

# ProfDRV: Berufskraftfahren ist mehr als Fahren!

Claudia Ball, Berlin, 15. April 2013



# ProfDRV: Berufskraftfahren ist mehr als Fahren!

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

**Akronym:** ProfDRV

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

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

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

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



# Projektpartnerschaft

## 16 Partner aus 11 Ländern

### Vollpartner Europe:

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

### Partner aus Drittländern:

- Canadian Trucking Human Resources Council, CA

### Unterstützende Partner:

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



# Leitkonzepte

## Richtlinie 2003/59/EG

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

## Europäischer Qualifikationsrahmen (EQR)

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

# Leitende Konzepte

## Zwei Europäische Instrumente

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

## Frage?

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



**Richtlinie  
2003/59/EG**



**EQR  
(Europäischer  
Qualifikations-  
rahmen)**

# Ausgangspunkte

## Geringes Qualifikationsniveau

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

## Sich stark verändernde Qualifikationsanforderungen

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

## Mangel an qualifizierten Fahrern

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

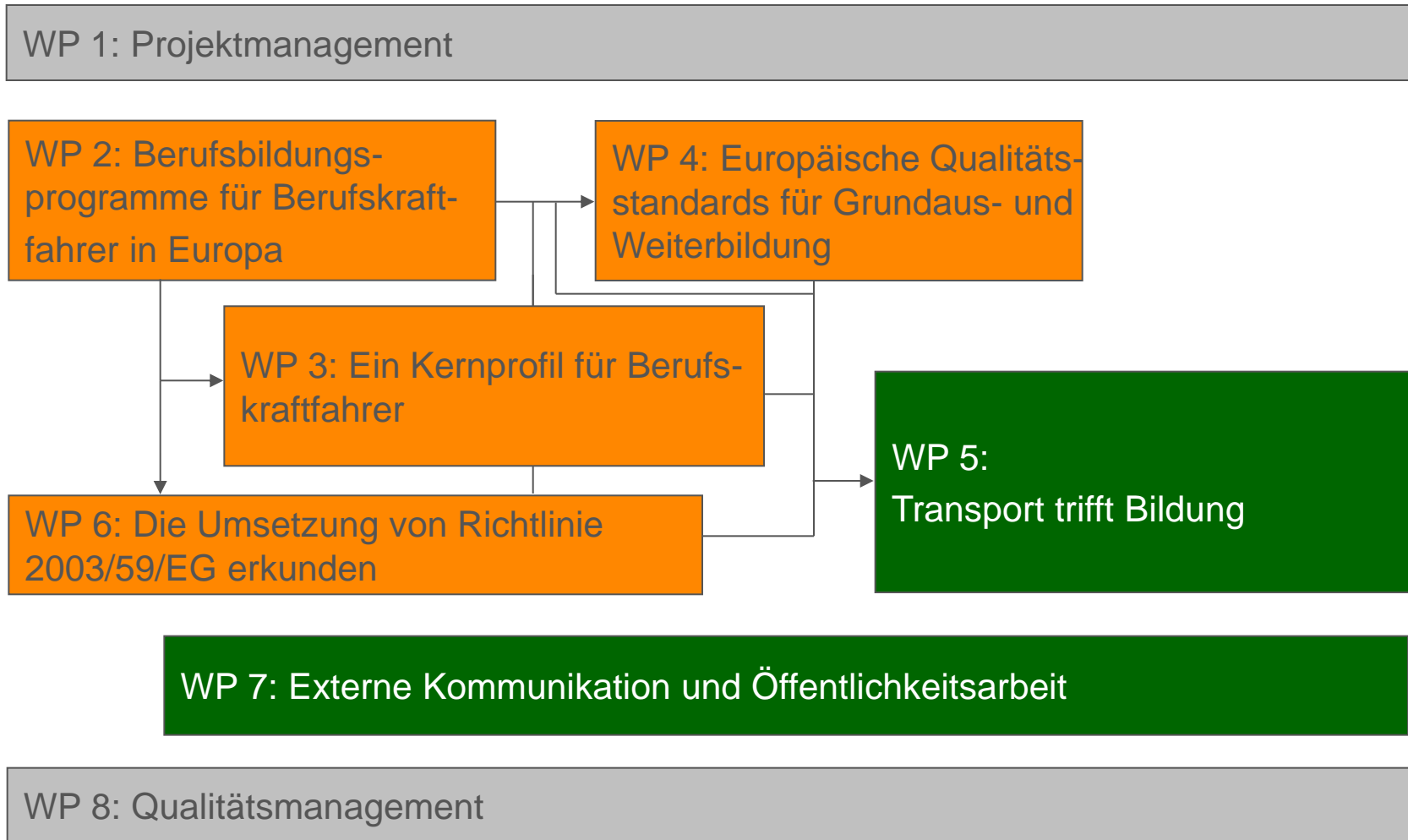
## Unterschiedliche Umsetzung der Richtlinie

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

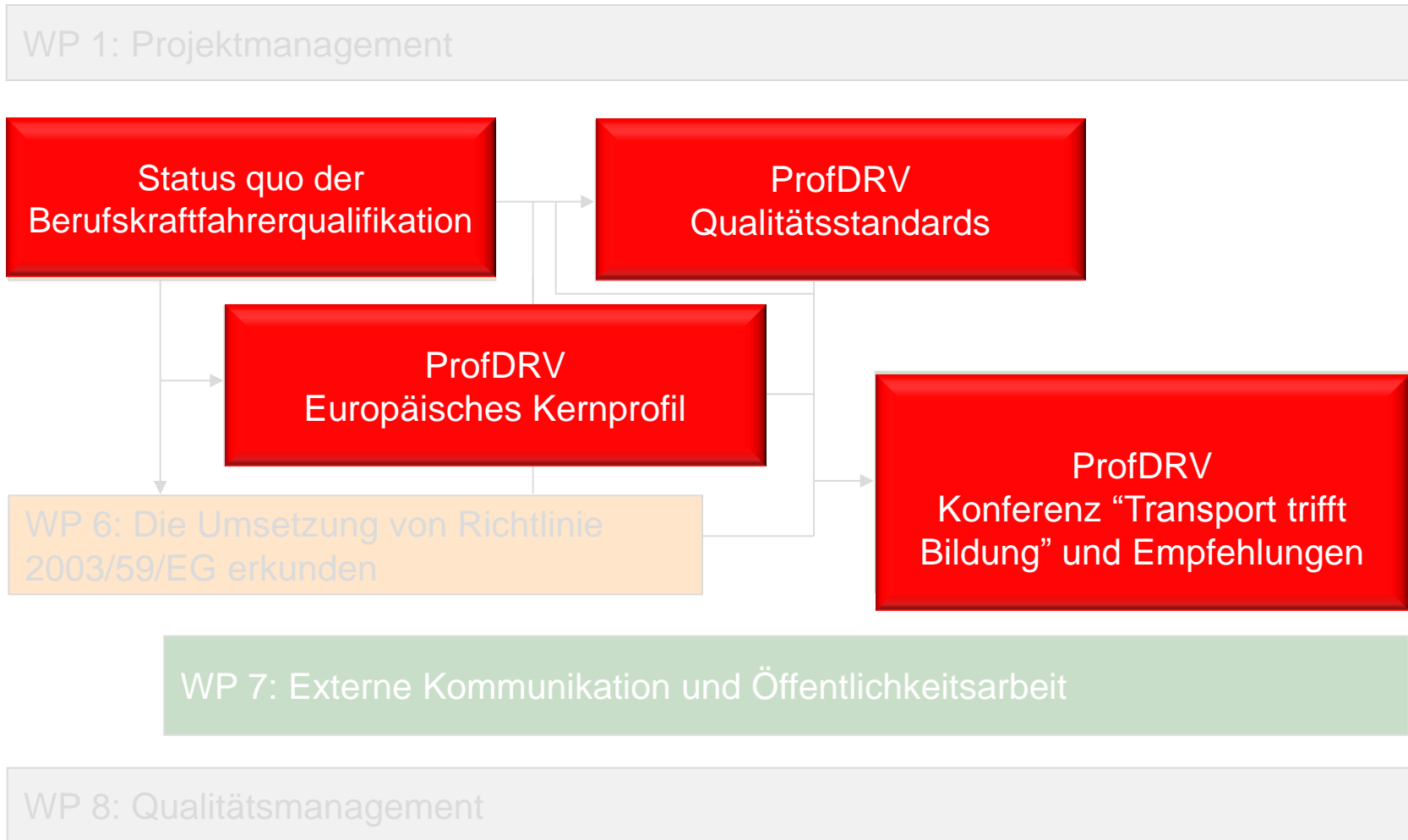
# Leitfragen

- Welche **Berufsbildungsmöglichkeiten existieren** für Berufskraftfahrer in Europa?  
\_Wie nehmen sie Bezug auf den Bedarf an qualifizierten Berufskraftfahrern?  
\_Wie wird Richtlinie 2003/59/EG in den verschiedenen Ländern umgesetzt?
- **Wie reagieren nationale Bildungssysteme** auf diesen Europäischen Versuch ein einheitliches Berufsbildungsprogramm einzuführen? Welche Schlussfolgerungen lassen sich ziehen?
- Was kann mit den **Möglichkeiten der Berufsbildung gegen den Mangel an Berufskraftfahrern** getan werden und welchen Effekt hätte das auf die Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG?
- Was sind – basierend auf ihren tatsächlichen Aufgaben - die **Qualifikationsanforderungen and Berufskraftfahrer**, um ihre Tätigkeit kompetent auszuführen?
- Basierend auf Richtlinie 2003/59/EG – welche Anforderungen müssen erfüllt sein, um **dem Ziel eines einheitlichen minimalen Qualifikationsniveaus näher zu kommen?**

# Arbeitspakete / Schlüsselresultate



# Arbeitspakete / Schlüsselresultate



# STATUS QUO DER BERUFS- KRAFTFAHRERQUALIFIKATION

WP overview

# Gegenstand der ProfDRV-Analyse

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

# Gewählte Umsetzung des Fahrer-CPCs

Land	Grundqualifikation		Weiterbildung
	Training & Test	Nur Test	Festes Programme
Italien	Ja	Nein	Ja
Großbritannien	Nein	Ja	Nein
Deutschland	Ja	Ja	Ja
Spanien	Ja	Nein	Ja
Österreich	Nein	Ja	Ja
Niederlande	Nein	Ja	Nein
Ungarn	Nein	Ja	Nein

# Überblick Ergebnisse 2003/59/EG

- Richtlinie ist nicht in allen Europäischen Ländern in die nationalen Berufsbildungssysteme/ Qualifikationsrahmen integriert (ProfDRV: nur NL, SE)
- Keine Europäischen Standards zum Simulatoreinsatz (weder Grundausbildung noch Weiterbildung)
- Spezielle Anforderungen an e-learning nur in NL
- ADR und andere Pflichtschulungen nur in wenigen Ländern zulässig als Weiterbildung
- Kostenübernahme variiert zwischen Teilnehmern, Unternehmen, beide
- Sehr unterschiedliche Anforderungen an Trainer
- Anerkennung von Bildungsanbietern im Einklang mit Richtlinie
- Sehr unterschiedliche Umsetzungsansätze bei Training und Prüfungen

# Wahrgenommener Einfluss auf Fahrermangel

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

# Wahrgenommener Einfluss auf Strassenverkehrssicherheit

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

# Wahrgenommener Einfluss auf das Qualifikationsniveau

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

# Formale Ausbildung und Fahrer CPC

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

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



# Schlussfolgerungen zu Richtlinie 2003/59/EG

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



# Schlussfolgerungen zu Richtlinie 2003/59/EG

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



# Projektberichte in diesem Kontext

- Ball, C. (2011). *Vocational education and training means to approach the shortage of professional drivers in Europe.*
- Ball, C., Konings, H. & van Rijn, J. (2012). *Vocational education and training schemes for professional drivers in Europe.*
- Bacher, T. & Nindl, S. (2012). *2003/59/EC – standardised Europe-wide initial and continuous vocational education and training for professional drivers: Strategies, consequences, opportunities and threats.*
- Burchert, J. & Petermann, N. (2011). *Methods and Assessment in Professional Driver Training.*
- Konings, H. & van Rijn, J. (2011). *European findings on VET for professional drivers in Europe.*
- ProfDRV partners (2011). *Country case studies on the implementation of directive 2003/59/EC in selected countries.*

Elektronische Versionen dieser  
Berichte sind verfügbar auf  
[www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu)

WP overview

# ProfDRV EUROPÄISCHES KERNPROFIL

[WP overview](#)

# EQR – der Lernergebnisansatz

## Anliegen: Qualifikationen über Grenzen hinweg vergleichbar machen

- Perspektivenwechsel von der Input- zur Outputorientierung – dafür sind nötig:
  - \_Definition von Qualifikationsprofilen/ Zertifikaten/ Curricula in Lernergebnissen
  - \_Beschreibung der Lernergebnisse in den 3 EQF-Kategorien:



- Lernergebnisse sind die Basis für:
  - \_Prüfung und Zertifizierung
  - \_Anerkennung von In- und Nicht-Formalem Lernen
  - \_Umsetzung von Trainingskursen/ -programmen
  - \_Zuordnung von Zertifikaten zu EQR/ NRQ - Niveaus

# Entwicklung des Profils

## Umsetzung einer Aufgabenanalyse

- Ausgangspunkt war eine **Kanadische Aufgabenanalyse** basierend auf DACUM
- **Einbezug von Berufsbildern/ -profilen** aus AT, NL und DE, um die Kanadischen Resultate nach Europäischen Standards anzureichern
- **Fragebogenbefragung** mit ca. 150 Experten und Stakeholdern (Fahrer, Arbeitgeber, Sozialpartner) aus den ProfDRV-Ländern zu Überprüfung der identifizierten Aufgaben

## Entwurf der Lernergebnisse

- **Einbezug von lernergebnisorientierten Profilen** für Berufskraftfahrer in Neuseeland, Australien und Südafrika
- **Anwendung des EQR-Ansatzes** auf die identifizierten Aufgaben mit Fachexperten

## Experteninterviews

- **Überarbeiten des Profils** anhand von 40 Fachexperteninterviews aus ganz Europa

# Das ProfDRV LO-orientierte Profil

## 6 tätigkeitspezifische/ auf Kernarbeitsprozesse bezogene Bereiche und 4 Querschnittsbereiche

Fahren und Manövrieren

Vorbereiten der Fahrt

Be- und Entladen

Planung von Fahrtzeiten und -routen

Wartung des Fahrzeuges und der  
Fahrzeugkombination

Arbeitsdokumentation

Zusammenarbeit mit dem Kunden

Zusammenarbeit mit Vorgesetzten,  
Kollegen, Kontrollbeamten und der  
Öffentlichkeit

Arbeitsschutz und gesunde  
Lebensweise

Kontinuierliche Weiterbildung

# Ein Beispiel: (2) Vorbereiten der Fahrt

## 3 Unteraufgaben:

2.1 Durchführung von Abfahrtskontrollen

2.2 Übernahme von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

2.3 Arbeit mit Navigations-, Maut und anderen Arten von Dokumentationsgeräten

# Ein Beispiel: (2) Vorbereiten der Fahrt

## 2.1 Umsetzung von Abfahrtskontrollen

### Der BKF kennt/ weiss:

- die Teile und Baugruppen am Fahrzeug, die vor der Abfahrt überprüft werden müssen
- die verschiedenen Prüfmethode und wie sie durchgeführt werden
- die Mindestanforderungen an die einzelnen Teile und Baugruppen
- ...

### Der BKF kann:

- eine Abfahrtskontrolle an verschiedenen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchführen
- die Prüfergebnisse auswerten und die nötigen Korrekturmaßnahmen einleiten
- Probleme lösen und Entscheidungen treffen
- ...

**DE:** Der BKF führt eigenverantwortlich und selbständig regelmäßig Abfahrtskontrollen am Fahrzeug durch, um die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination vor Fahrtantritt sicherzustellen.

**EN:** The professional driver implements autonomously and self-dependent regular departure checks on his/her vehicle/ -combination in order to ensure vehicle, transport and road safety.

# Ein Beispiel: (2) Vorbereiten der Fahrt

## 2.2 Übernahme von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

### The professional driver knows:

- what needs to be checked when taking over a vehicle or a vehicle combination
- a vehicles/ - combinations conditions to be safe
- what he/ she can do him-/ herself in order to assure safety
- whom to inform about what kind of difficulties, if necessary
- how to document the take over of a vehicle or a vehicle combination
- what information needs to be received and or handed over during take-over of a vehicle/ vehicle combination
- about usage of personal safety equipment during take-over and checks

### The professional driver can:

- implement all necessary checks and evaluate the results
- communicate defects to the appropriate contact person
- document the take over of a vehicle or a vehicle combination
- effectively communicate and cooperate with colleagues involved in the take-over
- demonstrate thoroughness and attention to detail and work methodically
- exercise initiative and resourcefulness
- solve problems and make decisions

The professional driver implements the take-over autonomously and self-dependently, if applicable, together with another person involved in the take-over. He checks especially the vehicles safety and, if applicable, load security in order to ensure vehicle, transport and road safety.

If necessary, he/ she initiates necessary finishing work, maintenance activities or other necessary steps or implements them him-/herself.

He/ She decides under special consideration of professional drivers responsibility within road traffic, shows a professional behaviour and integrity.

# Ein Beispiel: (2) Vorbereiten der Fahrt

## 2.3 Arbeiten mit Navigations-, Maut- und anderen elektr. Geräten

### The professional driver knows:

- legal regulations with regard to the application of gps, toll devices, tachographs and other ICT devices inside the vehicle (such as prohibition of mobile use during driving)
- the available ICT devices on board and how to use them efficiently for his/her work
- how to operate gps, toll devices, tachographs and other ICT devices inside the vehicle
- what devices are needed in different situations and the related (legal) regulations
- risks that result from the usage of different kinds of ICT devices during driving
- possible errors of different kinds of ICT devices and how to handle them

### The professional driver can:

- use common ICT devices (gps, toll device, on-board computer, etc.) properly and, if applicable, handle related errors
- demonstrate thoroughness and attention to detail and work methodically
- exercise initiative and resourcefulness

The professional driver operates autonomously and self-dependently available and necessary ICT technology such as gps and toll devices and tachographs. He/ She applies relevant legal regulations and implements them practically.

# Das ProfDRV LO-orientierte Profil

## 6 tätigkeitspezifische/ auf Kernarbeitsprozesse bezogene Bereiche und 4 Querschnittsbereiche

Fahren und Manövrieren

Vorbereiten der Fahrt

Be- und Entladen

Planung von Fahrtzeiten und -routen

Wartung des Fahrzeuges und der  
Fahrzeugkombination

Arbeitsdokumentation

Zusammenarbeit mit dem Kunden

Zusammenarbeit mit Vorgesetzten,  
Kollegen, Kontrollbeamten und der  
Öffentlichkeit

Arbeitsschutz und gesunde  
Lebensweise

Kontinuierliche Weiterbildung

# (1) Steuern und Manövrieren des KFZ

## 7 Teilaufgaben:

1.1 Fahren eines Fahrzeugs auf der Straße

1.2 Angepasste Fahrweise an unterschiedliche Straßen-, Wetter- und Verkehrsbedingungen

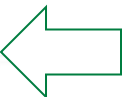
1.3 Sicheres Fahren des LKW oder der LKW Kombination im Hinblick auf den sicheren Transport verschiedener Güter

1.4 Der Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern im Strassenverkehr

1.5 Verhalten bei Unfällen und Notsituationen auf der Strasse

1.6 Benutzen von Sicherheitsausrüstungen

1.7 Durchführen verschiedener Fahrmanöver



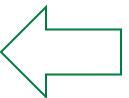
## (2) Vorbereiten der Fahrt

### 3 Teilaufgaben:

2.1 Umsetzung von Abfahrtskontrollen

2.2 Übernahme von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

2.3 Arbeit mit Navigations-, Maut- und anderen elektronischen Geräten



## (3) Be- und Entladen

### 6 Teilaufgaben:

3.1 Be- und Entladen verschiedener Ladungsarten

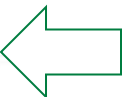
3.2 Ladungssicherung

3.3 Be- und Entladung Vorbereiten und Dokumentieren

3.4 Sicherheit beim Be- und Entladen

3.5 Umgang mit Gewichts- und Abmessungslimitierungen und entsprechenden -anforderungen an Fahrzeug und Ladung

3.6 Umgang mit den Gütern während des Transports

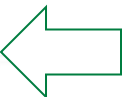


## (4) Planen von Fahrtzeiten und -strecken

### 2 Teilaufgaben:

4.1 Planen von Fahrtrouten nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung des Transportauftrages

4.2 Planung und Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten nach entsprechenden gesetzlichen Regelungen und den Anforderungen des jeweiligen Transportauftrages



## (5) Wartung von Fahrzeuges

### 5 Teilaufgaben:

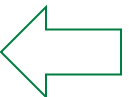
5.1 Regelmäßige Kontrolle und Überprüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen und Erkennen von Defekten

5.2 Kommunikation mit Werkstatt, Schadensmeldungen etc.

5.3 Durchführung von Wartungsarbeiten

5.4 Fahrzeugreinigung

5.5 Betanken des Fahrzeugs



## (6) Dokumentation der Arbeit

### 6 Teilaufgaben:

6.1 Umgang mit Ladungsbegleitpapieren und deren Weiterleitung

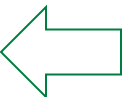
6.2 Umgang mit Fahrzeugpapieren und persönlichen Dokumenten

6.3 Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten

6.4 Dokumentation der täglichen Arbeit und Führung von Aufzeichnungen

6.5 Führen und Verwalten einer Bordkasse und Umgang mit bargeldlosen Zahlungsmitteln

6.6 Zollabwicklung



# (I) Zusammenarbeit mit dem Kunden

## 5 Teilaufgaben:

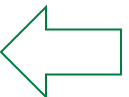
I.1 Kommunikation mit und Auftreten beim Kunden

I.2 Umgang mit dem Kunden in Beschwerde- und Konfliktsituationen

I.3 Zusammenarbeit mit dem Kunden

I.4 Beitragen zur Kundenzufriedenheit im Rahmen Unternehmensinterner Maßnahmen

I.5 Auftreten des Berufskraftfahrers in der Öffentlichkeit als Vertreter seines Unternehmens und des Berufsstandes



## (II) Zusammenarbeit mit Vorgesetzten ...

### 5 Teilaufgaben:

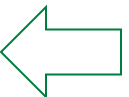
II.1 Zusammenarbeit mit Kollegen

II.2 Zusammenarbeit mit Vorgesetzten/ Arbeitgebern

II.3 Verpflichtung des Berufskraftfahrers gegenüber der Allgemeinheit

II.4 Verhalten bei Kontrollen durch öffentliche Kontrollinstanzen und  
Zusammenarbeit mit Kontrolleuren

II.5 Umgang mit gefährlichen Situationen, die von anderen verursacht  
werden



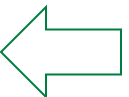
## (III) Arbeitsschutz und gesunde Lebensweise

### 3 Teilaufgaben:

III.1 Beurteilung des (momentanen) physischen/ psychischen Zustandes und Einleiten von entsprechenden Maßnahmen

III.2 Vorbeugende Maßnahmen zur körperlichen und geistigen Gesunderhaltung im Beruf

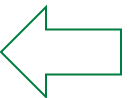
III.3 Einhaltung von Maßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit



## (IV) Berufliche Weiterbildung

### 1 Teilaufgabe:

IV.1 Die Aktualisierung der beruflichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Kompetenzen



# Einschränkungen und Möglichkeiten

- Das ProfDRV Profil ist **nur ein Kernprofil**, d.h. es beinhaltet nur Kernaufgaben aber keine spezialisierten Aufgaben wie “ADR”.
- Das Profil kann als **Basis für eine Curriculumsentwicklung bzw. –überarbeitung** dienen aber hierfür sind noch weitere Schritte nötig.
- Die erarbeiteten **Lernergebnisse spiegeln keine existierende Qualifikation/ Zertifikat** in Europa oder darüber hinaus wider, es kann daher als Referenz dienen, um existierende Qualifikationen hierzu in Bezug zu setzen.
- Ein solches EQR-basiertes Profil ist ein erster Schritt hin zur **Zuordnung zu einem Qualifikationsrahmen** in Europa und macht daher Qualifikationen und ihre Umsetzungsansätze vergleichbar.
- Die Aufgaben-/ Lerngebiete, die im Profil definiert wurden, wurde **nicht im Zusammenhang mit der Anwendung von ECVET-Modulen getestet** oder mit einem Curriculum.

# Projektberichte in diesem Zusammenhang

- ProfDRV (2012). *EQF-compatible profile PROFESSIONAL DRIVER (FREIGHT TRANSPORT)*.
- Wohlfarth, A. & Niegemann, H. (2011). *Analysis of professional truck drivers tasks as basis for an EQF compatible profile: A summary and discussion of results.*
- Ball, C. (2011). *Professional driving a heterogeneous field*

Elektronische Versionen dieser  
Berichte sind verfügbar auf  
[www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu)

[WP overview](#)

# ProfDRV QUALITÄTSSTANDARDS

WP overview

# Ausgangspunkt und Entwicklung

## Ausgangspunkt

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

## Entwicklung der Qualitätsstandards

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

# Die ProfDRV Qualitätsstandards



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

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

## **Vorgeschlagene Maßnahmen:**

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

# Einstiegsvoraussetzungen

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Trainingsdesign und Methodenwahl

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Anforderungen an Trainer

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Prüfung und Zertifizierung

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Anerkennung von nicht- und informellem Lernen

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Anpassung an Anforderungsänderungen

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

# Qualitätssicherung

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

## Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Siehe oben

# Ergebnisse der Konsultationen

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

## Projektberichte in diesem Bereich

- ProfDRV (2012). *Quality Standards in Professional Driver Training in Europe - Recommendations in the Framework of Directive 2003/59/EC and the EQF.*
- Burchert, J. & Petermann, N. (2012). *The Development of Recommendations on Quality Standards in Professional Driver Training in Europe in the Framework of Directive 2003/59/EC.*
- ProfDRV (2012). *Collection of national implementation scenarios for the ProfDRV quality standards.*
- Ball, C. (2012). *Recognition of non- and informal learning within professional driver qualification.*

Elektronische Versionen dieser  
Berichte sind verfügbar auf  
[www.project-profdrv.eu](http://www.project-profdrv.eu)

[WP overview](#)

# ProfDRV SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

# ProfDRV Schlussfolgerungen

- **Fehlende Integration von Richtlinie 2003/59/EG in nationale Berufsbildungssysteme** führt zu signifikanten Mängeln in der Qualität.
- Eine **Qualitätssteigerung ist essentiell** um mit Richtlinie 2003/59 tatsächliche eine positive Wirkung auf den Fahrermangel und die Strassenverkehrssicherheit zu erreichen.
- Derzeit **kann Richtlinie 2003/59/EG zu keinem einheitlichen minimalen Qualifikationsniveau** von Berufskraftfahrern führen wegen ihrer Inputorientierung und der starken Heterogenität der Umsetzungen in den Mitgliedsstaaten.
- Die **Anwendung des EQR-Lernergebnisansatzes** ist daher ein unabdingbarer Schritt, um eine einheitliche Minimalqualifikation oder Vergleichbarkeit zu. LO-Orientierung kann sowohl auf Europäischer (Definition eines Minimalstandards) als auch auf nationaler Ebene (Vergleichbarkeit der Qualifikationen) umgesetzt werden.
- **Referenzierung zum EQR** kann die Vergleichbarkeit der nationalen Ansätze als auch alternativer Zertifikate ermöglichen.

# Hauptaussagen der ProfDRV-Konferenz

- die Umsetzung von Richtlinie 2003/59/EG führt europaweit zu einer Vielzahl von **unterschiedlichen Qualifikationsniveaus**, die untereinander – im Hinblick auf die angestrebten Ergebnisse des Lernens – nicht vergleichbar sind
- **Schulungsstau, Missbrauch und mangelhafte Qualität** des Trainings gefährden in ganz Europa die Umsetzung der Richtlinie
- **mangelhafte Qualität des Trainings und Vernachlässigung des Parameters „Mensch“** bei der Richtlinienumsetzung führen zu einem erheblichen Defizit beim Zugewinn an Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen der teilnehmenden (zukünftigen) Berufskraftfahrer
- die durch die Richtlinie vorgegebenen **(Input-) Parameter** können zu keinem einheitlichen minimalen Qualifikationsniveau in Europa führen



# ProfDRV Empfehlungen

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

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

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

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

# ProfDRV Empfehlungen

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

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

- **Anwendung der ProfDRV Qualitätsstandards**

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

## Nächste Schritte

### **„ICT-DRV“**

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

Dezember 2012 – Mai 2015

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

### **„euVETsupport“**

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

Oktober 2012 – September 2014

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



# Vielen Dank!

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

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





# Richtlinie 2003/59/EG

- Eine gemeinsame Europäische Richtlinie, die die **Grundausbildung und die Weiterbildung** von Berufskraftfahrern definiert
- **3 Möglichkeiten bei der Grundqualifikation:**
  - \_verkürzte Grundausbildung (140h) und Test
  - \_Training (280h) und Test
  - \_Nur Test
- **Weiterbildung:**
  - \_35 Stunden in 5 Jahren (Test ist optional)
- **Themenfelder** sind vordefiniert im Anhang der Richtlinie:
  - \_Weiterführendes Training im Fahren basierend auf Sicherheitsvorschriften
  - \_Anwendung von Vorschriften
  - \_Arbeitsschutz, Sicherheit im Strassenverkehr, Umwelt, Service und Logistik
- Eine Anzahl von Anforderungen an Trainingsanbieter, Dokumentation des CPCs und weitere **Aspekte werden vordefiniert**
- Mitgliedsstaaten sind darüber hinaus **frei bei der Umsetzung**

# Der Europäische Qualifikationsrahmen

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

