richtlinie, die die **Grundausbildung und die Weiterbildung** von Berufskraftfahrern definiert
- **3 Möglichkeiten bei der Grundqualifikation:**
  - \_ verkürzte Grundausbildung (140h) und Test
  - \_ Training (280h) und Test
  - \_ Nur Test
- **Weiterbildung:**
  - \_ 35 Stunden in 5 Jahren (Test ist optional)
- **Themenfelder** sind vordefiniert im Anhang der Richtlinie:
  - \_ Weiterführendes Training im Fahren basierend auf Sicherheitsvorschriften
  - \_ Anwendung von Vorschriften
  - \_ Arbeitsschutz, Sicherheit im Strassenverkehr, Umwelt, Service und Logistik
- Eine Anzahl von Anforderungen an Trainingsanbieter, Dokumentation des CPCs und weitere **Aspekte werden vordefiniert**
- Mitgliedsstaaten sind darüber hinaus **frei bei der Umsetzung**



# Der Europäische Qualifikationsrahmen

- Ein gemeinsamer Europäischer Qualifikationsrahmen, um **Qualifikationen über Grenzen hinweg vergleichbar** zu machen
- Beinhaltet **alle Qualifikationsniveaus** aus allgemeinbildenden Schulen, beruflicher Bildung und akademischer Bildung
- Strukturiert in **8 Level**, jedes definiert ein bestimmtes Niveau an Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen

