



Berufsbildungsangebote für Berufskraftfahrer in Europa (Zusammenfassung)

Erstellt durch: Claudia Ball, DEKRA Akademie GmbH (DE)

Letztes update: 30/01/2012

Vor der Einführung von Richtlinie 2003/59/EG spielten Berufsbildungsangebote für Berufskraftfahrer in den meisten Europäischen Ländern im Hinblick auf Angebot und Einfluss eine untergeordnete Rolle. Die Gesamtsituation war charakterisiert durch sehr schlechte Zugangsmöglichkeiten und Verfügbarkeit von Berufsbildungsmöglichkeiten und der prozentuale Anteil bei Fahrern, die an Training teilnahmen, lag weit unter dem allgemeinen Anteil in Europa. Heute gibt es in allen Projektländern Aus- und Weiterbildungsangebote für Berufskraftfahrer, aber sie unterscheiden sich stark im Hinblick auf praktische Relevanz, Arbeitsmarktorientierung, generellen Charakter und Ausbildungsniveau.

Während die Programme zur Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG von allen kommerziellen LKW-Fahrern besucht werden müssen und daher flächendeckend umgesetzt werden, werden die meist fakultativen öffentlichen Ausbildungsprogramme selten genutzt und haben geringe Akzeptanz durch die Industrie. Die Länder, die auf eine lange Tradition mit verpflichtender Ausbildung für Kraftfahrer zurückschauen – wie die Niederlande, bilden hier eine Ausnahme. Diese öffentlichen Ausbildungsprogramme werden jedoch sehr unterschiedlich von Stakeholdern bewertet. Die deutsche Erstausbildung wird z.B. als den Bedarf der Industrie treffend bewertet, während andere Arbeitsmarktorientierung eher vermissen lassen. Auch im Hinblick auf eine Zuordnung zu den Niveaus des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR), kommen die unterschiedlichen Länder und Programme zu unterschiedlichen Ergebnissen: Die Kraftfahrerausbildung in Deutschland und Spanien wird so dem EQR-Niveau 4 zugeordnet, Großbritannien ordnet Niveau 3 oder 4 zu und die Niederlande nur EQR-Niveau 2. Die Grundqualifikation nach Direktive 2003/59/EC wurde bisher von keinem untersuchten Land zugeordnet.

Jedoch auch die Richtlinienumsetzung wird von den befragten Stakeholdern nicht als genügend angesehen, um einen Fahrer ausreichend auf seine Tätigkeit vorzubereiten. Im Hinblick auf die Weiterbildung deuten die Umfrageergebnisse darauf hin, dass besonders Ansätze, die Unternehmen und Fahrern eine Möglichkeit zur Wahl lassen, besonders positiv aufgenommen werden. Das zeigt bereits, dass – auch wenn alles auf eine Richtlinie zurückgeht – die EU-Mitgliedsstaaten freie Hand bei der Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG haben, was zu zahlreichen Unterschieden führt:

Es wird z.B. gleichermaßen Gebrauch von den unterschiedlichen Optionen für die Grundqualifikation gemacht. Von den untersuchten Ländern haben Italien, Spanien und Großbritannien Training und Test, Österreich, Ungarn und die Niederlande nur Test und Deutschland beide Möglichkeiten gewählt. Bei der Weiterbildung hat sich nur Ungarn für einen Test entschieden. Unterschiede zeigen sich jedoch besonders im Hinblick auf den Umgang mit der Weiterbildung. Während z.B. die Niederlande und Großbritannien ein hohes Maß an Flexibilität bei der Themenwahl zulassen, regulieren die anderen untersuchten Länder die Themen stark und definieren feststehende Themen und die entsprechende Zeitaufteilung. Unterschiede bestehen auch im Hinblick auf die Zulässigkeit von anderen Pflichtschulungen im Rahmen der Weiterbildung. Großbritannien und die Niederlande akzeptieren z.B. ADR-Training als zulässig, während das in den anderen untersuchten Ländern ausgeschlossen ist.

Neben diesen unterschiedlichen Ansätzen zu Themen und Zeitaufteilung im Rahmen der Weiterbildung existieren auch Unterschiede im Hinblick auf Anforderungen an Trainer und Anbieter, Qualitätssicherung und die Umsetzung von Prüfungen. Obwohl alle Ansätze mit der Richtlinie im Einklang sind, führen die nationalen Auslegungen zu großen Unterschieden in der Umsetzung und vor allem in den Lernergebnissen des Trainings bei den Teilnehmenden. Dies führt zu mangelnder Vergleichbarkeit und unterschiedlichen Ergebnissen von Berufskraftfahrerqualifikation nach Richtlinie 2003/59/EG in Europa.

Ebenso unterscheiden sich die Organisation des Trainings und die angewandten didaktischen Ansätze. Trainingsgruppen bestehen z.B. in Deutschland aus 20-40 Teilnehmern, während die durchschnittliche Gruppengröße in Österreich, Italien und Großbritannien zwischen 5 und 15 liegt. Methodische Ansätze beinhalten lernerzentrierte Ansätze, die aktive Trainingsmethoden und einen großen Praxisanteil beinhalten, aber auch Vortrag und Theorie dominierte Ansätze. Gleiches gilt für Prüfungsmethoden. Jedoch auch Bestimmungen/ Verordnungen haben starken Einfluss. Praktisches Fahren ist z.B. nur in einigen Ländern festgeschriebener Trainingsbestandteil und auch Bestimmungen/ Verordnungen zum Simulator- und Computereinsatz im Training unterscheiden sich stark von Land zu Land.

Der vollständige Bericht kann unter www.project-profdriv.eu herunter geladen werden.