

# ProfDRV Projekt Newsletter



Ausgabe II - Juni 2012

Berufskraftfahrer - ein Beruf, bei dem es um mehr geht, als ums Fahren  
Anforderungen an die Berufskraftfahrerausbildung in Europa

## Newsletter Inhalt

- Wie können wir in Europa ein gemeinsames minimales Qualifikationsniveau für die Berufskraftfahrerqualifikation sichern?
- Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei der Berufskraftfahrerausbildung in Europa
- Der Fahrermangel in Kanada und welche Maßnahmen ergriffen werden
- Andere Länder, andere Sitten: Kraftfahrergrundqualifikation in verschiedenen europäischen Ländern
- Wir sind das ProfDRV Konsortium!
- Wir suchen Interview-Partner!
- Die nächsten Newsletter-Ausgaben
- Impressum

## Wie können wir in Europa ein gemeinsames minimales Qualifikationsniveau für die Berufskraftfahrerqualifikation sichern?

**B**estens ausgebildete Berufskraftfahrer sind ein grundlegender Beitrag, die Straßen Europas sicherer zu machen und Europa in Bewegung zu halten. Aber erfüllen die aktuellen Fahrerqualifikationen in Europa tatsächlich dieses Ziel? Die Richtlinie 2003/59/EG ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Doch nun ist es an der Zeit, dieses ehrgeizige Ziel unter die Lupe zu nehmen und die Maßnahmen in ganz Europa miteinander zu vergleichen. Die Ergebnisse von ProfDRV zeigen, dass jedes Land seine ganz eigene Art hat, die Richtlinie 2003/59/EG zu implementieren. Deshalb muss davon ausgegangen werden, dass Berufskraftfahrer, auch wenn sie nach der gleichen Europäischen Richtlinie aus- und weitergebildet wurden, nach ihrer Aus- und Weiterbildung nicht auch automatisch das selbe angestrebte Mindestlevel erreichen. Sicherheit auf den Straßen und ein sich ständig bewegendes Europa sind für uns alle von größter Wichtigkeit; deshalb möchten wir dazu beitragen, dieses angestrebte Mindestlevel für die Berufskraftfahrerqualifikation zu erreichen. Aber wie können wir dies realisieren? ProfDRV schlägt vor, den europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) anzuwenden. Dies soll die Fahrerausbildung über nationale Grenzen hinweg vergleichbar und transparent machen, und gleichzeitig auf die Anforderungen des Berufs eingehen. Der EQR wird gerade in die Bildungssysteme Europas integriert; warum also nicht auch in die Berufskraftfahrerausbildung?



Dr. Peter Littig, Leiter Bildungspolitik und -strategie,  
DEKRA Akademie GmbH (DE)

## Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei der Berufskraftfahrerausbildung in Europa

**O**bwohl alles auf eine gemeinsame europäische Richtlinie zurückgeht, sind die EU-Staaten frei in ihrer Entscheidung, wie sie die Richtlinie 2003/59/EG in ihre nationalen Systeme integrieren. Das führt zu vielen Gemeinsamkeiten, aber zu noch mehr Unterschieden. Die größten Gemeinsamkeiten gehen zurück auf die Faktoren, die direkt von der Richtlinie geregelt werden, wie zum Beispiel die Inhalte, die zur Grundqualifikation gemäß Anhang 1 der Richtlinie gehören, oder die Zeit, die Fahrer für Weiterbildung aufwenden müssen. Aber darüber hinaus unterscheiden sich die Ansätze stark.



Alles gleich und doch verschieden - Fahrer in Europa.

Beispielsweise machen die EU-Staaten gleichermaßen Gebrauch von den verschiedenen Optionen zur Grundquali-





fikation. Von den im Projekt ProfDRV untersuchten Staaten, vertrauen Italien, Spanien und Großbritannien auf die Methode Training und Test. Österreich, Ungarn und die Niederlande wählen die reine Test-Option. Deutschland lässt beides zu. Innerhalb der Weiterbildung, verlangt nur Ungarn einen abschließenden Test. Diese Wahl lässt sich teilweise mit der Aus- und Weiterbildungstradition der Länder begründen, wie zum Beispiel in Großbritannien, den Niederlanden und Ungarn.

Große Unterschiede gibt es hinsichtlich der Weiterbildung. Während sich die Niederlande und Großbritannien bei den Themen sehr flexibel zeigen (Großbritannien bietet 2.500 Kurse an, die Niederlande immerhin 200), regulieren die anderen untersuchten Staaten die Themen stark. Bestimmte Gebiete müssen innerhalb bestimmter Zeiträume abgeleistet werden. Es gibt auch Unterschiede bei der möglichen Themenauswahl an sich. Großbritannien und die Niederlande betrachten z.B. ADR-Training als möglichen Weiterbildungsinhalt. Alle anderen untersuchten Länder akzeptieren diese bereits anderweitig regulierte Weiterbildung nicht.

Neben den unterschiedlichen Ansätzen, gibt es auch deutliche Unterschiede bei den Anforderungen an Weiterbildungsstätten und Trainer, an die Qualitätssicherung und die Art und Weise, wie die zusätzlichen Kompetenzen später geprüft werden. Obwohl alle Ansätze mit der Richtlinie konform sind, führen die verschiedenen Spezifikationen zu großen Unterschieden bei der Anwendung und den tatsächlichen Ergebnissen der Schulungen. Dies führt zu mangelnder Vergleichbarkeit



Berufskraftfahrer können mehr als nur fahren!

der Berufskraftfahrerqualifikation und ihrer Ergebnisse in Europa.

Ebenso deutlich unterscheiden sich die Organisation der Ausbildung und die didaktischen Ansätze. Die Gruppen in Deutschland sind verhältnismäßig groß - zwischen 20 und 40 Teilnehmer. Die durchschnittliche Gruppengröße in Österreich bewegt sich hingegen zwischen fünf und 15 Teilnehmern. Die Methoden unterscheiden sich ebenso grundlegend und basieren auf lernerbasierten Ansätzen, die mit aktiven praxisbezogenen Trainingsmethoden arbeiten, jedoch auch auf vortraglastigem Unterricht mit starkem Theoriebezug. Das selbe gilt für die Prüfungsverfahren. Praktisches Fahren gehört lediglich in den Niederlanden, in Schweden und in Spanien zur Weiterbildung. Weitere große Unterschiede zwischen den einzelnen untersuchten Staaten gibt es bei Simulatoren und

Computer-basiertem Lernen.\*

All diese Beobachtungen aus nur sieben Ländern lassen vermuten, dass so unterschiedliche Ansätze zu keinem gemeinsamen Mindestlevel für die Berufskraftfahrerqualifikation in Europa führen können, gleichwohl sich alle auf die selbe Richtlinie beziehen. In manchen Fällen bekommt man in Interviews mit Fahrern und Arbeitgebern sogar den Eindruck, dass es gar keinen Unterschied zur vorherigen Situation gibt. Manch einer mag in diesem Fall fordern, die Fahrerausbildung in Europa noch weiter zu harmonisieren und zu regulieren, um diese Mindeststandards zu erreichen. Doch angesichts der Unterschiedlichkeit der nationalen Aus- und Weiterbildungssysteme darf man zweifeln, ob dies zu einem zufriedenstellenden Ergebnis führen würde. \*\*

Der europäische Qualifikationsrahmen (EQR) schlägt vor, die Ausbildung auf Lernergebnisse aufzubauen. Das könnte eine Lösung sein, da die oben genannten Input-Faktoren nicht vergleichbar sind und nicht die gleichen Lernergebnisse hervorbringen. Könnte dies ebenso eine Option sein, um gemeinsame Mindeststandards für die europäische Berufskraftfahrerqualifikation sicherzustellen? ProfDRV untersucht diese Frage und unterstützt diese Lösung mit dem Entwurf eines Kernprofils für Berufskraftfahrer, das sich auf Lernergebnisse und EQR-kompatible Qualitätsstandards stützt.



*\*Weitere Informationen zu diesen Gemeinsamkeiten und Unterschieden können Sie den ProfDRV Reports "VET schemes for professional drivers in Europe" und "Methods and assessment in training for professional drivers" und den Länderfallstudien zur Implementierung der Richtlinie auf [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu) entnehmen.*

*\*\*Vergleichen Sie die ProfDRV Fallstudie "2003/59/EC - standardised Europe-wide initial and continuous vocational education and training for professional drivers: Strategies, consequences, opportunities and threats", abrufbar unter [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu).*

## Der Fahrermangel in Kanada und welche Maßnahmen ergriffen werden

In Kanada wird der Transportsektor in den nächsten zehn Jahren sein Personal nicht nur halten, sondern deutlich vergrößern müssen. Die Industrie muss diesen Mangel bekämpfen, der vor allem am hohen Alter der Fahrer liegt, aber auch an der hohen Fluktuation und der Schwierigkeit, qualifizierte Fahrer zu finden.

Heute gibt es etwa 31.000 Transportfirmen, die mehr als 290.000 Menschen beschäftigen, mehrheitlich (68%) Lkw-Fahrer mit Führerschein Klasse 1/AZ. Während der Führerschein in Kanada Grundvoraussetzung ist, gibt es für Fahrer keine andere vorgeschriebene Ausbildung oder sonstige Qualifikationen.

Die Erwerbstätigen im Transportsektor werden immer älter, wie in anderen Industriezweigen auch. Die CTHRC-Umfrage





von 2011 für Arbeitgeber im Transportgewerbe hat neue Statistiken aufgedeckt, die deutlich zeigen, dass sich Arbeitgeber noch nie größere Sorgen um die Personalplanung und vor allem um die Personalentwicklung machen mussten.

Um diesem Mangel Herr zu werden, unterstützt das CTHRC eine Reihe von Initiativen, um die Industrie zu unterstützen. Wir haben nationale Berufsstandards für Berufskraftfahrer, Fahrereinsteiger, Fahrlehrer, Disponenten und Tankerfahrer entwickelt. Es gibt eine spezielle Website für Karrieren in der Transportbranche, wie auch drei Ratgeber für Personalman-



Es bewegt sich etwas in Kanadas Transportindustrie.

agement in der Branche. In einer neuen Initiative entwickeln wir Berufsstandards für „shunt driver“ (Fahrer, der Trailer usw. auf dem Firmengelände rangiert) und Lagerarbeiter. Diese Standards helfen der Industrie, Weiterbildungsbedarfe zu definieren und helfen bei der Personalsuche, da sie einen klareren Karriereweg vorgeben und die Arbeitsmobilität fördern.

Gerade für Fahrer gibt es in Kanada bisher kein verbindliches Einstiegslevel oder weiteres Training. Das alleine ist schon ein Kernproblem – und die Industrie muss dieses Problem sorgfältig untersuchen, wenn sie effektiv mit dem Fahrer-mangel fertig werden will. Eine konstante Sorge, die wir von Arbeitgebern in Kanada hören, ist, dass der Lkw-Fahrer als Ausbildungsberuf anerkannt werden muss – und das CTHRC kann dem nur zustimmen! Während sich die Industrie immer mehr Sorgen um den Fahrermangel macht, sehen wir, dass das Interesse an verbindlicher Weiterbildung wächst – mehr dazu in der nächsten Ausgabe.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.cthrc.com](http://www.cthrc.com).

Angela Splinter, CTHRC (CA)

## Andere Länder, andere Sitten: Kraftfahrergrundqualifikation in verschiedenen europäischen Ländern

**B**evor die Richtlinie 2003/59/EG implementiert wurde, gab es drei Optionen, wie man in Österreich ein Berufskraftfahrer werden konnte:

1) Führerschein Klasse C und unfallfrei. 2) Drei-jährige Ausbildung im Fach Gütertransport. 3) Eine Ausbildung in einem ähnlichen Beruf und der Führerschein Klasse C erlaubt

es dem Auszubildenden, an der finalen Prüfung teilzunehmen, um ein Berufskraftfahrer zu werden. Die gängigste Methode, um Berufskraftfahrer zu werden, war schlicht der Führerschein Klasse C. Das bedeutet, dass die meisten Fahrer vor der Richtlinie 2003/59/EG keine systematische Ausbildung erfahren haben. Die meisten Schulungen, die angeboten wurden, waren firmeninterne Trainings. Als die Richtlinie eingeführt wurde, wurden vorher zahlreiche Meetings abgehalten, um die Meinungen von Experten zu hören. 2008 wurde die Richtlinie im Bundesgesetz verankert, auch wenn die neun Bundesländer selbst für die Implementierung zuständig sind.

Österreich hat sich in der Grundausbildung für die reine Test-Option entschieden. Die abschließende Ausbildungsprüfung wird als gleichwertig anerkannt. Die theoretischen und praktischen Prüfungen sind in ganz Österreich nicht standardisiert, da die Landesregierungen für die Prüfungen zuständig sind. Die meisten befragten Experten bedauerten, dass die reine Test-Option ausgewählt wurde. Sie halten eine grundlegende Ausbildung angemessener, um die Anforderungen der Richtlinie zu erfüllen. Um den Beruf auch weiterhin auszuüben, müssen Fahrer in fünf Jahren 35 Stunden in Weiterbildungskursen absolvieren. Die Module legen den Fokus auf Verkehrssicherheit und kraftstoffsparende Fahrweise. Fahrer können die Trainings praktisch und theoretisch absolvieren.

Die meisten der interviewten Experten haben grundsätzlich die Maßnahmen begrüßt, die die Richtlinie vorschlägt, geben aber zu bedenken, dass die Richtlinie für die Fahrer eine zusätzliche Last bedeutet, da sie ja für ihre Ausbildung verantwortlich sind. Obwohl Gewerkschaften und die Arbeiterkammer versucht haben, die Verantwortung von den Fahrern zu den Firmen zu verschieben, funktioniert dies nur für die Weiterbildung. Die Experten bezweifeln generell, dass die Maßnahmen in der Richtlinie etwas gegen den Fahrermangel ausrichten können. Zudem sei das Ziel der Vergleichbarkeit noch nicht erreicht.

Tanja Bacher, 3srl (AT)

## “Wir sind das ProfDRV Konsortium!”

**E**lf Partner-Organisationen und öffentliche Institutionen sowie wissenschaftliche Partner sind im ProfDRV Projekt aktiv. Insgesamt tragen 16 Organisationen aus elf Ländern zum Projekt bei. Hier sind zwei von ihnen:

VTL ist als Weiterbildungsinstitut in den Niederlanden spezialisiert auf den Transport- und Logistiksektor. Es führt die Aus- und Weiterbildung für Arbeitnehmer, Manager und Unternehmer durch. VTL bietet kontinuierliche Weiterbildung für Menschen an, die bereits in diesem Sektor arbeiten und schulen ausgebildete Arbeitnehmer für alle Branchen im Sektor. In enger Zusammenarbeit mit der Geschäftswelt entwickelt VTL eine Reihe von Weiterbildungskursen, die genau auf den Markt abgestimmt







ist. Das wichtigste ist, dass der Arbeitsmarkt optimal gemäß der Interessen von Geschäft und Arbeitgebern funktioniert. Als das landesweite Zentrum in den Bereichen Ausbildung, Weiterbildung und Arbeitsmarkt im Transport- und Logistiksektor, kommt VTL die Aufgabe zu, die Qualität in der Ausbildung zu sichern. VTL ist auch das Wissenszentrum für Arbeitgeber



ProfDRV project group at a meeting in Florence (IT).

und Arbeitnehmer in der Branche und überwacht den Zulauf an qualifiziertem Personal, während VTL gleichzeitig das Wissen und die Fähigkeiten der Menschen, die in dieser Branche arbeiten auf dem neuesten Stand hält.

VTL hat das Initial Development Work Package (WP) bei ProfDRV angeführt und den aktuellen Status der Berufskraftfahrerqualifikation und der Implementation der Richtlinie 2003/59/EG in Europa herausgearbeitet.

Gegründet 1392, geschlossen im 19. Jahrhundert und wiedereröffnet mit einem ambitionierten Reformprogramm im Jahr 1994. Mit diesen Kenndaten ist die Universität Erfurt (UEF) gleichzeitig die jüngste und eine der ältesten Hochschulen in Deutschland. Eines der beiden Kernthemen der Forschung ist Bildung. Das Master Programm "Weiterbildung und Bildungstechnologie" ist eines der am meisten nachgefragten Master Programme der Universität. In der Bildungsforschung ist der Stuhl "Lernen und interaktive Medien" einer der anerkanntesten in ganz Deutschland im Bereich Bildungs-Design.

Die UEF war für die Anforderungsanalyse zuständig für Berufskraftfahrer im Bereich Frachttransport innerhalb des

ProfDRV Projekts. Aufgabe war es, einige verschiedene Anforderungsprofile für Berufskraftfahrer aus verschiedenen Ländern zu analysieren. Die UEF hat mit den ProfDRV Partnern eine Umfrage unter mehr als 150 Teilnehmern zu den Aufgaben eines Berufskraftfahrers geführt. Im Moment koordinieren sie die Entwicklung eines EQR-kompatiblen Profil, das die Aufgaben eines Berufskraftfahrers im Hinblick auf die EQR-Lernergebnisse aus den Kategorien Wissen, Fähigkeiten und Kompetenzen umfasst, basierend auf den Aufgaben, die Berufskraftfahrer in der Praxis erwarten.

## Wir suchen Interview-Partner!

Wir führen eine Reihe von Umfragen und Interview-Runden durch mit verschiedenen Interessensgruppen, die mit der Berufskraftfahrerqualifikation betraut sind. Diese Interview-Runde findet zwischen April und Juni 2012 statt. Wir suchen Antworten zu zwei unserer vorläufigen Arbeitsergebnisse:

- ein vorläufiges Kernprofil für Berufskraftfahrer, das basierend auf den Aufgaben eines Fahrers in der Arbeitsrealität und nach EQR in den Sparten Wissen, Fähigkeiten und Kompetenzen definiert ist und
- vorläufige Qualitätsstandards für Berufskraftfahrer Aus- und Weiterbildung nach der Richtlinie 2003/59/EG.

## Die nächsten Newsletter-Ausgaben

Der nächste Newsletter wird im September erscheinen und den Fokus auf das EQR-kompatible Berufskraftfahrerprofil von ProfDRV legen und seine Integration in den Qualifikationsrahmen in anderen Teilen der Welt. Ebenso handelt der nächste Newsletter von interessanten Entwicklungen in der Berufskraftfahrerqualifikation in Kanada.

### Impressum:

DEKRA Akademie GmbH  
Handwerkstrasse 15, 70565 Stuttgart (DE)  
Telefon: +49.711.7861-3687, Fax: +49.711.7861-2655  
E-Mail: EU-project.akademie@dekra.com  
Internet: www.dekra-akademie.de



Dieses Projekt wird von der Europäischen Kommission unterstützt. Die Pressemitteilung gibt jedoch lediglich die Darstellung der Autoren wieder. Die Europäische Kommission ist nicht für den Inhalt verantwortlich und kann für die Weiterverwendung jeglicher Art der darin enthaltenen Informationen nicht belangt werden.

