



# Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung in Europa: Status Quo und Perspektiven

Arbeitsergebnis: 21 Version: 1.0

WP: 5 Letztes Update: November 2012

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

Unter Beteiligung von: Konsortiumpartner des ProfDRV-Projektes

Nähere Informationen zum Projekt finden Sie

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

Für nähere Informationen zur vorliegenden

Arbeit wenden Sie sich bitte an: [EU-project.akademie@dekra.com](mailto:EU-project.akademie@dekra.com)



„Dieses Projekt wurde mit Unterstützung der Europäischen Kommission finanziert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung (Mittellung) trägt allein der Verfasser; die Kommission haftet nicht für die weitere Verwendung der darin enthaltenen Angaben.“

## BERUFSKRAFTFAHRER – EIN BERUF, BEI DEM ES UM MEHR GEHT, ALS UMS FAHREN!

---

Seit 1973 ist die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern von europäischem Interesse im Hinblick auf die Gewährleistung und Erhöhung der Sicherheit auf europäischen Straßen. Dieses Interesse mündete 2003 in der Inkraftsetzung der Richtlinie 2003/59/EG, die ein gemeinsames europäisches Mindestniveau für die Qualifikation von Berufskraftfahrern definiert, das sich auf die beruflichen Fähigkeiten der Fahrer bezieht und über die Anforderungen des Führerscheins hinausgeht. Durch diese Initiative entstand erstmalig ein EU-weiter Ausbildungsstandard für einen Beruf, der zahlreiche Forschungs- und Evaluierungsmöglichkeiten im Bereich des Berufskraftverkehrs und darüber hinaus bietet. Das ProfDRV-Projekt befasst sich mit dieser Thematik und allgemein mit dem Beruf des „Berufskraftfahrers (Gütertransport)“ aus der Perspektive der beruflichen Aus- und Weiterbildung und im Lichte der europäischen Aus- und Weiterbildungspolitik, die den Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR), das Europäische Leistungspunktesystem für die Berufsbildung (ECVET) und die gesamteuropäische Initiative „Neue Kompetenzen für neue Beschäftigungen: Arbeitsmarkt- und Qualifikationserfordernisse antizipieren und miteinander in Einklang bringen“ (siehe KOM(2008) 868) umfasst. Die Ergebnisse des Projektes leisten einen Beitrag zur europaweiten Verbesserung der Berufskraftfahrerqualifikation und zur weiteren praktischen Umsetzung europäischer Berufsbildungsinstrumente in verschiedenen nationalen Realitäten.

Die Ergebnisse der im Rahmen des ProfDRV-Projektes geleisteten Forschungs- und Entwicklungsarbeit bilden einen umfangreichen Pool aus:

- Informationen zur Qualifikation von Berufskraftfahrern in ausgewählten europäischen Ländern,
- Standpunkten der verschiedenen Interessengruppen (Fahrer, Arbeitgeber, Ausbilder, Bildungsmanager, Vertreter öffentlicher Einrichtungen und Sozialpartner) aus ausgewählten europäischen Ländern zur Qualifikation von Berufskraftfahrern,
- Vorschlägen zur Bekämpfung des besorgniserregenden Mangels an ausgebildeten Berufskraftfahrern unter Berücksichtigung der Initiative „Neue Kompetenzen für neue Beschäftigungen“,
- innovativen Beiträgen zur europäischen Diskussion über die praktische Anwendung des EQR, z. B. die Erarbeitung eines EQR-kompatiblen Profils für Berufskraftfahrer (Gütertransport) und die Definition von Qualitätsstandards zur Umsetzung eines solchen EQR-kompatiblen Aus- und Weiterbildungsprogramms, und
- Empfehlungen für eine solide Realisierung eines vergleichbaren europäischen Qualifikationsstandards für Berufskraftfahrer unter konsequenter Einbeziehung der europäischen Aus- und Weiterbildungsinstrumente, die derzeit von allen EU-Mitgliedsstaaten angewandt werden.

Die vorliegende Arbeit liefert einen Überblick über die Ergebnisse des ProfDRV-Projektes und bietet eine hilfreiche Einführung über die im Rahmen des Projektes erarbeiteten und entwickelten Veröffentlichungen, Materialien und Instrumente. Sie verdeutlicht, erläutert und erörtert die Schnittstellen zwischen den einzelnen bereits umgesetzten Arbeits- und Entwicklungsschritten und den im Rahmen des Projektes untersuchten Arbeitsbereichen, wie beispielsweise der Berufskraftfahrerqualifikation im Allgemeinen und auf Grundlage der Richtlinie 2003/59/EG oder der Bedeutung des Europäischen Qualifikationsrahmens für die Realisierung eines gemeinsamen europäischen Mindeststandards für Qualifikation von Berufskraftfahrern. Alle Informationen und Ergebnisse des ProfDRV-Projektes münden in eine Reihe von Empfehlungen zur weiteren Verbesserung und Vervollständigung der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa, um den Bedürfnissen und Interessen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern gerecht zu werden und nicht zuletzt die Sicherheit auf europäischen Straßen durch gutausgebildete, qualifizierte Berufskraftfahrer zu gewährleisten und zu erhöhen.

# INHALT

---

	<i>Seite</i>
<b>(1) Gegenwärtiger Stand der Qualifikation von Berufskraftfahrern in ausgewählten europäischen Ländern</b>	<b>4</b>
(1.1) Aus- und Weiterbildungswege für Berufskraftfahrer	4
(1.2) Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG	5
(1.3) Heterogenität der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa: Ursachen und Folgen	6
<b>(2) Berufliche Aus- und Weiterbildung und der Mangel an Berufskraftfahrern</b>	<b>6</b>
(2.1) Ausrichtung der Berufsausbildung an den Anforderungen des Arbeitsmarktes	6
(2.2) Verbesserung des Images von Berufskraftfahrern	8
<b>(3) Der Europäische Qualifikationsrahmen und die berufliche Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern</b>	<b>9</b>
<b>(4) Definition von Anforderungen an die Qualifikation europäischer Berufskraftfahrer auf Grundlage ihrer täglichen Arbeit: Das ProfDRV-Profil für Berufskraftfahrer (Gütertransport)</b>	<b>10</b>
(4.1) Struktur und Inhalte des ProfDRV-Kernprofils	11
(4.2) Das ProfDRV-Profil und die Richtlinie 2003/59/EG	11
(4.3) Praktische Anwendung des ProfDRV-Kernprofils	13
<b>(5) Qualitätssicherung bei der Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa: Die ProfDRV-Qualitätsstandards</b>	<b>13</b>
(5.1) Inhalte und Struktur der Qualitätsstandards	14
(5.2) Umsetzung der ProfDRV-Qualitätsstandards	15
<b>(6) Empfehlungen für die Realisierung eines gemeinsamen europäischen Mindeststandards für die Qualifikation von Berufskraftfahrern</b>	<b>16</b>
Literatur	19

## (1) GEGENWÄRTIGER STAND DER QUALIFIKATION VON BERUFSKRAFTFAHRERN IN AUSGEWÄHLTEN EUROPÄISCHEN LÄNDERN

---

Eine genaue Untersuchung der Berufskraftfahrerqualifikationen in ausgewählten europäischen Ländern zeigt, dass sich diese in gleichem Maß wie die nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme in Europa voneinander unterscheiden. Auch die Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG, deren Ziel in der Definition und Realisierung einer gemeinsamen europäischen Mindestqualifikation für Berufskraftfahrer auf europäischer Ebene besteht, hat weder zu einer Homogenisierung der Berufskraftfahrerqualifikation noch zum angestrebten gemeinsamen Mindestqualifikationsstandard, sondern vielmehr zu einer Vielzahl an Qualifikationen und Qualifikationsniveaus von Berufskraftfahrern in Europa geführt. Das folgende Kapitel liefert einen Überblick über die unterschiedlichen, auf der Richtlinie 2003/59/EG basierenden und darüber hinausgehenden Ursprünge, Ansätze und Ergebnisse der Qualifikationen von Berufskraftfahrern in ausgewählten europäischen Ländern.

### (1.1) Aus- und Weiterbildungswege für Berufskraftfahrer

Bereits vor der Umsetzung der Richtlinie 2003/59 bestanden bei den Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Berufskraftfahrer europaweit große Unterschiede. In den meisten europäischen Ländern galt der Beruf des Berufskraftfahrers als eine Beschäftigung, die keine gesonderte Berufsausbildung erfordert, weshalb Berufskraftfahrer zunächst keine spezielle Ausbildung in ihrem Berufsfeld des „Berufskraftfahrers“ absolvierten. Es gab nur einige wenige Länder, wie die Niederlande und Frankreich, die bereits über ein obligatorisches formelles Aus- und Weiterbildungsprogramm verfügten. Andere Länder, wie Österreich, Deutschland und Ungarn, boten formelle Aus- und Weiterbildungsprogramme, wie sie für andere Berufe existierten<sup>1</sup>, auch für Berufskraftfahrer an, deren Ansehen in der Branche jedoch aus verschiedenen Gründen geringer war und ist<sup>2</sup>. Ein Großteil der europäischen Länder, wie Italien, Spanien oder Großbritannien, sahen überhaupt keine Grundausbildung für Berufskraftfahrer vor.

Die Umsetzung der Richtlinie 2003/59 und damit die Einführung eines gemeinsamen Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer<sup>3</sup> ist daher als großer Fortschritt für den Beruf des „Berufskraftfahrers“ anzusehen, insbesondere in den europäischen Ländern ohne diesbezügliche (obligatorische) formelle Grundausbildungsprogramme. Dies gilt nicht nur aufgrund der Tatsache, dass die Anforderungen an Fahrer in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen haben und ihre Beschäftigung mittlerweile nicht mehr als unqualifizierte Arbeit angesehen werden kann, die keine Berufsausbildung erfordert und von jedermann ausgeübt werden kann. Vielmehr trägt die Umsetzung der Richtlinie auch zur Professionalisierung des Berufs und somit zur Verbesserung des schlechten Berufsimages in den meisten europäischen Ländern, das eine der wesentlichen Ursachen für den Berufskraftfahrermangel in Europa ist, bei.

Die Richtlinie 2003/59/EG schafft den europäischen Rahmen für ein gemeinsames europäisches Mindestniveau der Ausbildung von Berufskraftfahrern. Sie sieht vor, dass Berufsanfänger eine berufliche Grundqualifikation und/oder eine entsprechende Prüfung absolvieren und Berufskraftfahrer alle fünf Jahre an einer 35-stündigen berufsbezogenen Weiterbildungsmaßnahme teilnehmen müssen. Die Ausbildungsinhalte und -dauer sind durch die EG-Richtlinie definiert und wurden zwischenzeitlich in den meisten EU-Ländern gemäß den Richtlinienvorgaben in nationales Recht umgesetzt.

Mittlerweile gibt es in ganz Europa entsprechende Ausbildungsangebote für Berufskraftfahrer<sup>4</sup>. Während das Angebot und die Wirkung beruflicher Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Berufskraftfahrer bislang sehr begrenzt waren, sind sie heute ein integraler Bestandteil des Berufes. Die bloße Existenz, Verfügbarkeit und Inanspruchnahme von Ausbildungsmaßnahmen ist allerdings keine Garantie für deren tatsächliche Wirkung. In der Frage, ob die einzelnen Grund- und Weiterbildungsangebote geeignet sind, „den Arbeitsmarkterfordernissen gerecht zu werden“ und „die Verkehrssicherheit zu erhöhen“, vertreten die einzelnen Interessengruppen sehr unterschiedliche Ansichten:

---

<sup>1</sup> Ein formelles Aus- und Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer dauert ca. 3 Jahre und wird im Rahmen des dualen Systems durchgeführt. Das heißt, dass die Auszubildenden von Unternehmen angestellt sind und in diesen arbeiten und als zweite Komponente ihrer Ausbildung eine Berufsschule besuchen.

<sup>2</sup> für weitere Informationen siehe ProfDRV Country Case Studies zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG, abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=253>

<sup>3</sup> Drivers Certificate of Professional Competence (CPC)

<sup>4</sup> weitere Informationen zu den einzelnen Ausbildungswegen siehe auch den ProfDRV-Bericht „Vocational Education and Training schemes for professional drivers in Europe“, abrufbar unter <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=253>

Formelle Grundausbildungsprogramme, wie sie in Deutschland und in den Niederlanden umgesetzt wurden, erfüllen die *Arbeitsmarkterfordernisse* nach Ansicht der Interessengruppen klar und deutlich. Interviews mit ungarischen Interessengruppen lassen dagegen vermuten, dass es in Ungarn den formellen beruflichen Aus- und Weiterbildungsprogrammen für Berufskraftfahrer an einer Ausrichtung am Arbeitsmarkt fehlt. Die Einführung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer wird ähnlich bewertet. Die Interviews lassen – zumindest für einige Länder – bezweifeln, dass die Ansätze zur allgemeinen und nationalen Umsetzung der Richtlinie den Arbeitsmarkterfordernissen in Bezug auf die Berufskraftfahrerqualifikation ausreichend entsprechen und eine adäquate Vorbereitung auf den Beruf gewährleisten. Während verschiedene Interessengruppen anmerken, dass es für eine Bewertung der Auswirkungen der einzelnen Ausbildungswege auf die *Verkehrssicherheit* noch zu früh sei, verzeichnen manche schon heute eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Umsetzung des Befähigungsnachweises für Fahrer, während wiederum andere gänzlich bestreiten, dass dessen Einführung jetzt oder in Zukunft Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben werde, da andere Aspekte in diesem Zusammenhang eine weitaus größere Rolle spielten.

## (1.2) Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG

Die unterschiedlichen Ansichten der Interessengruppen in Bezug auf den Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer sind bereits ein erster Indikator für die heterogene Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG. Wenngleich die europäische Richtlinie die gemeinsame Grundlage bildet, können die EU-Mitglieder frei darüber entscheiden, wie sie den Befähigungsnachweis in ihren nationalen Systemen implementieren. Dies führt zu *vielen Gemeinsamkeiten und noch mehr Unterschieden*. Die meisten Gemeinsamkeiten beruhen auf den *unmittelbar durch die Richtlinie 2003/59/EG geregelten Faktoren*, wie beispielsweise die in Anhang 1 der Richtlinie definierten Anforderungen an die Qualifikationsinhalte oder die vorgegebene Ausbildungszeit. Über diesen geregelten Rahmen hinaus weisen die Durchführungsansätze jedoch große Unterschiede auf.

So machen die einzelnen EU-Mitglieder beispielsweise in gleichem Maße Gebrauch von den vordefinierten *Optionen für die Grundqualifikation*. Von den im Rahmen des ProfDRV-Programms untersuchten Ländern entschieden sich Italien, Spanien und Großbritannien für die Option *Unterrichtsteilnahme und Prüfungen*, Österreich, Ungarn und die Niederlande für die Option *Prüfungen* und Deutschland für beide Optionen. Bei der Weiterbildung entschied sich lediglich Ungarn für eine Abschlussprüfung. Diese Entscheidungen lassen sich zum Teil auf die Ausbildungstraditionen in den einzelnen Ländern, z. B. in Großbritannien, den Niederlanden und Ungarn, zurückführen.

Erhebliche Unterschiede sind auch in Bezug auf die *Weiterbildung* festzustellen. Während die Niederlande und Großbritannien bei der Auswahl der Weiterbildungsthemen eine hohe Flexibilität bieten (in Großbritannien sind fast 2.500 und in den Niederlande ca. 200 Weiterbildungskurse zugelassen), herrschen in allen anderen untersuchten Ländern strenge Bestimmungen zu den Weiterbildungsthemenbereichen, die innerhalb festgelegter Fristen zumindest teilweise absolviert werden müssen. Auch bei der Wählbarkeit anderer Pflichtkurse als Bestandteil der Weiterbildung bestehen Unterschiede. So sind beispielsweise ADR-Schulungen in Großbritannien und den Niederlanden im Gegensatz zu allen anderen untersuchten Ländern fakultativ.

Neben diesen unterschiedlichen Ansätzen bezüglich der Themenbereiche und zeitlichen Gestaltung von Weiterbildungsmaßnahmen sind auch bei den *Anforderungen an Ausbildungsstätten und Ausbilder, der Sicherung der Ausbildungsqualität und der Umsetzung von Prüfungen* Unterschiede festzustellen. Obwohl alle Ansätze den Richtlinienvorgaben entsprechen, führen unterschiedliche Auslegungen zu erheblichen Unterschieden in der Umsetzung und den tatsächlichen Ausbildungsergebnissen und damit zu einer mangelnden Vergleichbarkeit der Berufskraftfahrerausbildung und ihrer Ergebnisse in Europa.

Auch bei der *Gesamtorganisation der Ausbildung und den angewandten didaktischen Ansätzen* bestehen große Unterschiede. So sind die Ausbildungsgruppen in Deutschland beispielsweise mit 20 – 40 Teilnehmern relativ groß, während sie in Österreich, Italien oder Großbritannien im Durchschnitt nur 5 bis 15 Teilnehmer umfassen. Die bei der Ausbildung angewandten methodischen Konzepte unterscheiden sich ebenfalls deutlich voneinander und beinhalten lernerzentrierte Ansätze, die aktive Lehrmethoden und einen hohen Praxisanteil umfassen, aber auch Lehrmethoden, die auf Vorträgen und Vorlesungen basieren und eine hohe Theoriekomponente aufweisen. Gleiches gilt für die Prüfung und Bewertung. Darüber hinaus wird die Umsetzung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen stark durch Bestimmungen und Vorschriften beeinflusst. In den Niederlanden, in Schweden und in Spanien ist praktisches Fahren beispielsweise ein obligatorischer Ausbildungsbestandteil. Und auch bei den

Bestimmungen und Vorschriften zu Simulator- und EDV-gestütztem Lernen bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Ländern<sup>5</sup>.

### (1.3) Heterogenität der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa: Ursachen und Folgen

Die vorstehend beschriebenen Ergebnisse aus der Untersuchung von nur sieben Ländern lassen vermuten, dass die verschiedenen Ansätze nicht zu dem angestrebten gemeinsamen europäischen Mindeststandard für die Qualifikation von Berufskraftfahrern führen, obwohl sich alle auf ein und dieselbe europäische Richtlinie beziehen. In Abhängigkeit von den historischen, kulturellen, politischen, wirtschaftlichen und selbst behördlichen Gegebenheiten unterscheiden sich die Ausbildungsansätze stark voneinander. Sie sind aus diesem Grund nicht miteinander vergleichbar und führen zu äußerst unterschiedlichen Ergebnissen im Hinblick auf die Fähigkeiten der Lernenden. In einigen Fällen ergaben die Interviews mit Arbeitgebern und Fahrern sogar, dass gegenüber dem Vorzustand ohne Ausbildung keinerlei Unterschiede festzustellen sind, da die Ausbildung und/oder Prüfungen nicht die erforderliche (pädagogische) Qualität besitzen, um die in der Richtlinie angestrebten Ergebnisse zu gewährleisten.

Welche (Lern-)Ergebnisse werden jedoch von der Grundqualifikation und Weiterbildung zum Erwerb des Befähigungsnachweises erwartet? Welche Kompetenzen und Fähigkeiten muss der Inhaber des Befähigungsnachweises besitzen? Die Richtlinie 2003/59/EG beschreibt in erster Linie Inputparameter, wie Unterrichtsinhalte, Schulungsdauer oder formelle Anforderungen an die Ausbildungsstätte, während anzustrebende oder zu überprüfende Lernergebnisse oder Lernziele, die einen gemeinsamen Nenner für die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa bilden könnten, völlig fehlen. Es kann daher nicht behauptet werden, dass die Richtlinie 2003/59/EG die notwendige Grundlage für einen gemeinsamen europäischen Mindeststandard für die Qualifikation von Berufskraftfahrern schafft.

Man könnte argumentieren, dass die Ausbildung von Berufskraftfahrern in diesem Fall noch *weiter auf europäischer Ebene harmonisiert und reguliert* werden müsse, um diesen gemeinsamen Mindestqualifikationsstandard zu erreichen. Angesichts der Diversität der nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme in Europa ist es jedoch mehr als fraglich, ob sich dadurch das gewünschte Ergebnis erreichen ließe.<sup>6</sup>

## (2) **BERUFLICHE AUS- UND WEITERBILDUNG UND DER MANGEL AN BERUFSKRAFTFAHRERN**

---

Die Transport- und Logistikbranche ist eine der Branchen, die am stärksten unter dem zunehmenden Fachkräftemangel in Europa leiden. Der Beruf des Berufskraftfahrers ist einer derjenigen, die am meisten von diesem Mangel betroffen sind. In einigen europäischen Ländern und Regionen führt dieser Mangel schon heute zu ernsthaften Problemen. Neben verschiedenen anderen Faktoren ist die berufliche Aus- und Weiterbildung einer der Aspekte, die langfristig zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels beitragen können. In diesem Kapitel werden die Möglichkeiten der beruflichen Aus- und Weiterbildung zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels erörtert.<sup>7</sup>

### (2.1) Ausrichtung der Berufsausbildung an den Anforderungen des Arbeitsmarktes

Der Mangel an Berufskraftfahrern ist, wie die Forschungsergebnisse des ProfDRV-Projektes zeigen, in erster Linie ein qualitativer Mangel in Form eines Missverhältnisses zwischen den Kenntnissen, Fertigkeiten und Kompetenzen, die von der Industrie bzw. im Beruf gefordert werden, und denen, die die Berufskraftfahrer auf dem Arbeitsmarkt besitzen. Es ist daher sinnvoll, die verfügbaren beruflichen Aus- und Weiterbildungsprogramme (formell und informell) dahingehend zu überprüfen, inwieweit sie den Anforderungen und Erwartungen des Arbeitsmarktes entsprechen, und gegebenenfalls auf Grundlage der Arbeitsmarkter-

---

<sup>5</sup> Weitere Informationen zu diesen Gemeinsamkeiten und Unterschieden sind den ProfDRV-Berichten „VET schemes for professional drivers in Europe“ und „Methods and assessment in training for professional drivers“ sowie den Länderfallstudien zur Umsetzung der Richtlinien zu entnehmen; abrufbar unter [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu).

<sup>6</sup> siehe auch 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)

<sup>7</sup> für weitere Informationen siehe auch die ProfDRV-Publikation „Vocational Education and Training means to approach the shortage of professional drivers in Europe“, abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=256>

fordernisse<sup>8</sup> Änderungen vorzuschlagen. Zu diesem Zweck haben die ProfDRV-Partner Interviews und Bürostudien durchgeführt, um genauer zu ermitteln, in welchem Maß die einzelnen Aus- und Weiterbildungsstrukturen für Berufskraftfahrer nach Ansicht der Interessengruppen den Anforderungen des Arbeitsmarktes bzw. der Industrie entsprechen:

Die erhobenen Daten zeigen, dass die Anforderungen derjenigen Qualifikationen als *den Arbeitsmarkterfordernissen entsprechend* angesehen werden, die entweder im Rahmen eines sozialen Dialogs entwickelt wurden, wie beispielsweise die niederländischen oder deutschen Ausbildungs- und Umschulungsstrukturen, oder die so flexibel sind, dass sie sich auf unkomplizierte Weise an die Bedürfnisse der Industrie anpassen lassen, wie es in Großbritannien der Fall ist. Qualifikationen, die im Rahmen eines von oben nach unten gerichteten Prozesses entwickelt wurden, wie bei der Pflichtausbildung in Italien oder den richtlinienbezogenen Ausbildungsstrukturen in Deutschland, erfüllen dagegen, nach Einschätzung der Interessengruppen, die Qualifikationsanforderungen des Arbeitsmarktes an Berufskraftfahrer nicht, wenngleich sie als Schritt in die richtige Richtung gewertet werden. Die Situation in Deutschland zeigt, dass bei der Berufskraftfahrerausbildung eine Qualifikation, die als *dem Qualifikationsbedarf entsprechend* bewertet wird, wie es bei der deutschen Ausbildung zum Berufskraftfahrer der Fall ist, nicht zwangsläufig von der Branche akzeptiert wird. Dies lässt sich in erster Linie mit der allgemein fehlenden Lernkultur in der Branche (Houtman et al., 2004), die eher auf das Prinzip *Learning by Doing* (s. Ungarn) als auf systematische Bildungskonzepte setzt, und die bislang eher geringen Investitionen der Branche in die Ausbildung (Gijsbers, de Jong & Gelderblom, 2006) begründen.

Die Studie von Gijsbers, de Jong und Gelderblom (2006) prognostiziert in verschiedenen wirtschaftlichen Szenarien für den Straßenverkehr, dass die Qualifikationsanforderungen an Berufskraftfahrer in Zukunft deutlich zunehmen werden. Dies betrifft insbesondere Fähigkeiten, die sich auf Stressbewältigung, Selbstmanagement, planerische, soziale (Kommunikation, Teamarbeit) und interkulturelle Kompetenzen beziehen. Ferner spielen e-Skills und technische Kompetenzen (Gijsbers, de Jong & Gelderblom, 2006, siehe auch pwc, 2012) sowie Lehrfähigkeit in Zukunft eine bedeutende Rolle (Liebel & Hofmann, 1998). Auch das wachsende Aufgabenfeld von Fahrern innerhalb der Logistikkette, das Aufgaben umfasst, die dem eigentlichen Gütertransport vor- oder nachgeschaltet sind, spielt künftig eine wichtige Rolle und sollte in Bezug auf den Qualifikationsbedarf weiter untersucht und beobachtet werden. Die ProfDRV-Ergebnisse haben darüber hinaus gezeigt, dass in den untersuchten Ländern bislang nur sehr wenige Bildungsmaßnahmen zu Themen der gesunden Lebensführung, wie Ernährung, Fitness und ergonomische Arbeitsgestaltung, umgesetzt wurden, obwohl diese Komponente bei einem Beruf wie dem des Berufskraftfahrers mit einer immer älter werdenden Arbeitnehmererschaft eine große Rolle spielt und der Gesundheit in Bezug auf die Berufsausübung in einem höheren Alter eine besondere Bedeutung zukommt. Auch andere Aspekte, wie der Umgang mit Gefahrensituationen im Verkehr, unregelmäßigen Arbeitszeiten oder Müdigkeit, werden in der Ausbildung nur selten thematisiert. Diese Feststellungen zeigen, dass den ständig wechselnden Arbeitsbedingungen und wachsenden Qualifikationsanforderungen und damit der kontinuierlichen Aktualisierung von Grundqualifikation und Weiterbildung(-standards) für Berufskraftfahrer künftig noch mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht werden muss, um die Beschäftigungsfähigkeit der Fahrer in einer in beständigem Wandel befindlichen Industrie zu gewährleisten.

Der Qualifikationsbedarf und die bei der Berufsausbildung thematisierten Qualifikationsinhalte sind jedoch nicht die einzigen Faktoren, die bei der Ausrichtung an den Arbeitsmarktanforderungen zu berücksichtigen sind. Die Ergebnisse der ProfDRV-Interviews zeigen, wie wichtig Qualität bei der Berufskraftfahrerausbildung ist. Wie bereits erwähnt, sehen die Interessengruppen teilweise keinen Unterschied zwischen Fahrern mit Befähigungsnachweis und unausgebildeten Fahrern, obwohl die Fahrer mit Befähigungsnachweis eine Berufsausbildung und/oder entsprechende Prüfung absolviert haben. Die ProfDRV-Untersuchung der Aufgaben von Berufskraftfahrern (s. Kapitel 4 dieser Veröffentlichung) zeigt, dass sich diese Beurteilung nicht auf falsche Inhalte bei der Ausbildung bzw. Prüfung von Fahrern zum Erwerb des Befähigungsnachweises zurückführen lässt. Es gilt daher zu überprüfen, ob nicht auch andere Parameter zu einer mangelhaften Ausbildung von Berufskraftfahrern führen können. Auf einen möglichen Parameter wurde bereits verwiesen: die fehlende Definition eines echten Ausbildungsstandards in Form von Lernergebnissen statt Ausbildungsinhalten. Ein weiterer Parameter ist in der Ausbildungs- und Prüfungsqualität selbst zu suchen. Hierzu gehören unter anderem die Angemessenheit der methodischen Konzepte und Methoden, die angewandt werden, um die Lernenden mit den erforderlichen Fähigkeiten zur kompetenten Erfüllung der Aufgaben eines Berufskraftfahrers auszustatten und auf die schwierigen Arbeitsbedingungen vorzubereiten, die Qualifikation der Ausbilder in ihren jeweiligen Fachbereichen und in pädagogischen Belangen im Hinblick auf eine aufgaben- und handlungsorientierte

<sup>8</sup> Dies wird teilweise im Rahmen des ProfDRV-Projektes geleistet. ProfDRV hat die tatsächlichen Arbeitsaufgaben von Berufskraftfahrern untersucht und daraus ermittelt, welche Kenntnisse, Fertigkeiten und Kompetenzen vermittelt werden müssen, damit diese Aufgaben erfüllt werden können. Das Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit ist im ProfDRV-Kernprofil für Berufskraftfahrer (Gütertransport) dargestellt, siehe Kapitel 4 dieser Publikation oder [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu).

Ausbildung oder auch die Verlässlichkeit und Validität der Prüfungen, die nicht nur Kenntnisse, sondern auch Fertigkeiten und Kompetenzen im Sinne des EQR abfragen.<sup>9</sup>

## (2.2) Verbesserung des Images von Berufskraftfahrern

Immer wieder zeigt sich, wie wichtig es ist, die Bedingungen für die Anerkennung des Fahrerberufs als qualifizierte Beschäftigung mit einer angemessenen beruflichen Aus- und Weiterbildung sowie Möglichkeiten zur beruflichen Entwicklung und Verbesserung zu schaffen, um (junge) Menschen für den Beruf zu gewinnen und das Image der Berufskraftfahrer grundsätzlich und innerhalb der Branche zu verbessern (siehe auch Gijbers, de Jong & Gelderblom, 2006). Verschiedene Veröffentlichungen (siehe u. a. European Agency for Safety and Health at Work, 2011) und die Forschungsergebnisse des ProfDRV-Projektes zeigen allerdings, dass diese Bedingungen in Bezug auf den Beruf des Berufskraftfahrers nicht erfüllt sind.

Die Heterogenität der beruflichen Aus- und Weiterbildung für Berufskraftfahrer in Europa wurde bereits an früherer Stelle beschrieben. Nun könnte man argumentieren, dass die Einführung eines obligatorischen beruflichen Aus- und Weiterbildungsprogramms für Berufskraftfahrer im Zuge der Richtlinie 2003/59/EG die besten Voraussetzungen für eine angemessene berufliche Aus- und Weiterbildung von Fahrern und somit zur Verbesserung des Ansehens des Berufsstandes schaffe. Dies gilt jedoch leider nicht in allen Fällen, da der Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer oft nicht in die nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme integriert ist. Die ProfDRV-Partnerländer haben bei der Einbettung der Richtlinie 2003/59/EG in ihre nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme aufgrund verschiedener Faktoren ganz unterschiedliche Wege beschritten:

- In Österreich und in Deutschland wurde neben der bereits existierenden Facharbeiterausbildung ein paralleles Programm zum Erwerb des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer eingeführt, wobei aber Absolventen der Lehrausbildung auch den Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer erhalten können.
- In Großbritannien, Spanien<sup>10</sup> und Italien wurden neue Ausbildungsprogramme für den Erwerb des Befähigungsnachweises eingeführt, die nicht mit ggf. existierenden beruflichen Aus- und Weiterbildungswegen verknüpft sind.
- Ungarn hat eine bereits existierende obligatorische Grundausbildung für Berufskraftfahrer durch den Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer nach der Richtlinie 2003/59/EG ersetzt und bietet zusätzlich ein zweites berufliches Aus- und Weiterbildungsprogramm ohne Bezug zum Befähigungsnachweis an.
- Die Niederlande haben den Befähigungsnachweis für Fahrer in ihr bereits existierendes berufliches Aus- und Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer integriert.

Keine der Grundqualifikationen zum Erwerb des Befähigungsnachweises, die ausschließlich auf der europäischen Richtlinie basieren, wurde bei den Nationalen Qualifikationsrahmen, die derzeit umgesetzt werden, als formeller Berufsabschluss angesehen<sup>11</sup>. Die teilweise parallele Existenz bzw. fehlende Einbettung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die formellen nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme ist als verpasste Chance zu werten, das Ansehen von Berufskraftfahrern zu verbessern, da der Beruf dadurch gegenüber anderen qualifizierten Berufen mit formalisierten und anerkannten beruflichen Aus- und Weiterbildungsprogrammen, wie Mechatroniker, Friseur, Elektriker oder Büroangestellter, weiterhin als ungleichwertig und weniger anspruchsvoll wahrgenommen wird.

<sup>9</sup> siehe auch die verschiedenen ProfDRV-Publikationen über die Ausbildung von Berufskraftfahrern in Europa, abrufbar unter <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=253>

<sup>10</sup> In Bezug auf Spanien wird gegenwärtig über eine Verknüpfung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer mit dem Berufskraftfahrerprofil im nationalen Qualifikationskatalog diskutiert.

<sup>11</sup> Der niederländische Befähigungsnachweis für Fahrer, der mit dem bislang existierenden Berufsbildungsprogramm verschmolzen wurde, entspricht dem Niveau 2 des Niederländischen Qualifikationsrahmens (NLQR). Der ebenfalls existierende Mindestqualifikationsnachweis, der die Mindestanforderungen der Richtlinie erfüllt, wurde dagegen nicht im NLQR berücksichtigt.



Eine ähnliche Situation besteht in Bezug auf die Weiterbildungs- und Karrieremöglichkeiten, die in den im Rahmen des Prof-DRV-Projektes untersuchten Ländern nicht oder nur in sehr begrenztem Maße existieren und/oder akzeptiert werden, wobei Großbritannien und zum Teil auch die Niederlande möglicherweise eine Ausnahme bilden. Dennoch lassen sich aus den ProfDRV-Forschungsergebnissen zu möglichen Karriereperspektiven, die nicht formalisiert sind, sich aber in der Industrie bieten, verschiedene Tendenzen ableiten:

- berufsinterne Spezialisierung (Schwertransport, Tankwagen usw.), die in einigen Ländern mit einem Wechsel der Gehaltsstufe verbunden ist (siehe auch Liebel & Hofmann, 1998)
- progressiver Aufstieg in Führungspositionen, beispielsweise als Teamleiter, Berufskraftfahrer mit Führungskompetenz, Fuhrparkverantwortlicher oder Dispatcher
- Aufstieg in Ausbildungspositionen in Transportunternehmen oder Ausbildungseinrichtungen
- Wechsel vom Angestelltenverhältnis zum Eigentümer/Betreiber-Status, wobei der Eigentümer/Betreiber nach einer gewissen Zeit, wenn sein Unternehmen eine bestimmte Fahrzeugzahl umfasst, nicht mehr selbst fährt und in eine Führungsposition wechselt.

Damit lässt sich festhalten, dass Berufskraftfahrer sicherlich kein Beruf ohne Entwicklungsperspektiven ist, wie er von jungen Menschen, deren Eltern und Berufskraftfahrern selbst oft wahrgenommen wird, sondern durchaus das Potenzial für eine berufliche Karriere besitzt. Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass die Industrie Karrierechancen für qualifizierte Berufskraftfahrer schaffen und erschließen muss, wie es bereits in einigen der im Rahmen des ProfDRV-Projektes untersuchten Fälle geschieht.

Nun sind aber in den untersuchten Ländern nicht nur die Karrierechancen für Berufskraftfahrer sehr beschränkt, sondern auch die formellen Weiterbildungsmöglichkeiten, die eine entsprechende berufliche Entwicklung begünstigen könnten. Lediglich in Deutschland wurde mit dem Industriemeister – Kraftverkehr ein Qualifikationsprogramm entwickelt, das sich primär an Berufskraftfahrer richtet. Dieses Qualifikationsprogramm zielt darauf ab, die Entwicklung von Berufskraftfahrern für Führungs- und Ausbildungsfunktionen zu öffnen. Auch der durch die Richtlinie 96/26/EG geregelte Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers kann zum Teil als formelle Weiterbildungsmöglichkeit für Berufskraftfahrer im Hinblick auf eine mögliche Weiterentwicklung zum Eigentümer/Betreiber einer Spedition angesehen werden. Gleiches gilt für verschiedene Ausbildungsangebote, die eine Spezialisierung ermöglichen, beispielsweise auf Gefahrgütertransporte, schwere Nutzfahrzeuge, lange Fahrzeugkombinationen, Tankwagen oder Autokräne.

Die Ergebnisse zeigen, dass dieser spezielle Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung zur Bekämpfung des Berufskraftfahrermangels weiterhin großen Handlungs- und Verbesserungsspielraum bietet. Dies gilt insbesondere in Anbetracht dessen, dass derzeit europaweite Nationale und Sektorale Qualifikationsrahmen diskutiert, erarbeitet und eingeführt werden, welche die Schaffung von Karriere- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Berufskraftfahrer über die Berufsbildungsseite erleichtern könnten.<sup>12</sup>

### (3) DER EUROPÄISCHE QUALIFIKATIONSRAHMEN UND DIE BERUFLICHE AUS- UND WEITERBILDUNG VON BERUFSKRAFTFAHRERN

---

Der Europäische Qualifikationsrahmen (EQR)<sup>13</sup> ist ein gemeinsamer europäischer Referenzrahmen, der die Qualifikationssysteme verschiedener Länder miteinander verknüpft und als Übersetzungsinstrument fungiert, um Qualifikationen über Länder- und Systemgrenzen hinweg in Europa verständlicher zu machen. Er verfolgt dabei zwei Kernziele: *Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität von Bürgern (unter anderem, um den Fachkräftemangel Europa zu bekämpfen)* und *Unterstützung ihres lebenslangen Lernens*. Die Art und Weise, wie Menschen in den verschiedenen nationalen Aus- und Weiterbildungssystemen oder auch in verschiedenen institutionellen Kontexten ausgebildet werden bzw. lernen, ist so unterschiedlich, dass ein Vergleich unmöglich ist. Dies hat sich, wie bereits an früherer Stelle dargelegt wurde, auch in Bezug auf die Ansätze zur Umsetzung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in Europa gezeigt, die auf der inputorientierten europäischen Richtlinie (Ausbildungsdauer und -inhalte) basieren und, wie die Forschungsergebnisse des ProfDRV-Projektes zeigen, zwischen den einzelnen Ländern kaum vergleichbar sind.

---

<sup>12</sup> für weitere Beispiele und Informationen siehe den ProfDRV-Bericht „Vocational Education and Training means to approach the shortage of professional drivers in Europe“, abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=256>

<sup>13</sup> für weitere Informationen zum EQR und dessen Funktionsweise siehe [www.eqf-support.eu](http://www.eqf-support.eu) oder [http://ec.europa.eu/eqf/home\\_en.htm](http://ec.europa.eu/eqf/home_en.htm)

Der EQR schlägt eine *Ausrichtung auf Lernergebnisse* vor, um dieses Problem zu lösen und die Vergleichbarkeit von Qualifikationen auf Grundlage der Lernergebnisse, für die sie stehen, zu ermöglichen. Im EQR wird ein Lernergebnis als Aussage darüber definiert, *was ein Lernender nach Abschluss des Lernprozesses weiß, versteht und in der Lage ist zu tun*. Der EQR betont daher Lernergebnisse anstatt sich auf Inputs, wie z. B. Ausbildungsdauer, zu konzentrieren. Leider findet der Lernergebnisansatz bislang bei nur sehr wenigen beruflichen Aus- und Weiterbildungsangeboten für Berufskraftfahrer Anwendung, beispielsweise bei den Fahrerqualifikationen, die mit den Nationalen Qualifikationsrahmen in Großbritannien, den Niederlanden und Spanien verknüpft sind. Von den anderen Qualifikationsprogrammen für Berufskraftfahrer folgt dagegen noch keines dem Lernergebnisansatz des EQR. Dies betrifft insbesondere die Ansätze, die sich ausschließlich auf die Richtlinie 2003/59/EG beziehen, wie bereits an früherer Stelle erläutert wurde. Aufgrund der fehlenden Ausrichtung an Lernergebnissen ist es leider unmöglich, eine grenzüberschreitende Vergleichbarkeit der verschiedenen Berufsbildungschancen auf der Grundlage von Lernergebnissen herzustellen.

Die Verknüpfung von Qualifikationen mit den Niveaus eines Qualifikationsrahmens ist eine weitere wichtige Komponente des EQR. Bei der Berufskraftfahrerqualifikation wurden bislang nur sehr wenige berufliche Grundausbildungsangebote über einen Nationalen Qualifikationsrahmen mit dem EQR verknüpft. Allerdings wurden einige berufliche Grundausbildungsprogramme für Berufskraftfahrer bereits mit einem Nationalen Qualifikationsrahmen verknüpft bzw. erlaubt der Diskussionsstand bereits eine Aussage:

- Das spanische Profil *„Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera“* wurde dem Niveau 2 des spanischen Nationalen Qualifikationsrahmens zugeordnet. (Dies entspricht dem EQR-Niveau 4.)
- Die deutsche Ausbildung zum (zur) *„BerufskraftfahrerInr“* wurde dem Niveau 4 des deutschen Nationalen Qualifikationsrahmens zugeordnet. (Dies entspricht dem EQR-Niveau 4.)
- Alle untersuchten Qualifikationen in Großbritannien entsprechen Nationalen Qualifikationsrahmenniveaus, die mit den EQR-Niveaus 3 und 4 verknüpft sind.
- Die niederländische formelle Berufskraftfahrerqualifikation ist dem Niveau 2 des Nationalen Qualifikationsrahmens zugeordnet, der dem EQR-Niveau 2 entspricht.

Da die Ausbildungsprogramme, die sich ausschließlich auf die Richtlinie 2003/59/EG beziehen, in den meisten Fällen nicht mit den Nationalen beruflichen Bildungssystemen verknüpft bzw. in diese integriert sind, besitzen sie auch keine Verknüpfung mit einem Nationalen Qualifikationsrahmen und dem EQR. Lediglich eine Quelle in Großbritannien zieht die Integration des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in das nationale Berufsbildungssystem in Betracht und schlägt hierfür Niveau 2 des englischen Qualifikationsrahmens vor (Skills for Logistics, 2009). Dies entspricht dem EQR-Niveau 3.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Richtlinie 2003/59/EG bereits einen Verweis auf die Entscheidung 85/368/EWG des Rates enthält, die eine Vergleichbarkeit zwischen den beruflichen Befähigungsnachweisen der verschiedenen Mitgliedsstaaten herstellen sollte. Diese Entscheidung wurde durch die Annahme der Empfehlung zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (1065/2008/EG, 2008/C 111/01) aufgehoben. Somit enthielt die Richtlinie 2003/59 von Beginn an einen Verweis auf ein Instrument, das die europaweite Vergleichbarkeit von Qualifikationen ermöglichen sollte. Als Mindestniveau für die Grundqualifikation von Berufskraftfahrern war das Niveau 2 der Entscheidung 85/368/EWG (Anhang 1 der Richtlinie 2003/59/EG) festgelegt worden.

#### **(4) DEFINITION VON ANFORDERUNGEN AN DIE QUALIFIKATION EUROPÄISCHER BERUFSKRAFTFAHRER AUF GRUNDLAGE IHRER TÄGLICHEN ARBEIT: DAS PROFDRV-PROFIL FÜR BERUFSKRAFTFAHRER (GÜTERTRANSPORT)**

Um die beschriebenen Hindernisse auf dem Weg zu einem gemeinsamen europäischen Mindeststandard für die Fähigkeiten von Berufskraftfahrern zu überwinden, hat das ProfDRV-Konsortium ein aufgaben- und lernergebnisbasiertes europäisches Kernprofil für Berufskraftfahrer (Gütertransport) erarbeitet, das mit dem Europäischen Qualifikationsrahmen kompatibel ist. Dieses Profil beruht auf einer Analyse der tatsächlichen Aufgaben, die ein Berufskraftfahrer erfüllen können muss, um am Arbeitsplatz kompetent handeln zu können. Es wurde anhand der Ergebnisse einer Aufgabenanalyse des Canadian Trucking Human Resources Council (CTHRC) in Kanada und verschiedener europäischer und nichteuropäischer Berufsprofile für Berufskraftfahrer entwickelt. Die Ergebnisse wurden mittels einer Fragebogenerhebung unter ca. 140 Fahrern, Ausbildern, Arbeit-

geben und anderen Interessengruppen der Transportbranche, die aus den ProfDRV-Projektländern und anderen europäischen Ländern stammten, genauer untersucht.<sup>14</sup>

#### (4.1) Struktur und Inhalte des ProfDRV-Kernprofils

Anhand der Analyseergebnisse hat das ProfDRV-Konsortium in Zusammenarbeit mit Fachexperten ein Profil erstellt, das die Anforderungen des Europäischen Qualifikationsrahmens erfüllt. Das bedeutet, dass das Profil zur Gewährleistung grenzüberschreitender Transparenz und Vergleichbarkeit auf einer Beschreibung von Fähigkeiten basiert, über die ein Berufskraftfahrer verfügen muss, um seine Aufgaben kompetent erfüllen zu können. Diese Fähigkeiten werden im EQR anhand der Kategorien „Kenntnisse“, „Fertigkeiten“ und „Kompetenzen“ beschrieben:

- *„Kenntnisse“* sind das Ergebnis der Verarbeitung von Information durch Lernen. Kenntnisse bezeichnen die Gesamtheit der Fakten, Grundsätze, Theorien und Praxis in einem Arbeits- oder Lernbereich. Im Europäischen Qualifikationsrahmen werden Kenntnisse als Theorie- und/oder Faktenwissen beschrieben.
- *„Fertigkeiten“* sind die Fähigkeit, Kenntnisse anzuwenden und Know-how einzusetzen, um Aufgaben auszuführen und Probleme zu lösen. Im Europäischen Qualifikationsrahmen werden Fertigkeiten als kognitive Fertigkeiten (logisches, intuitives und kreatives Denken) und praktische Fertigkeiten (Geschicklichkeit und Verwendung von Methoden, Materialien, Werkzeugen und Instrumenten) beschrieben.
- *„Kompetenz“* ist die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse, Fertigkeiten und persönliche, soziale und/oder methodische Fähigkeiten in Arbeits- oder Lernsituationen und für die berufliche und persönliche Entwicklung zu nutzen. Im Europäischen Qualifikationsrahmen wird Kompetenz im Sinne der Übernahme von Verantwortung und Selbstständigkeit beschrieben. In manchen Fällen erweist sich Kompetenz bei der Verknüpfung von Qualifikationen mit einem Niveau des Qualifikationsrahmens als entscheidender Faktor.

Das Profil wurde, ausgehend von der ursprünglichen Aufgabenanalyse, in unterschiedliche Aufgaben- und Lernbereiche untergliedert. Diese Bereiche wurden ihrerseits in fachspezifische Aufgaben, welche die Kernarbeitsprozesse darstellen, und in fachübergreifende Aufgaben, die in allen Aufgaben- und Arbeitsprozessen auftreten, unterteilt. Folgende Bereiche wurden definiert:<sup>15</sup>

#### Fachspezifische Aufgaben/Kernarbeitsprozesse

- (1) Lenken und Bedienen des Fahrzeugs
- (2) Ausführen vorbereitender Aufgaben
- (3) Be- und Entladen  
(einschließlich vor- und nachgeschalteter Aufgaben)
- (4) Planen von Fahrzeiten und -strecken
- (5) Instandhalten von Fahrzeugen und -kombinationen
- (6) Arbeitsdokumentation und Schreibarbeit

#### Fachübergreifende Aufgaben/Prozesse

- (I) Zusammenarbeit mit Kunden
- (II) Zusammenarbeit mit Vorgesetzten, Kollegen, Kontrollorganen und der Öffentlichkeit
- (III) Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, gesunde Lebensführung
- (IV) Kontinuierliche berufliche Aus- und Weiterbildung

#### (4.2) Das ProfDRV-Profil und die Richtlinie 2003/59/EG

Das Ziel des ProfDRV-Profiles bestand nicht darin, den Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer, wie er in der EU-Richtlinie 2003/59 definiert ist, in Lernergebnissen auszudrücken. Diese europaweite Grundqualifikation stellt eine Mindestqualifikation für Berufskraftfahrer dar, während das ProfDRV-Kernprofil die Aufgaben und entsprechenden Lernergebnisse im Sinne eines idealen Qualifikationsstandards, der auf den Berufs- und Arbeitsmarktanforderungen basiert, widerspiegelt. Hierin zeigt sich bereits, dass sich der Befähigungsnachweis für Fahrer und das ProfDRV-Profil in Inhalt und Umfang voneinander unterscheiden.

<sup>14</sup> Weitere Informationen zur durchgeführten Analyse sind dem dazugehörigen Forschungsbericht zu entnehmen, der heruntergeladen werden kann unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_WP3\\_del11\\_analysisreport\\_12\\_01\\_27.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP3_del11_analysisreport_12_01_27.pdf).

<sup>15</sup> Das vollständige Profil kann heruntergeladen werden unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=254>.

Das ProfDRV-Profil unterscheidet sich von den in Anhang 1 der Richtlinie 2003/59/EG definierten Inhalten in erster Linie in Bezug auf das geforderte Niveau des Erwerbs der angegebenen Inhalte (siehe nachstehendes Beispiel). Neben diesem allgemeinen Unterschied gibt es insbesondere folgende Differenzen: Die Themenbereiche Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie gesunde Lebensführung spielen beim ProfDRV-Profil eine wichtigere Rolle. Gleichmaßen wird auch das Verhalten in Konflikt- und Gewaltsituationen genauer spezifiziert. Während beim Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer die Ausbildungsinhalte auf rechtliche Anforderungen beschränkt sind, schließt das ProfDRV-Profil auch Fähigkeiten zur kontinuierlichen und selbständigen Verbesserung der eigenen Fähigkeiten ein. Auch das Image von Berufskraftfahrern in der Öffentlichkeit und gegenüber den Kunden spielt beim ProfDRV-Profil eine wichtigere Rolle. Neue, durch das ProfDRV-Profil ergänzte Inhalte sind der Umgang mit Kunden, mit verschiedenen Zahlungsmitteln und mit unternehmensinternen Bestimmungen. Alle diese Unterschiede lassen sich auf die unterschiedlichen Zielen der beiden Instrumente zurückführen: Während der Befähigungsnachweis für Fahrer eine Mindestqualifikation darstellt, beschreibt das ProfDRV-Profil eine Idealsituation.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied besteht in der Art und Weise, in der Inhalte beschrieben werden. Während sich die europäische Richtlinie auf eine reine Beschreibung der jeweiligen Unterrichtsinhalte beschränkt (Input-Orientierung) und nur ansatzweise mit Lernzielen befasst, beschreibt das ProfDRV-Profil in konsistenter Weise, was ein Lernender nach Abschluss des Lernprozesses weiß, versteht und in der Lage ist zu tun. Die folgende Tabelle illustriert die unterschiedlichen Ansätze an einem praktischen Beispiel:

Richtlinie 2003/59/EG	ProfDRV-Kernprofil		
	Kenntnisse	Fertigkeiten	Kompetenz
2.1 Ziel: Kenntnis der sozialrechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für den Kraftverkehr:  höchstzulässige Arbeitszeiten in der Verkehrsbranche; Grundsätze, Anwendung und Auswirkungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85; Sanktionen für den Fall, dass der Fahrtenstreiber nicht benutzt, falsch benutzt oder verfälscht wird; [...]	4.2 Planung und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten auf Grundlage der rechtlichen Bestimmungen und der Vorgaben des Transportauftrags  Der Berufskraftfahrer kennt:  • die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten • ...	Der Berufskraftfahrer kann:  • die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis anwenden • Zeit verwalten • ...	... Er/sie berücksichtigt die rechtlichen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten, ...  Er/Sie hält die geltenden rechtlichen Bestimmungen während einer Tour konsequent ein. Er/sie trifft Entscheidungen insbesondere im Bewusstsein seiner/ihrer eigenen Verantwortung im Straßenverkehr und handelt professionell und integer.  ...

Dieses Beispiel zeigt bereits, dass der ProfDRV-Ansatz in Bezug auf die tatsächlichen Inhalte bzw. Kenntnisse, die während der Ausbildung behandelt werden, etwas weniger spezifisch ist. Dies wird in anderen Lernbereichen noch deutlicher. Damit lässt er mehr Raum für die Überarbeitung und Erneuerung von Inhalten auf der Grundlage von Änderungen des berufsspezifischen Stands der Technik. Über die ergebnisorientierten Deskriptoren „Kenntnisse“, „Fertigkeiten“ und „Kompetenz“ definiert er allerdings die von einem Lernenden zu erwerbenden Fähigkeiten, die auch Elemente beinhalten, die nicht explizit beschrieben sind, da sie unabdingbare Grundvoraussetzungen für den Erwerb der definierten Fähigkeiten sind. Das ProfDRV-Profil verlangt somit in den meisten Fällen ein deutlich höheres Leistungsniveau als der Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer. Die weitere Konkretisierung und Operationalisierung der Lernergebnisse im Hinblick auf detailliertere Ausbildungsinhalte (die notwendig sind, um den definierten Standard zu erfüllen) ist anschließend Aufgabe der Lehrplan- bzw. Prüfungsentwicklung, die ihrerseits in einem eindeutigen Zusammenhang mit den vordefinierten Lernergebnissen stehen muss. Ferner besitzt der ProfDRV-Ansatz einen deutlich stärkeren Bezug zu den Prozessen bzw. Aufgaben, die tatsächlich von Berufskraftfahrern tatsächlich durchgeführt werden. Die auf dem EQR-Ansatz basierenden Kenntnisse, Fertigkeiten und Kompetenzen beziehen sich klar auf den Arbeitsprozess und definieren die Aufgaben von Berufskraftfahrern über die für kompetentes Handeln erforderlichen Kenntnisse, Fertigkeiten und Kompetenzen. Dieser enge Bezug zum Arbeitsprozess fehlt beim Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer völlig.

#### (4.3) Praktische Anwendung des ProfDRV-Kernprofils

Das Profil kann als Referenz zur Erstellung und Umsetzung neuer Profile, Standards, Qualifikationen und/oder Lehrpläne für Berufskraftfahrer auf Grundlage der EQR-Anforderungen genutzt werden oder auch dazu dienen, eine Vergleichbarkeit zwischen Berufskraftfahrerqualifikationen verschiedener Länder herzustellen.

Das definierte lernergebnisbasierte Kernprofil kann die Transparenz und Vergleichbarkeit der in Europa implementierten Grundqualifikation zum Erwerb des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer auf unterschiedliche Weise verbessern:

(1) Es schafft einen gemeinsamen Ausgangs- und Referenzpunkt für die Definition nationaler Ansätze zur Umsetzung der Grundqualifikation zum Erwerb des Befähigungsnachweises und von Weiterbildungskomponenten in Form von Lernergebnissen. Im Gegensatz zur derzeitigen Input-Orientierung ermöglichen diese Lernergebnisbeschreibungen einen tatsächlichen Vergleich der Fähigkeiten von Berufskraftfahrern nach dem Abschluss verschiedener Ausbildungsprogramme zum Erwerb des Befähigungsnachweises.

(2) Eine weitere Option besteht darin, den Lernergebnisansatzes im Rahmen der europäischen Richtlinie anzuwenden und damit bereits auf europäischer Ebene ein gemeinsames Mindestniveau für die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Form von Lernergebnissen zu definieren. Dieser Ansatz schafft die besten Voraussetzungen zur Gewährleistung eines gemeinsamen Grundqualifikationsniveaus für Berufskraftfahrer.

Eine entsprechende Anwendung des Lernergebnisansatzes vereinfacht zudem die Verknüpfung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer mit den Nationalen Qualifikationsrahmen (NQR), die derzeit europaweit eingeführt werden und die Anwendung des Lernergebniskonzeptes vorsehen, und damit auch mit dem Image des Berufsbildes Berufskraftfahrer. Sie ermöglicht ferner die Herstellung von Vergleichbarkeit und Transparenz zwischen den zusätzlichen Abschlüssen für Berufskraftfahrer, die beispielsweise in formellen Berufsbildungsprogrammen für Berufskraftfahrer in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland oder Österreich verliehen werden, indem diese anhand des jeweils zugeordneten EQR/NQR-Niveaus mit dem Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer und ähnlichen Abschlüssen anderer Länder verglichen werden.

Um eine Verwässerung der angestrebten Vergleichbarkeit und Transparenz bzw. des gemeinsamen europäischen Mindestqualifikationsniveaus für Berufskraftfahrer zu vermeiden<sup>16</sup>, ist es jedoch in beiden Fällen unerlässlich, verschiedene Qualitätsstandards<sup>17</sup> für eine effektive Umsetzung des Lernergebnisansatzes einzuführen.

#### (5) **QUALITÄTSSICHERUNG BEI DER QUALIFIKATION VON BERUFSKRAFTFAHRERN IN EUROPA: DIE PROFDRV-QUALITÄTSSTANDARDS**

Qualität ist einer der wichtigsten Faktoren zur Gewährleistung der Wirkung und Nachhaltigkeit beruflicher Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. In Bezug auf die Ausbildung von Berufskraftfahrern bedeutet dies unter anderem, dass die Ausbildung den Anforderungen des Arbeitsmarktes entsprechen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen soll. Zugleich lassen die ProfDRV-Ergebnisse darauf schließen, dass mangelnde Qualität insbesondere in Bezug auf die Einführung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer eines der größten Probleme ist und ein ernstzunehmendes Hindernis für die solide Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung darstellt, das bereits heute die erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG gefährdet. Aus diesem Grund plädiert das ProfDRV-Konsortium für Qualitätsstandards zur Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung.

Die Standards wurden vom ProfDRV-Konsortium in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit 40 Branchenvertretern und Experten aus ganz Europa ausgearbeitet. Hierzu gehören Arbeitgeber und deren Vertretungsorgane, Bildungsmanager und Ausbilder und Berufsbildungseinrichtungen, Behördenvertreter, Berufskraftfahrer und deren Vertreter, Vertreter von Ministerien (Verkehrsministerium), branchenspezifische Beiräte für den Qualifikationserwerb (Sector Skills Councils, SSC) und andere Fachleute, wie Bildungs- und Verkehrswissenschaftler.

<sup>16</sup> siehe Kapitel 6 dieser Publikation

<sup>17</sup> für weitere Informationen siehe die EQR-kompatiblen Qualitätsstandards des ProfDRV-Projekts zur Umsetzung der Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern unter [www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu) oder [www.eqf-support.eu](http://www.eqf-support.eu)

## (5.1) Inhalte und Struktur der Qualitätsstandards

Qualitätsüberlegungen in einem Bildungskontext dürfen sich nicht auf die Vermittlung der richtigen Inhalte oder auf die Angemessenheit der Ausbildungseinrichtungen beschränken. Vielmehr müssen bei den qualitätsbezüglichen Überlegungen und Betrachtungen die Arbeitsbereiche aller Akteure, die an der Umsetzung einer entsprechenden gemeinsamen europäischen Qualifikation beteiligt sind, berücksichtigt und betrachtet werden. Die ProfDRV-Qualitätsstandards sollen ein Instrument für die Qualitätsentwicklung in einem solchen Kontext bereitstellen. Sie berücksichtigen die im Rahmen des ProfDRV-Projektes ermittelten Hindernisse und positiven Praxisbeispiele gleichermaßen wie die Anforderungen des Europäischen Qualifikationsrahmens als europaweit eingeführtes Instrument zur Vereinfachung der grenzüberschreitenden Vergleichbarkeit von beruflicher Bildung, wie sie auch für die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern angestrebt wird. Alles in allem sollen die vorgeschlagenen Qualitätsstandards die solide und erfolgreiche Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG unter Berücksichtigung der berufsspezifischen Besonderheiten und der Vielfalt der beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme in Europa vereinfachen.

Die Standards befassen sich mit folgenden Fragen<sup>18</sup>:

- Wie sollte die Richtlinie 2003/59/EG in die nationalen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme eingebettet werden?
- Welche Voraussetzungen sollten angehende Berufskraftfahrer erfüllen, bevor sie in den Beruf einsteigen?
- Welche Ausbildungs-/Lernmethoden sind für die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern geeignet?
- Welche Anforderungen werden an die Ausbilder künftiger Berufskraftfahrer gestellt?
- Welche Anforderungen müssen Bewertung und Prüfungen im Rahmen der Grundqualifikation und Weiterbildung erfüllen?
- Wie wird die Anerkennung von nicht- bzw. informellem Lernen integriert?
- Wie sollte die Anpassung der Berufskraftfahrerqualifikation an veränderte Qualifikationsanforderungen gewährleistet und umgesetzt werden?
- Wie kann die Qualität der Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern gewährleistet werden?

Für jede dieser Fragen definieren die vorgeschlagenen Qualitätsstandards „Schlüsselfragen“, „Angestrebte Zielsituationen“, „Geeignete Gestaltungsmaßnahmen“ und „Betroffene Interessengruppen“<sup>19</sup>. Die folgende Tabelle zeigt ein Beispiel eines entsprechenden Standards:

Schlüsselfrage	Angestrebte Zielsituation	Geeignete Gestaltungsmaßnahme	Betroffene Interessengruppen
(1.1) Ist der Befähigungsnachweis für Fahrer mit dem nationalen Qualifikationssystem und/oder dem Nationalen Qualifikationsrahmen (NQR) verknüpft?	Der Befähigungsnachweis für Fahrer ist Bestandteil des öffentlichen nationalen Berufsaus- und -weiterbildungssystems und unmittelbar oder über einen Sektoralen Qualifikationsrahmen (SQF) mit dem Nationalen Qualifikationsrahmen verknüpft.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschreibung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in Form von Lernergebnissen, die mit dem Nationalen Qualifikationsrahmen kompatibel sind, und Verknüpfung des Befähigungsnachweises mit dem Nationalen Qualifikationsrahmen auf Grundlage der definierten Lernergebnisse</li> <li>- Behandlung des Befähigungsnachweises für Fahrer als öffentliches Berufsaus- und -weiterbildungsprogramm mit den entsprechenden Konsequenzen für den jeweiligen nationalen Kontext</li> </ul>	öffentliche Einrichtungen und Entscheidungsträger, die sich mit der Schaffung der rechtlichen Grundlagen zur nationalen Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG befassen Verantwortliche für den Nationalen Qualifikationsrahmen

Die Standards sind damit nicht nur Indikatoren/Kriterien für die Qualität der Berufskraftfahrerausbildung, sondern gleichzeitig ein Instrument zur Qualitätsentwicklung, das den verschiedenen an der Berufskraftfahrerausbildung beteiligten und somit den von den Standards betroffenen Interessengruppen zur Verfügung steht.

<sup>18</sup> Die vollständigen ProfDRV-Qualitätsstandards können unter folgender Adresse heruntergeladen werden: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=255>.

<sup>19</sup> Dieser Ansatz wurde vom Leonardo da Vinci Projekt „QualiVET – Qualitätsentwicklung und Qualitätssicherung mit Arbeitsmarktbezug für die berufliche Bildung im Metallsektor“, das durch das ITB (DE) koordiniert wird, übernommen, für weitere Informationen siehe <http://www.qualivet.info/>

Diese Interessengruppen sind in erster Linie:

- politische Entscheidungsträger und Behörden, die für das nationale berufliche Aus- und Weiterbildungssystem, die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen und die Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG verantwortlich sind
- Aus- und Weiterbildungseinrichtungen, Ausbilder und Autoren/Herausgeber von Ausbildungsmaterial
- Behörden und Gremien, die für die Bewertung und Validation von Lernergebnissen verantwortlich sind
- Arbeitgeber und Verkehrsverbände

Darüber hinaus richten sich die Standards mit den vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen und dem Ziel, die in den Standards definierte Situation zu erreichen, auch an europäische Behörden, die für die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG verantwortlich sind, sowie an Berufsberatungseinrichtungen, Arbeitsbehörden und allgemeine Schulen. Diese Vielzahl der von den Standards betroffenen Interessengruppen verdeutlicht bereits den Umfang des ProfDRV-Qualitätsstandards. Sie richten sich gleichermaßen an:

- die politische Ebene  
z. B. durch die Definition von Maßnahmen zur Integration des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die nationalen Berufsbildungssysteme
- die institutionelle Ebene  
z. B. durch die Definition von Anforderungen an die Fähigkeiten von Ausbildern oder die Definition von pädagogischen Qualitätskriterien, beispielsweise zur Akkreditierung von Ausbildungskursen und -programmen, und
- die tatsächliche Interaktion mit den Lernenden  
z. B. zwischen Ausbildern und Lernenden oder im Zusammenhang mit der Implementierung von Bewertungen.

Die meisten der vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen lassen sich eindeutig einer oder mehreren der großen Interessengruppen zuordnen. Angesichts der engen Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Maßnahmen, die bereits an sich ein Qualitätskriterium darstellen, wurde es jedoch als notwendig erachtet, alle Maßnahmen in ein kohärentes und verständliches Standardsystem aufzunehmen. Die wichtigste Gestaltungsmaßnahme, welche die meisten Interessengruppen und Qualitätsbereiche betrifft, ist jedoch die Anwendung und solide Umsetzung des EQR-Lernergebnisansatzes zur Gewährleistung einer Vergleichbarkeit von Berufskraftfahrerqualifikationen.

## (5.2) Umsetzung der ProfDRV-Qualitätsstandards

Das ProfDRV-Projektconsortium hat ferner untersucht, inwieweit die beschriebenen Qualitätsstandards bereits in den Projektländern umgesetzt wurden und auf welche bereits existierenden Strukturen und Instrumente in den einzelnen Ländern zur Umsetzung der Qualitätsstandards zurückgegriffen werden kann. Die Ergebnisse zeigen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern.

So haben insbesondere Länder wie die Niederlande, die den Befähigungsnachweis für Fahrer schon fest in ihre Berufsbildungssysteme integriert und die europäische Richtlinie in ihre nationalen Strukturen<sup>20</sup> aufgenommen haben, die ProfDRV-Qualitätsstandards bereits zu einem großen Teil umgesetzt. Länder wie Deutschland können auf Strukturen, die bereits im öffentlichen Berufsbildungssystem vorhanden sind, wie beispielsweise Ausbildungsstrukturen für innerbetriebliche Tutores/Ausbilder, oder auf die Ergebnisse von Pilotprojekten, die in den letzten Jahren in verschiedenen Zusammenhängen gewonnen wurden, zurückgreifen.<sup>21</sup> Andere EU-Mitglieder haben dagegen noch einen weiten Weg vor sich, um die genannten Qualitätsstandards mit einer klaren Ausrichtung auf die Berufsbildung umzusetzen.

<sup>20</sup> für weitere Informationen zu den verschiedenen Strategien, die von den Projektländern zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG angewandt wurden, siehe auch die ProfDRV-Publikation [„2003/59/EC – standardised Europe-wide initial and continuous vocational education and training for professional drivers: Strategies, consequences, opportunities and threats“](#)

<sup>21</sup> siehe auch die ProfDRV-Szenarien zur möglichen Umsetzung der ProfDRV-Qualitätsstandards, abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=255>

Alles in allem lässt sich feststellen, dass durch die europaweite Umsetzung des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) und die Anwendung des Lernergebnisansatzes die Implementierung der ProfDRV-Qualitätsstandards erheblich vereinfacht und damit die Wirkung und Nachhaltigkeit der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa verbessert werden kann. Allein der Prozess der Erarbeitung und Umsetzung eines Nationalen Qualifikationsrahmens kann bereits ein hochinnovativer Prozess sein und zahlreiche Maßnahmen nach sich ziehen, welche die Anwendung dieser Qualitätsstandards begünstigen können, wie beispielsweise die Untersuchung von Möglichkeiten zur Anerkennung von nicht- und informellem Lernen oder allgemein die Ausrichtung der Berufsbildung auf Lernergebnisse.<sup>22</sup> Ein großes Hindernis in den meisten Mitgliedsstaaten ist allerdings die mangelnde Einbettung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die nationalen Qualifikationssysteme/rahmen. Dadurch werden die Anwendung dieser aktuellen Entwicklungen im Berufsbildungsbereich und ihre Nutzung zur Verbesserung der Qualität der Berufskraftfahrerqualifikation verhindert.

## **(6) EMPFEHLUNGEN FÜR DIE REALEISIERUNG EINES GEMEINSAMEN EUROPÄISCHEN MINDESTSTANDARDS FÜR DIE QUALIFIKATION VON BERUFSKRAFTFAHRERN**

Die Richtlinie 2003/59/EG strebt die Umsetzung eines gemeinsamen europäischen Mindestqualifikationsniveaus für Berufskraftfahrer an, um in erster Linie die Sicherheit auf europäischen Straßen zu erhöhen, aber auch um dem Mangel an gutausgebildeten Fahrern in der Industrie zu begegnen. Die Forschungsergebnisse des ProfDRV-Projektes lassen ernsthaft bezweifeln, dass dieses Ziel mit dem derzeitigen Ansatz, der mit der Richtlinie und deren Umsetzung verfolgt wird, angesichts der fehlenden Vergleichbarkeit der äußerst heterogenen Umsetzungsansätze in einzelnen EU-Mitgliedsstaaten erreicht wurde oder gar jemals erreicht werden kann. Diese Heterogenität der Umsetzungsansätze ist unter anderem auf die unterschiedlichen Berufsbildungstraditionen in den Mitgliedsstaaten, aber auch auf die verschiedenen Strategien, die in Europa zur Übertragung der europäischen Richtlinie in nationales Recht und nationale Strukturen angewandt werden, zurückzuführen.

Auf der Grundlage der ProfDRV-Ergebnisse lassen sich aus der Perspektive der Berufsbildung folgende Empfehlungen zur Annäherung an einen gemeinsamen europäischen Mindeststandard für die Qualifikation von Berufskraftfahrern formulieren:

Einbettung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die jeweiligen nationalen Berufsbildungssysteme und Nationalen Qualifikationsrahmen, um die Ausbildungsqualität durch Nutzung vorhandener Berufsbildungsstrukturen und -einrichtungen zu verbessern und lebenslanges Lernen durch Bildung von Brücken zu anderen Berufsbildungswegen innerhalb des formellen Berufsbildungssystems zu fördern

Die ProfDRV-Ergebnisse unterstützen und befürworten in hohem Maße die Flexibilität und den Raum für Vielfalt, welche die Richtlinie 2003/59/EG für deren Umsetzung auf nationaler Ebene bietet. Dadurch können die Mitglieder die Richtlinie auf der Basis ihrer nationalen Gesetzgebung, beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme und allgemeinen nationalen Gegebenheiten in nationales Recht einbetten. Diese Einbettung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer in die nationalen Berufsbildungssysteme kann in Bezug auf die Umsetzung des Befähigungsnachweises zahlreiche Vorteile haben:

- Gewährleistung eines hohen Qualitätsniveaus durch den Rückgriff auf etablierte und allgemein anerkannte Strukturen, Instrumente und Werkzeuge, die in den meisten europäischen Ländern in Bezug auf die berufliche Aus- und Weiterbildung bereits existieren
- Umsetzung von Maßnahmen, die eine Ausrichtung der beruflichen Aus- und Weiterbildung am Arbeitsmarkt gewährleisten, beispielsweise durch sozialen Dialog
- Erleichterung des Wechsels von Arbeitskräften in andere berufliche Aus- und Weiterbildungsprogramme, um eine horizontale und vertikale Mobilität innerhalb des Berufsbildungssystems zu ermöglichen
- Sicherung der sozialen Vorteile und Vergünstigungen für Arbeitskräfte, die möglicherweise mit formell anerkannten Qualifikationen verknüpft sind

<sup>22</sup> für weitere Informationen zur Umsetzung der Qualifikationsrahmen in Europa siehe Cedefop (2012)



- Verbesserung des Images des Berufsstandes als Beschäftigung, die – wie andere Beschäftigungen auch – eine „ordentliche“ formelle Berufsausbildung erfordert.

Leider machen bislang nur sehr wenige Mitgliedsstaaten von dieser Flexibilität Gebrauch, um den Befähigungsnachweis für Berufskraftfahrer in ihre formellen beruflichen Aus- und Weiterbildungssysteme einzubetten und mit diesen zu verknüpfen. In zahlreichen Fällen wurden zur Umsetzung der Richtlinie sogar parallele Bildungswege eingeführt, die keine oder nur sehr wenige Schnittstellen mit dem formellen nationalen Berufsbildungssystem aufweisen.

Auch aus diesem Grund bleibt der Befähigungsnachweis für Fahrer bei der Anpassung und Verknüpfung von Qualifikationen und Abschlüssen an die bzw. mit den Nationalen Qualifikationsrahmen, die derzeit im Zuge der europaweiten Umsetzung des Europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) eingeführt werden, zumeist unberücksichtigt. Diese europäische Initiative verfolgt das Ziel, die „Transparenz, Vergleichbarkeit und Übertragbarkeit der Qualifikationsbescheinigungen [...], die den Bürgern gemäß der Praxis der verschiedenen Mitgliedsstaaten ausgestellt wurden“ zu verbessern (2008/C 111/01, Punkt 12) und in erster Linie zur „Förderung lebenslangen Lernens und der Erhöhung der Beschäftigungsfähigkeit, Mobilität und sozialen Integration von Arbeitskräften und Lernenden“ beizutragen (2008/C 111/01, Punkt 12), das auch mit einer europäischen Initiative zur Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa, wie der Richtlinie 2003/59/EG, verbunden ist.

Aktualisierung der Richtlinie 2003/59/EG unter Bezugnahme auf den Europäischen Qualifikationsrahmen, um bei der Grundqualifikation ein gemeinsames Mindestniveau der Berufsbildung zu erreichen und den Weg für eine Vergleichbarkeit von Qualifikationen durch breite Anwendung des EQR-Ansatzes auf die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa zu ebnet.

Die Richtlinie 2003/59/EG verweist bereits auf die Entscheidung 85/368/EWG, deren Ziel in der Ausarbeitung von auf Gemeinschaftsebene gemeinsam festgestellten Beschreibungen der praktischen beruflichen Anforderungen für ausgewählte Berufsgruppen bestand. Diese Entscheidung wurde 2008 aufgehoben (1065/2008/EG) und durch die Empfehlung zum Europäischen Qualifikationsrahmen ersetzt (2008/C 111/01). *„The annex to this decision [85/368/EEC] contains a five-level system for qualification levels. The fact that this structure combined training criteria with competence criteria was problematic right from the start. On the one hand, access to education and training systems (input criteria) was used to define the individual levels. On the other hand however, the five-level system defined competence profiles (outcome criteria) such as the ability to perform technical work independently.“*<sup>23</sup> (Fahle & Hanf, 2005). Darüber hinaus wurde in der Beurteilung der Entscheidung 85/368/EWG festgestellt, dass der gewählte Ansatz zur Definition von auf Gemeinschaftsebene festgelegten Beschreibungen praktischer beruflicher Anforderungen *„angesichts des stetigen Wandels der Anforderungen nicht flexibel genug war.“* (A6-0132/2008). Es kann daher als sinnvoll erachtet werden, diese Bezugnahme auf die Entscheidung 85/368/EWG durch eine Bezugnahme auf den Europäischen Qualifikationsrahmen und dessen Gesamtkonzept zu ersetzen, um die ursprünglich intendierte Wirkung zu erreichen.

Die Bezugnahme in der Richtlinie 2003/59/EG auf die Entscheidung 85/368/EWG enthält zudem einen Verweis auf Ausbildungsstufen: *„Das Mindestniveau an Kenntnissen darf nicht unter Stufe 2 der Struktur der Ausbildungsstufen in Anhang I der Entscheidung 85/368/EWG(1) liegen, d. h. dem Ausbildungsniveau aufgrund des Besuchs der Pflichtschule mit anschließender Berufsausbildung.“* (Anhang 1 der Richtlinie 2003/59/EG). Dies bedeutet: *„Pflichtschule und Berufsausbildung (einschließlich Lehre). Auf dieser Stufe wird eine abgeschlossene Qualifizierung für eine bestimmte Tätigkeit und die Beherrschung der entsprechenden Geräte und Verfahren erworben. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um eine ausführende Arbeit, die im Rahmen der erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten selbständig ausgeführt werden kann.“* (Anhang zu 85/368/EWG)<sup>24</sup>. Um die Erarbeitung eines gemeinsamen Mindestniveaus für die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa zu vereinfachen, wird eine überarbeitete Stufendefinition empfohlen, die der durch den EQR definierten Niveaustuktur entspricht. Die derzeitige europaweite Entwicklung Nationaler Qualifikationsrahmen mit Bezug zum EQR kann in diesem Zusammenhang als zusätzlicher unterstützender Faktor angesehen werden.

<sup>23</sup> dt. Übersetzung: „Der Anhang zu dieser Entscheidung [85/368/EWG] enthält ein fünfstufiges System für Ausbildungsstufen. Die Tatsache, dass diese Struktur Ausbildungskriterien mit Kompetenzkriterien kombinierte, war von Beginn an problematisch: Einerseits wurde der Zugang zu Bildungs- und Ausbildungssystemen (Inputkriterien) genutzt, um die einzelnen Stufen zu definieren. Andererseits definierte das fünfstufige System jedoch Kompetenzprofile (Ergebniskriterien), wie z. B. die Fähigkeit, technische Arbeit selbständig auszuführen.“

<sup>24</sup> Die Qualifikationen des deutschen Ausbildungssystems wurde beispielsweise regulär der Stufe 2 der Entscheidung 85/368/EWG zugeordnet (siehe auch Severing, 2005 und Petersen, 2005).

Anwendung des EQR-Lernergebnisansatzes bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG, um einen vergleichbaren Mindestqualifikationsstandard für Berufskraftfahrer in Europa zu gewährleisten

Die Aufgabe des EQR-Lernergebnisansatzes besteht darin, Qualifikationen anhand von Lernergebnissen, die mit einer bestimmten Qualifikation bzw. einem bestimmten Abschluss verknüpft sind, europaweit vergleichbar zu machen. Die Arten, wie Lernen stattfindet (Input-Parameter), unterscheiden sich aufgrund der verschiedenen Traditionen der europäischen Berufsbildungssysteme aber auch aufgrund formeller, nicht- und informeller Elemente innerhalb der einzelnen Ausbildungswege erheblich voneinander. Aus diesem Grund sind diese Ausbildungswege nicht miteinander vergleichbar, wohl aber ihre Lernergebnisse, und zwar unabhängig von dem Weg, auf dem sie erzielt wurden. Die Qualifikation von Berufskraftfahrern auf der Grundlage der Richtlinie 2003/59/EG mit ihren überaus heterogenen Umsetzungsansätzen ist ein äußerst anschauliches Beispiel dafür. In den vorangegangenen Kapiteln wurde gezeigt, dass die Definition von Inputparametern nicht zu gemeinsamen Lernergebnissen führt, wie sie für ein gemeinsames Qualifikationsniveau für Berufskraftfahrer erforderlich sind. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, den angestrebten europäischen Mindestqualifikationsstandard für Berufskraftfahrer über zu erwerbende Lernergebnisse zu definieren, um zu einem solchen Mindeststandard zu gelangen.

Das ProfDRV-Kernprofil bietet ein Beispiel für eine EQR-basierte Beschreibung von Lernergebnissen für den Beruf „Berufskraftfahrer (Gütertransport)“. Eines der Hauptkriterien bei der Erarbeitung dieses Profils war die Berücksichtigung der Qualifikationsanforderungen des Arbeitsmarktes, die ein Berufskraftfahrer erfüllen muss, um seine Aufgaben am Arbeitsplatz kompetent ausführen zu können. Dennoch ist das Profil (wie bereits an früherer Stelle erläutert) ein Idealprofil für die Qualifikation des Berufskraftfahrers. Es kann somit auch als Grundlage für weitere Überlegungen und Entwicklungsarbeit im Rahmen der Richtlinie 2003/59/EG genutzt werden, beispielsweise zur Definition eines Mindestbildungsstandards für Berufskraftfahrer, wie er von der Richtlinie 2003/59/EG angestrebt wird, oder als Referenz, um existierende Qualifikationen für Berufskraftfahrer in Form von Lernergebnissen zu beschreiben und miteinander vergleichen zu können. Die Vergleichbarkeit dieser Qualifikationen ließe sich durch ihre Verknüpfung mit der Niveaustuktur Nationaler Qualifikationsrahmen und darüber mit der Niveaustuktur des EQR weiter verbessern<sup>25</sup>. Auf diese Weise könnten Arbeitnehmer und Arbeitgeber den „Wert“ einzelner Qualifikationen/Abschlüsse, die in verschiedenen Bildungskontexten auf dem Arbeitsmarkt und im Kontext praktischer Arbeit erworben wurden, besser beurteilen.

Anwendung der ProfDRV-Qualitätsstandards, um ein gemeinsames Qualitätsniveau für die berufliche Aus- und Weiterbildung zu schaffen, das als Grundlage für die Erfüllung der Qualifikationsanforderungen des Arbeitsmarktes und für die Verbesserung der Sicherheit auf europäischen Straßen dient

Qualität ist bei der Ausbildung von Berufskraftfahrern einer der wichtigsten Faktoren, um zu gewährleisten, dass die Anforderungen des Arbeitsmarktes an gutausgebildete Fahrer erfüllt werden und dass über die Ausbildung von Berufskraftfahrern ein Beitrag zur Gewährleistung der Sicherheit auf europäischen Straßen geleistet werden kann. Die ProfDRV-Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass mangelnde Qualität insbesondere in Bezug auf die Einführung des Befähigungsnachweises für Berufskraftfahrer eines der größten Probleme ist und ein ernstzunehmendes Hindernis für die solide Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung darstellt, das bereits heute die erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG und ihrer Ziele gefährdet.

Man könnte argumentieren, dass die Umsetzung des Lernergebnisansatzes, wie früher empfohlen wurde, bereits ausreicht, um die meisten Hindernisse und Herausforderungen zu überwinden. Die Erfahrungen aus der Umsetzung des Europäischen Qualifikationsrahmens<sup>26</sup> zeigen jedoch, dass die alleinige Anwendung des Lernergebnisansatzes auf Profile nicht ausreicht, um eine Vergleichbarkeit zwischen Qualifikationen/Abschlüssen herzustellen oder die Wirkung und Nachhaltigkeit der beruflichen Aus- und Weiterbildungsprogramme in Bezug auf Faktoren, wie die Erfüllung von Arbeitsmarktanforderungen oder Verbesserung der Sicherheit auf europäischen Straßen durch Ausbildungsmaßnahmen, zu gewährleisten.

<sup>25</sup> Dieser Ansatz ließe sich langfristig mit einem künftigen Sektoralen Qualifikationsrahmen (SQR) für die Transport- und Logistikbranche verknüpfen. Diese SQR-Struktur könnte sich mit dem Fachkräftebedarf der Branche, der Attraktivität der Branche und ihrer Qualifikationen sowie der beruflichen Mobilität und Entwicklung von Arbeitskräften in dieser Branche befassen.

<sup>26</sup> siehe diesbezüglich unter anderem die Ergebnisse der Projekte „EQF Predict“ ([www.project-predict.eu](http://www.project-predict.eu) oder [www.eqf-support.eu](http://www.eqf-support.eu)) und „NQF-SQF“ ([www.project-nqf-sqf.eu](http://www.project-nqf-sqf.eu))

Die Untersuchung ausgewählter europäischer Länder und ihrer Ansätze zur Umsetzung der Berufskraftfahrerausbildung im Rahmen der Richtlinie 2003/59/EG und darüber hinaus sowie die bisherigen Erfahrungen aus dem Europäischen Qualifikationsrahmen (EQR) ermöglichen die Identifikation grundlegender Parameter zur Erarbeitung qualitätssichernder Maßnahmen/Standards in einem europäischen Aus- und Weiterbildungskontext. Die ProfDRV-Qualitätsstandards können somit sowohl als Referenz zur weiteren Beobachtung, Entwicklung und Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG als auch zur Sicherung der Qualität von Berufsbildungsprogrammen mit europäischer Ausrichtung, z. B. allgemein beruflichen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für Berufskraftfahrer, dienen.

#### Literatur:

- 85/368/EWG (Entscheidung des Rates vom 16. Juli 1985 über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften) vom 16.07.1985
- 1065/2008/EG (Entscheidung Nr. 1065/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 zur Aufhebung der Entscheidung 85/368/EWG des Rates über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften) vom 22.10.2008
- 2003/59/EG (Richtlinie 2003/59/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates) vom 15.07.2003
- 2008/C 111/01 (Empfehlungen des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen) vom 23.04.2008
- A6-0132/2008 (Bericht über den Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung von Entscheidung 85/368/EWG des Rates über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften (KOM(2007)0680 – C6-0398/2007 – 2007/0234(COD))) vom 04.04.2008
- KOM(2008) 868 (Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Neue Fertigkeiten für neue Beschäftigungen – Arbeitsmarkt- und Qualifikationserfordernisse antizipieren und miteinander in Einklang bringen) vom 16.12.2008
- Cedefop (2012). Kurzbericht – Die Qualifikationsrahmen in Europa sind ein Instrument zur Förderung von Transparenz und Wandel. engl. Version abrufbar unter: <http://www.cedefop.europa.eu/EN/publications/20509.aspx> (20.11.12), dt. Version abrufbar unter: [http://www.cedefop.europa.eu/EN/Files/9071\\_de.pdf](http://www.cedefop.europa.eu/EN/Files/9071_de.pdf)
- Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (2011). OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview. (dt. Titel: OSH in Zahlen: Berufssicherheit und -gesundheit im Transportsektor) Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der europäischen Union
- Fahle, K. & Hanf, G. (2005). The consultation process for the European Qualifications Framework is currently in progress. (dt. Titel: Der Europäische Qualifikationsrahmen – Konsultationsprozess läuft) engl. Version abrufbar unter: <http://www.bibb.de/en/21696.htm> (26.11.12), dt. Version abrufbar unter: <http://www.bibb.de/de/21696.htm>
- Gijssbers, G., de Jong, J.M. & Gelderblom (2006). Jobs and Competences in the Transport- und Logistics Sector in the EU: Future Scenarios and Implications. abrufbar unter: [http://www.uis.org/IMG/pdf/DG\\_EMPLOY\\_REPORT\\_PART\\_2\\_transport\\_16012009pdf\\_1\\_EN\\_1.pdf](http://www.uis.org/IMG/pdf/DG_EMPLOY_REPORT_PART_2_transport_16012009pdf_1_EN_1.pdf), 15.03.2011
- Houtman, I.L.D.; van den Bossche, E., Hesselink, J.K.; van den Berg, R. & van den Heuvel, F. (2004). EU road freight transport sector: Work and employment conditions. Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions
- Liebel, H.J. & Hofmann, M. (1998). Berufskraftfahrer – Stiefkind des Verkehrswesens. ZfAW, 4/98, 72-76
- Petersen, A.W. (2005). Elektro- und IT-Fachkräfte in und für Europa – Neue Rahmenwerke als Grundlage aktueller europäischer Zielsetzungen. Lernen & Lehren (I&L) (2004) Sonderheft 1 (16-27)
- pwc (2012). Transportation & Logistics 2030: Volume 5: Winning the talent race. abrufbar unter: [www.pwc.com/tl2030](http://www.pwc.com/tl2030), 28.05.2012
- Severing, E. (2005). Europäisierung der Berufsbildung – Wirkungen auf die duale Ausbildung. In: M. Eckert & A. Zöllner (Hrsg.). Der europäische Berufsbildungsraum – Beiträge der Berufsbildungsforschung. Bonn: BIBB (79-98)
- Skills for Logistics(2009). Employer Forum: Driver CPC consultation. abrufbar unter: [www.skillsforlogistics.org](http://www.skillsforlogistics.org), 15.03.2011
- Bacher, T. & Nindl, S. (2012). 2003/59/EG – standardised Europe-wide initial and continuous vocational education and training for professional drivers: Strategies, consequences, opportunities and threats. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/WP6\\_Draft\\_Case\\_Study\\_201200716.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/WP6_Draft_Case_Study_201200716.pdf) (21.09.2012)
- Ball, C. (2011). Professional driving a heterogeneous field. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_WP3\\_del11\\_analysisreport\\_12\\_01\\_27.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP3_del11_analysisreport_12_01_27.pdf) (21.09.2012)
- Ball, C. (2012). Vocational Education and Training Means to approach the Shortage of Professional Drivers in Europe. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/WP2\\_training\\_schemes/ProfDRV\\_WP2\\_del09\\_VETmeansshortage\\_v2.2.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/WP2_training_schemes/ProfDRV_WP2_del09_VETmeansshortage_v2.2.pdf) (21.09.2012)
- Ball, C. Konings, H. & van Rijn, J. (2011). VET schemes for professional drivers in Europe. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_WP2\\_del06\\_12\\_01\\_CB.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP2_del06_12_01_CB.pdf) (21.09.2012)
- Burchert, J. & Petermann, N. (2001). Methods and Assessment in Training for Professional Drivers. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/WP2\\_training\\_schemes/ProfDRV\\_WP2\\_del10\\_111215\\_v1.1.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/WP2_training_schemes/ProfDRV_WP2_del10_111215_v1.1.pdf) (21.09.2012)
- Konings, H. & van Rijn, J. (2011). European Findings on VET for Professional Drivers. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_WP2\\_del08\\_prel.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP2_del08_prel.pdf) (21.09.2012)
- ProfDRV (2011). Country case studies on the implementation of directive 2003/59/EC in selected countries. abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=253> (21.09.2012)
- ProfDRV (2012). Input paper on the EC report on the implementation of Directive 2003/59/EC relating to the initial qualification and periodic training of professional drivers. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_inputpaper\\_ECreportdirective\\_JunSep2012.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_inputpaper_ECreportdirective_JunSep2012.pdf)

- ProfDRV (2012). EQF-based standards for professional driver training in Europe. abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=255> (07.12.12)
- ProfDRV (2012). ProfDRV quality standards implementation scenarios for selected European countries. abrufbar unter: <http://www.project-profdrv.eu/index.php?id=255> (07.12.12)
- Wohlfarth, A. & Niegemann, H.M. (2011). Analysis of professional truck drivers tasks as basis for an EQF compatible profile: A summary and discussion of results. abrufbar unter: [http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads\\_front/ProfDRV\\_WP3\\_del11\\_analysisreport\\_12\\_01\\_27.pdf](http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP3_del11_analysisreport_12_01_27.pdf) (21.09.2012)