

ProfDRV project newsletter



Issue III - October 2012

Professional driving - more than just driving!:

Qualification requirements and vocational training for professional drivers in Europe

newsletter content

- Berufskraftfahrer als echte Karriereoption
- Gut ausgebildete Berufskraftfahrer - was heißt das?
- Kanadas Herausforderungen
- ProfDRV trifft ungarische Interessensvertreter in Pécs (HU)
- When in Rome, do as the Romans do: driver certificate of professional competence (CPC) in different European countries.
- "Wir sind das ProfDRV Konsortium!"
- Die europäische ProfDRV Konferenz „Berufskraftfahrer - ein Beruf bei dem es um mehr geht als um Fahren“
- Imprint

Berufskraftfahrer als echte Karriereoption

Gut ausgebildete Berufskraftfahrer sind rar in Europa. Und die Transportindustrie hat bereits erkannt, was dies mit sich bringt. Aus- und Weiterbildung sind Kernfaktoren, die dazu beitragen müssen, den Engpass zu überwinden. Kurse anzubieten, die den Fahrer auf seinen Berufsalltag vorbereiten, sind aber nicht nur nötig, um die Anforderungen der Arbeitgeber zu erfüllen. Es geht auch um das Ansehen und das Image des Berufs und der heutigen und zukünftigen Berufskraftfahrer. In der Zwischenzeit ist dieser Beruf kein Beruf mehr, den jeder ohne entsprechende Ausbildung kompetent ausüben kann. Die Qualitäts- und Qualifikationsanforderungen sind unter anderem deutlich angestiegen in den Bereichen Technik, Informationstechnologie, Internationalisierung des Transports und der allgemeinen Logistikkette. Die Wahrnehmung der Berufskraftfahrer in der Gesellschaft kann sich nur verändern, wenn man die Öffentlichkeit auf die hohen Qualifikationsstandards dieses Berufs hinweist, die anderen Ausbildungen in nichts nachstehen. So könnte sich das Berufsbild zu einem angesehenen Beruf wie Mechatroniker, Koch oder Schreiner wandeln, der nicht länger der letzte Notanker ist, den jeder ergreifen kann, ohne spezielle Voraussetzungen zu erfüllen.



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

Gut ausgebildete Berufskraft- fahrer - was heißt das?

Die Frage danach, was ein kompetenter Berufskraftfahrer wissen und können sollte, war eine der Hauptfragen im ProfDRV-Projekt. Um diese Frage zu beantworten, haben wir die Aufgaben untersucht, die ein Berufskraftfahrer im täglichen Arbeitsleben meistern muss. Zu diesem Zweck hat das Projektkonsortium eine Reihe von Qualifikationsprofilen für Berufskraftfahrer aus der ganzen Welt untersucht und Fahrer, Arbeitgeber und Trainer aus den ProfDRV-Projektländern befragt. Das Ergebnis ist ein Profil, das die folgenden, von den Berufskraftfahrern zu beherrschenden, prozessbezogenen und zugleich übergreifenden Aufgaben definiert:

Driving and manoeuvring the vehicle

Performing pre-departure tasks

Loading and unloading (incl. prior and subsequent tasks)

Planning driving times and routes

Maintenance of vehicle and vehicle combinations

Work documentation and paper work

Cooperation with customers

Cooperation with supervisors, colleagues, controlling bodies and general public

Occupational health and safety and healthy lifestyle

Continuous vocational education and training





Das ProfDRV Profil beschreibt, was ein kompetenter und gut ausgebildeter Berufskraftfahrer wissen verstehen und tun können muss, gemäß der Kategorien des europäischen Qualifikationsrahmens (EQR) – Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen. Ein Beispiel, das die Abfahrtskontrolle beschreibt:

- Wissen – *“Der Berufskraftfahrer kennt die Teile des Fahrzeugs, die er vor der Abfahrt überprüfen muss.”*

(“Wissen” meint das Ergebnis der Verarbeitung von Information durch Lernen. Es handelt sich um Fakten, Prinzipien, Theorien und Praktiken, verbunden mit einem Arbeits- oder Lernfeld. Im Kontext des EQR wird Wissen als theoretisch und faktisch beschrieben.)

- Fertigkeiten – *“Der Berufskraftfahrer kann eine komplette Abfahrtskontrolle an verschiedenen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen durchführen, die Resultate auswerten und wenn nötig Korrekturmaßnahmen einleiten.”*

(„Fertigkeiten“ meint die Fähigkeit, Wissen anzuwenden, um Aufgaben auszuführen und Probleme zu lösen. Im Kontext des EQR werden Fertigkeiten als kognitiv (involviert sind logisches, intuitives und kreatives Denken) und praktisch (handwerkliches Geschick und das Anwenden von Methoden, Materialien, Werkzeugen und Instrumenten) beschrieben.)

- Kompetenz – *“Der Berufskraftfahrer nimmt autonom und selbstverantwortlich reguläre Abfahrtskontrollen am Fahrzeug vor, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten.”*

(“Kompetenz” meint die erwiesene Fähigkeit, Wissen, Fertigkeiten und persönlich, soziale und methodologische Fähigkeiten in Arbeits- oder Studiensituationen und in der beruflichen und persönlichen Entwicklung anzuwenden. Im Kontext des EQR wird Kompetenz im Zusammenhang mit Verantwortung und Autonomie beschrieben.)



Qualification requirements on professional drivers changed fundamentally over the past years.

Doch wie trägt ein solcher Lernergebnis-basierter Ansatz zu „gut ausgebildeten“ Fahrern bei? Welchen Unterschied macht es im Vergleich zu gängigen Ansätzen und was würde es für die Bildungspraxis in Europa bedeuten?

Der Unterschied: Bis jetzt reguliert die Richtlinie 2003/59/EG nur die Lerninhalte für die Berufskraftfahrerausbildung, was die Inhalte angeht, die im Training aufgewendete Zeit oder die Anforderungen an Bildungsanbieter. Doch darin steht nichts über die Fähigkeiten, die ein Berufskraftfahrer haben sollte, um

seinen Beruf kompetent auszuüben und damit den Ansprüchen des Arbeitsmarkts zu genügen. Ein Lernergebnis-basiertes Profil definiert diese Fähigkeiten nach den Kategorien „Wissen“, „Fertigkeiten“ und „Kompetenzen“. Wenn es also das Ziel ist, dass alle Berufskraftfahrer in Europa die Kompetenz haben, „autonom und selbständig regelmäßige Abfahrtskontrollen an ihrem Fahrzeug durchzuführen, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten“, kann man ein gemeinsames Mindestlevel an Qualifikation in Europa erreichen! Allerdings ist es nur der erste Schritt, diese Lernergebnisse zu definieren. Zudem muss er in der Ausbildungspraxis realisiert werden, um erfolgreich zu sein.

Konsequenzen für die Ausbildungspraxis: Obwohl die vordefinierten Lernergebnisse am wichtigsten sind, hat ein gemeinsames Qualifikationsniveau für Berufskraftfahrer in Europa auf Basis von Lernergebnissen Auswirkungen auf verschiedene Teile der Ausbildungspraxis. Das Training muss sich genau wie die Überprüfung des Gelernten stark am Wissen, den Fertigkeiten und Kompetenzen orientieren, die im Profil definiert sind und es muss gewährleisten, dass alle Arten von Lernergebnissen auch angesprochen werden. Doch gerade die Vermittlung und Überprüfung von „Fertigkeiten“ und „Kompetenzen“ ist ein Schwachpunkt vieler Ausbildungsumgebungen. Die gängige Ausbildungspraxis konzentriert sich stark darauf, Wissen zu vermitteln, wie zum Beispiel theoretisches Wissen über kraftstoffsparende Fahrweise. Sie unterstützt die Fahrer aber nur selten dabei, die nötigen Fertigkeiten und Kompetenzen tatsächlich zu aufzubauen. Das bedeutet den Transfer und die Anwendung des theoretischen Wissens in der echten Arbeitspraxis.

Das ist zugleich die größte Herausforderung dabei, solch einen Ansatz zu etablieren. Die Fertigkeiten und Kompetenzen tatsächlich auszubauen setzt besondere Lernenden-orientierte und praxisorientierte Ausbildungsansätze voraus, als auch sehr gut ausgebildete Trainer, was ihre fachlichen und ihre pädagogischen Fähigkeiten angeht, um Lernprozesse anzustoßen und anzuleiten. Und nicht zuletzt das nötige Equipment, das für eine solche Schulung nötig ist. Eine ähnliche Situation stellt sich für die Überprüfung des Gelernten dar. Die im Moment vorherrschenden Multiple-Choice-Tests überprüfen vorrangig Wissen, aber weder Fertigkeiten, noch Kompetenzen. Praktische Tests und Diskussionen darüber, Szenarios in die Prüfung für Berufskraftfahrereinfließen zu lassen, sind vielversprechende erste Schritte auf dem Weg, gleichermaßen Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen zu überprüfen.

Kanadas Herausforderungen

Kanadas Teilnahme am ProfDRV Projekt hat dazu geführt, dass viele Ressourcen, Herausforderungen und vor allem mögliche Lösungen geteilt wurden. In Kanada war das Bestreben noch nie stärker, vorge-





Canada is also facing the same challenge as Europe: a severe lack of qualified drivers.

schriebene Trainings einzuführen – alle wichtigen nationalen Verbände der Industrie haben jüngst Berichte fertig gestellt, die die Herausforderungen bei der Suche nach Berufskraftfahrern hervorheben und die Ausbildung als Hauptfaktor identifizieren, um diesen Herausforderungen beizukommen. In Kanada muss die Industrie dies zu einer Priorität machen, um entsprechende Ergebnisse zu erreichen.

Die Berufsstandards des CTHRC für Einsteiger und Berufskraftfahrer bieten eine exzellente Grundlage hierfür. Trotzdem müssen beide angepasst werden, um den Anforderungen gerecht zu werden. Dies ist eine Chance für Kanada, die Ergebnisse von ProfDRV aufzunehmen und umzusetzen.

Die jüngsten Forschungen vom CTHRC galten der Verbindung zwischen Zulassungsstandards und Sicherheit. Eine Zusammenfassung dieses Berichts ist erhältlich auf der neuen Website des CTHRC unter www.cthrc.com

Angela Splinter, CTHRC (CA)

ProfDRV trifft ungarische Interessensvertreter in Pécs (HU)

Am 7. September 2012 hat das ProfDRV Konsortium seinen zweiten europäischen Workshop durchgeführt. Dieses Mal waren die ungarischen Projektpartner der DEKRA Akademie Kft. Gastgeber des Workshops. Am Workshop nahmen Vertreter von ungarischen Transportunternehmen, öffentlichen und lokalen Behörden, Ausbildungsanbietern und Berufskraftfahrer aus Ungarn teil, neben der ProfDRV Projekt Partnern aus ganz Europa und Kanada.

Die Qualifikationsanforderungen an Fahrer im Hinblick auf das Thema Be- und Entladen sowie das Thema Ladungssicherung gaben den thematischen Fokus des Workshops vor. Zur Sprache kamen aber auch generellere Aspekte, wie ein gemeinsames Mindestlevel für die Qualifikation von Berufskraftfahrern in Europa. Der Workshop wurde bereichert durch kurze Vorträge zur Berufskraftfahrerschulung in Ungarn von Tamas Hima, Mitglied des ungarischen Verkehrsministeriums, dem Training von Kontrolleuren in Großbritannien von James Tillyer von der

britischen FTA und zur Berufskraftfahrerqualifikation in Kanada von Angela Splinter von CTHRC (CA).

Ähnliche nationale Workshops werden die ProfDRV Projektpartner noch bis März 2013 durchführen. Wenden Sie sich bitte an ihren nationalen Projektkontakt (www.project-profdrv.eu) um herauszufinden, wann ein Workshop stattfindet.



ProfDRV-workshop in Pécs/Hungary. Among the participants are the ProfDRV project-consortium and three new colleagues from Turkey.

When in Rome, do as the Romans do: driver certificate of professional competence (CPC) in different European countries

Bevor die Richtlinie 2003/59/EG umgesetzt wurde, hatten angehende Berufskraftfahrer in Italien zwei Möglichkeiten: der Führerschein Klasse C (Fahrer über 21 Jahre für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen) oder ein besonderer Führerschein namens KC. Den Führerschein Klasse C bekam man ohne große Probleme.

Italien begann 2005 damit, die Richtlinie umzusetzen. Bis heute sind einige Vertreter aus dem Parlament und den Ministerien damit beschäftigt, diesen Prozess abzuschließen. Die zuständige Behörde dafür was die Regierung, bzw. das Verkehrsministerium. 2012 wurde der Prozess abgeschlossen. Nun ist CQC übergreifend eine wichtige Voraussetzung, um den Beruf des Berufskraftfahrers auszuüben.

Das CQC wird vergeben von: 1) dem Motorizzazione civile (lokales Regierungsbüro, das Führerscheine und Zulassungen vergibt), 2) nur nach Ausbildung und Test. Je nach Alter des Fahrers und Gewicht des Fahrzeugs, das der Fahrer fahren möchte, dauert das Training 260 Stunden Theorie und 20 Stunden Praxis oder 130 Stunden Theorie und zehn Stunden Praxis. Die Endprüfung bezieht sich nur auf die Theorie.

Nichtsdestotrotz sind Führerscheine bis 2009 von Training und Test ausgenommen, da sie bis 2014 automatisch zum CQC umgewandelt werden können.

Um weiterhin den Beruf auszuüben, müssen Fahrer vorschrittsgemäß fünf-jährliche Weiterbildungskurse mit einer Gesamtdauer von 35 Stunden absolvieren. Die Trainings müssen





zwischen einem halben Jahr vor und zwei Jahren nach Ablauf der CQC abgeleistet werden. Zwei Jahre nach dem CQC-Ablaufdatum müssen Fahrer den Test bestehen und den Kurs besuchen.

Aus- und Weiterbildung werden beide von zertifizierten privaten Fahrschulen, Fahrschulorganisationen oder den Straßenverkehrsverbänden zugehörigen Organisationen angeboten.

Tatsächlich werden die neue Regelung und das einhergehende Training vom Hauptteil der Branche (besonders Fahrer und Arbeitgeber) als eine Pflicht und ein Hindernis angesehen statt einer Chance, um den Mangel an Berufskraftfahrern zu bekämpfen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die größte Herausforderung ist nach wie vor, den Mangel an Motivation und den fehlenden Glauben an die Richtlinie und ihre Einführung zu überwinden. Vielleicht müssen die Gewerkschaften proaktiver auftreten, neben mehr Anreizen für Arbeitgeber, die Trainings anzubieten. Zudem würde ein Ausgleich für die hohen Kosten der Weiterbildung das Interesse fördern.

Caterina Boschi, TkF (IT)

“Wir sind das ProfDRV Konsortium!”

Elf Partnerorganisationen und öffentliche Institutionen sowie wissenschaftliche Partner engagieren sich ProfDrv Projekt. Insgesamt tragen 16 Organisationen aus elf Ländern zum Projekt bei. Here sind drei davon:

3s research laboratory ist eine der führenden Organisationen in der Aus- und Weiterbildungs-forschung in Österreich. Die Aktivitäten von 3srl konzentrieren sich an der Schnittstelle zwischen Bildung und Arbeitsmarkt. Ihre Forschungsinteressen sind: europäische Transparenzinstrumente (EQF, NQF, ECVET), Lern-ergebnisorientierung, Bewertung von informellem Lernen, die Konsistenz von Ausbildung und lebenslangem Lernen, die Entwicklung und Qualitätssicherung der Aus- und Weiterbildung, die Finanzierung von kontinuierlicher Aus- und Weiterbildung in Österreich und Europa und Arbeitsmarkt-, bzw. Qualifikationsstrukturen in Österreich. Im Moment stellt 3srl seine Expertise der europäischen Kommission für die weitere Entwicklung und



ProfDRV project group and guests from Hungary at a meeting in Pécs (HU).

Implementation des EQF zur Verfügung und ist in verschiedene europäische Projekte involviert, die mit EQF/NQF/ sektoralem QF und ECVET zusammenhängen. Bei ProfDRV untersucht 3srl den Effekt, den ein europaweit eingeführtes Programm für Aus- und Weiterbildung in den verschiedenen nationalen Kontexten hat und wie die verschiedenen Systeme mit solch einer europäischen Vorgabe umgehen.



ASIMAG ist eine spanische Consulting-Firma, die 20 Jahren Erfahrung auf dem Gebiet der Ausbildung hat. Über 300 Spezialisten arbeiten für ASIMAG aus den Bereichen Pädagogik, Computerwissenschaften, Soziologie und Design. Die Erfahrungen reichen bis zur Entwicklung innovativer Lehrmaterialien, nicht nur bezogen auf den Inhalt, sondern auch dem methodologischen und pädagogischen Ansatz. Abgesehen von der Ausbildungsabteilung, forscht in diesem Sinne die Projektabteilung an Ausbildung und Beschäftigung auf nationaler und europäischer Ebene.

Tk Formazione srl ist ein italienischer Anbieter für Aus- und Weiterbildung sowie Erwachsenenbildung mit Sitz in Florenz. TkF arbeitet im Bereich Bildung und Ausbildung seit 1992 und plant spezielle Kurse, thematische Seminare und Ausbildungsprogramme für Individuen und Gruppen von Arbeitgebern und -nehmern in Organisationen, im öffentlichen Bereich und in privaten Firmen. Auf europäischer Ebene hat TkF einen breiten und wertvollen Erfahrungsschatz im Programm lebenslanges Lernen 2007-2013, als Partner oder Koordinator von Grundtvig, LdV oder des Projekts Transversal Programme.

Die europäische ProfDRV Konferenz „Berufskraftfahrer – ein Beruf bei dem es um mehr geht als um Fahren“

Die finale europäische ProfDRV Konferenz hat ihren Fokus auf der aktuellen Situation der Berufskraftfahrerqualifikation in Europa und diskutiert eine Reihe von Fragen zur Berufskraftfahrerausbildung allgemein und zur Richtlinie 2003/59/EG im Besonderen.

- Wie wird die Berufskraftfahrerausbildung in verschiedenen europäischen Ländern umgesetzt? Welche Unterschiede gibt es und welche Konsequenzen haben diese?
- Wie kann die Berufskraftfahrerausbildung in Europa verbessert werden, um die Anforderungen der europäischen Transportindustrie und der Berufskraftfahrer in Europa zu erfüllen?
- Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um ein gemeinsames Mindestlevel für die Berufskraftfahrer Aus- und Weiterbildung zu gewährleisten in Anbetracht der verschiedenen Systeme und den nationalen Ansätzen, die Richtlinie 2003/59/EG in Europa umzusetzen?

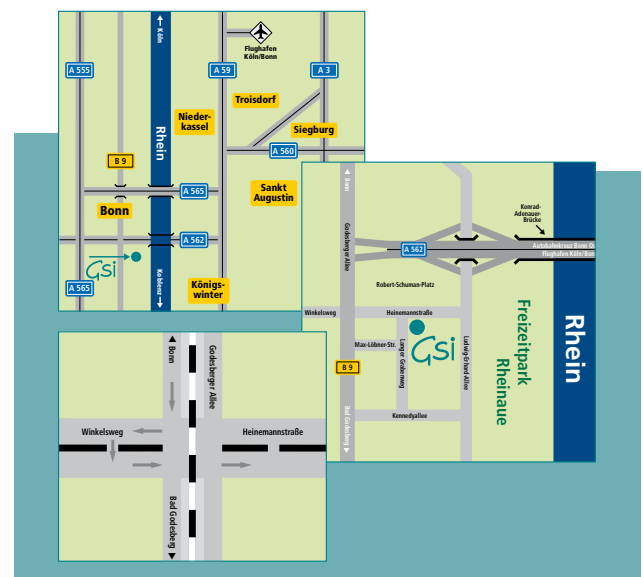


• Welchen Beitrag können die Aus- und Weiterbildung in Europa und Werkzeuge wie der europäische Qualifikationsrahmen leisten, um dieses gemeinsame Mindestlevel an Qualifikation mit Transparenz und Vergleichbarkeit der Berufskraftfahrerausbildung über die Grenzen Europas zu gewährleisten?

Die Konferenz bietet den Interessensvertretern aus Transport und Bildung, wie beispielsweise Transportfirmen, Bildungsanbieter, europäische, nationale und regionale Behörden und Politiker Möglichkeiten, sich mit Kollegen aus anderen Ländern auszutauschen und aktuelle Informationen über den Status quo in Europa zu erfahren. Zudem können sie so zur Verbesserung der Berufskraftfahrerausbildung in Europa beitragen.

Wir freuen uns darauf, Sie in Bonn (DE) im Dezember zu begrüßen. Weiter Informationen wie das Konferenzprogramm oder, wie Sie sich registrieren können, sind unter www.project-profdrv.eu zu finden.

Your way to the GSI in Bonn



The European ProfDRIV conference
 „Professional driving – more than just driving“
 13/14 December 2012,
 Gustav-Stresemann-Institut, Bonn (DE)

Imprint:

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.

