
Berufliche Aus- und Weiterbildung und Lebenslanges Lernen von Berufskraftfahrern: Chancen und Risiken einer europaweiten Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung

Abstract

Richtlinie 2003/59/EG setzt europaweit einheitliche Minimalanforderungen an die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern in Europa. Darauf aufbauend haben in der Zwischenzeit alle EU-Mitgliedsstaaten neben der Grundqualifikation auch eine verpflichtende Präsenzweiterbildung als Voraussetzung zur Ausübung dieses Berufes rechtlich verankert. Anliegen dieser europäischen Initiative ist es, die Sicherheit auf europäischen Straßen zu erhöhen und die Beschäftigungsfähigkeit der Fahrer mit Blick auf den Fahrermangel sicherzustellen.

Das europäische Projekt ProfDRV „Berufskraftfahren ist mehr als nur Fahren“ (www.project-prof-drv.eu) unter Leitung der DEKRA Akademie GmbH hat u.a. die Umsetzung und die Auswirkung dieser Weiterbildungspflicht für Berufskraftfahrer aus Berufsbildungsperspektive untersucht. In Interviews mit Interessenvertretern in sieben europäischen Ländern wurde festgestellt, dass die Richtlinienumsetzung, wenn auch formal den Anforderungen entsprechend, zu keinem vergleichbaren Ergebnis führt. Oftmals wird das Ziel der Förderung von Beschäftigungsfähigkeit als auch der Sicherung der Straßenverkehrssicherheit durch einen Mangel an Qualität in der Umsetzung beeinträchtigt. Dieser Mangel an Qualität äußert sich in allen didaktischen Handlungsebenen, beginnend bei den Vorgaben der europäischen Richtlinie bis hin zur Gestaltung der Lernsituation. Vom Erreichen eines einheitlichen Minimalqualifikationsniveaus in ganz Europa kann keine Rede sein. Der Artikel fasst die Untersuchungsergebnisse und Lösungsvorschläge des ProfDRV-Projekts zusammen und diskutiert anhand dieses Falles die Möglichkeiten und Grenzen von einheitlichen europäischen Standards in der Berufsbildung.

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 (EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT 2003), 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 formale Aus- und Weiterbildungsprogramme, wie sie für andere Berufe existierten, auch für Berufskraftfahrer an, deren Ansehen in der Branche jedoch aus verschiedenen Gründen gering war und ist (BALL 2012). 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 ist daher als großer Fortschritt für den Beruf des „Berufskraftfahrers“ anzusehen, insbesondere in den europäischen Ländern ohne diesbezügliche (obligatorische) formale 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 bei, das eine der wesentlichen Ursachen für den Berufskraftfahreremangel in Europa ist.

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 (BALL et al. 2011). 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 Arbeits-

markterfordernissen gerecht zu werden“ und „die Verkehrssicherheit zu erhöhen“, vertreten die einzelnen Interessengruppen sehr unterschiedliche Ansichten:

Formale Grundausbildungsprogramme, wie sie in Deutschland und in den Niederlanden umgesetzt wurden, erfüllen die Arbeitsmarkterfordernisse nach Ansicht der Interessengruppen klar und deutlich. Interviews mit ungarischen Interessenvertretern lassen dagegen vermuten, dass es in Ungarn den formalen 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, aus denen gewählt werden kann. 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 Weiter-

bildungskurse 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 ADR¹-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 (siehe auch BURCHERT/ PETERMANN 2011; BALL et al. 2011).

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

¹ ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (Zertifikat zur Beförderung von Gefahrgut)

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 (siehe auch BACHER/ NINDL 2012).

2 Der Europäische Qualifikationsrahmen und die berufliche Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern

Der Europäische Qualifikationsrahmen (EQR) verfolgt als gemeinsamer europäischer Referenzrahmen 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.

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. 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. So 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) „BerufskraftfahrerIn“ wurde dem Niveau 4 des deutschen Nationalen Qualifikationsrahmens zugeordnet. (Dies entspricht dem EQR-Niveau 4.)

Alle untersuchten Qualifikationen in Großbritannien entsprechen den Niveaus des britischen Nationalen Qualifikationsrahmens, 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 (EUROPÄISCHER RAT 1985) 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, vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT 2008a; b) 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.

3 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, Arbeitgebern und anderen Interessengruppen der Transportbranche, die aus den ProfDRV-Projektländern und anderen europäischen Ländern stammten, genauer untersucht. (WOHLFARTH/ NIEGEMANN 2011)

3.1 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.

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:

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

3.2 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.

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 angegebene 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 Ziele 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 sich 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. Tabelle 1 illustriert die unterschiedlichen Ansätze an einem praktischen Beispiel.

Tabelle 1: Gegenüberstellung ProfDRV Kernprofil und Richtlinie 2003/59/EC am Beispiel „Sozialvorschriften“

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 und der Arbeitsorganisation. 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 tat-

sächlich von Berufskraftfahrern 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.

3.3 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 Lernergebnisansatz 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 formalen 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 bzw. ins Verhältnis gesetzt werden.

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

4 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. (BURCHERT et al. 2012)

4.1 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 Überlegungen und Betrachtungen zur Qualität 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:

- 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 „Schlüselfragen“, „Angestrebte Zielsituationen“, „Geeignete Gestaltungsmaßnahmen“ und „Betroffene Interessengruppen“. 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. Tabelle 2 zeigt ein Beispiel eines entsprechenden Standards.

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.

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

Tabelle 2: Beispiel für einen ProfDRV Qualitätsstandard

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.	<p>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</p> <p>Behandlung des Befähigungsnachweises für Fahrer als öffentliches Berufsaus- und -weiterbildungsprogramm mit den entsprechenden Konsequenzen für den jeweiligen nationalen Kontext</p>	<p>öffentliche Einrichtungen und Entscheidungsträger, die sich mit der Schaffung der rechtlichen Grundlagen zur nationalen Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG befassen</p> <p>Verantwortliche für den Nationalen Qualifikationsrahmen</p>

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.

4.2 Umsetzung der ProfDRV-Qualitätsstandards

Das ProfDRV-Projektkonsortium 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 (siehe auch BACHER/ NINDL 2012) 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 Tutoren/Ausbilder, oder auf die Ergebnisse von Pilotprojekten, die in den letzten Jahren in verschiedenen Zusammenhängen gewonnen wurden, zurückgreifen. Andere EU-Mitglieder haben dagegen noch einen weiten Weg vor sich, um die genannten Qualitätsstandards mit einer klaren Ausrichtung auf die Berufsbildung umzusetzen.

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. 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.

5 Empfehlungen für die Realisierung 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 gut ausgebildeten 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 formalen Berufsbildungssystems zu fördern.
- Unterstützung von Flexibilität und Vielfalt, welche die Richtlinie 2003/59/EG im Rahmen ihrer Umsetzung auf nationaler Ebene bietet, durch die Ergebnisse von ProfDRV. 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 sowie
- 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.

Empfehlenswert ist daher eine

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 ebnen.

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). In der Beurteilung zur Entscheidung 85/368/EWG wurde 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, vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT/EUROPÄISCHER RAT 2008c). Es kann daher als sinnvoll erachtet werden, diese Referenz 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. Hierbei gilt es auch das in Richtlinie 2003/59/EC vorgeschlagene Ausbildungsniveau nach Entscheidung 85/368/EWG zu berücksichtigen, das dem Niveau der deutschen Facharbeiterausbildung (Level 4, DQR) entspricht.

Zu empfehlen ist deshalb die 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 ver-

knüpft 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.

Das ProfDRV-Kernprofil bietet ein Beispiel für eine EQR-basierte Beschreibung von Lernergebnissen für den Beruf „Berufskraftfahrer (Gütertransport)“. Es kann somit 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. 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.

Hier empfiehlt sich die 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 gut ausgebildete 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 ausreiche, um die meisten Hindernisse und Herausforderungen zu überwinden. Die Erfahrungen aus der Umsetzung des Europäischen Qualifikationsrahmens 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.

Literatur:

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. Online: http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/WP6_Draft_Case_Study_201200716.pdf (21-09-2012).

BALL, C. (2012): Vocational Education and Training Means to approach the Shortage of Professional Drivers in Europe. Online: 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. Online: http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP2_del06_12_01_CB.pdf (21-09-2012).

BURCHERT, J./ PETERMANN, N. (2011): Methods and Assessment in Training for Professional Drivers. Online: http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/WP2_training_schemes/ProfDRV_WP2_del10_111215_v1.1.pdf (21-09-2012).

BURCHERT, J./ BALL, C./ PETERMANN, N./ SPÖTTL, G. (2012): The Development of Recommendations on Quality Standards in Professional Driver Training in Europe in the Framework of Directive 2003/59/EC. Online: http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP4_del14_standarddevprocess.pdf (16-05-2013).

EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT (2003): 2003/59/EG. Richtlinie 2003/59/EG 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.

EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT (2008a): 1065/2008/EG. Entscheidung Nr. 1065/2008/EG vom 22. Oktober 2008 zur Aufhebung der Entscheidung 85/368/EWG des Rates über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften.

EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT (2008b): 2008/C 111/01. Empfehlungen vom 23. April 2008 zur Einrichtung des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen.

EUROPÄISCHES PARLAMENT/ EUROPÄISCHER RAT (2008c): A6-0132/2008. Bericht vom 04.04.2008 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)

EUROPÄISCHER RAT (1985): 85/368/EWG. Entscheidung vom 16. Juli 1985 über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften.

SKILLS FOR LOGISTICS (2009): Employer Forum: Driver CPC consultation. Online: www.skillsforlogistics.org (15-03-2011).

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. Online: http://www.project-profdrv.eu/fileadmin/Dateien/Downloads_front/ProfDRV_WP3_del11_analysisreport_12_01_27.pdf (21-09-2012).

Zitieren dieses Beitrags

BALL, C. (2013): Berufliche Aus- und Weiterbildung und Lebenslanges Lernen von Berufskraftfahrern: Chancen und Risiken einer europaweiten Pflicht zur regelmäßigen Weiterbildung. In: *bwp@ Spezial 6 – Hochschultage Berufliche Bildung 2013, Fachtagung 08*, hrsg. v. SCHWENGER, U./ GEFFERT, R./ VOLLMER, T./ HARTMANN, M./ NEUSTOCK, U., 1-19. Online: http://www.bwpat.de/ht2013/ft08/ball_ft08-ht2013.pdf

Die Autorin



CLAUDIA BALL

Bildungspolitik und -strategie
DEKRA Akademie GmbH

Handwerkstrasse 15, 70565 Stuttgart

E-mail: claudia.ball@dekra.com

Homepage: www.dekra-akademie.de