



3. Österreichische Konferenz für
Berufsbildungsforschung

5. – 6.7.2012
Museum Arbeitswelt Steyr

www.berufsbildungsforschung-konferenz.at

Tanja Bacher & Sigrid Nindl

3s research laboratory
Wien

Richtlinie 2003/59/EG – einheitliche Aus- und Weiterbildung für BerufskraftfahrerInnen in Europa: Auswirkungen von Vereinheitlichung in der Berufsbildung

BBFK 2012 Steyr
5. Juli 2012

Tanja Bacher / Sigrid Nindl
3s research laboratory
www.3s.co.at



Vortragsschwerpunkte

- __ Europäische Instrumente zur Vereinheitlichung von Berufsbildungssystemen
- __ Richtlinie 2003/59/EG als gemeinsames europäisches Instrument der BerufskraftfahrerInnenqualifikation
- __ Umsetzung der Richtlinie in 7 europäischen Ländern inkl. SWOT-Analyse
- __ Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Fragestellung

Wie wird in unterschiedlichen europäischen Ländern ein einheitlicher europäischer Bildungsstandard (Richtlinie 2003/59/EG) umgesetzt und welche Stärken, Schwächen, Möglichkeiten und Gefahren ergeben sich daraus bei der Umsetzung im nationalen Rahmen?

Methodisches Vorgehen

___ Screening von verschiedenen europäischen Politikdokumenten (Richtlinien, Empfehlungen, Kommuniqués etc.) und relevanten Studien

___ Befragung von StakeholderInnen (politische EntscheidungsträgerInnen, Unternehmen, Sozialpartner, Gewerkschaften, Wirtschaftskammern, KraftfahrerInnen etc.) zur Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG in den untersuchten Ländern (AT, DE, ES, IT, HU, NL, UK)

___ Länderfallstudien

Stärkung und bessere Vergleichbarkeit von Berufsbildungssystemen – Politischer Hintergrund

- __Lissabon Strategie (2000)
- __Kopenhagen-Prozess (2002)
- __Maastricht Communiqué (2004)
- __Helsinki Communiqué (2006)
- __Bruges Communiqué (2010)
- __Europa 2020 Strategie (2010)

Beispiele für Richtlinien und Empfehlungen in der Berufsbildung in Europa

- ___ Richtlinie 2005/36 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen
- ___ Empfehlung zur Einrichtung des europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (EQR)
- ___ Empfehlung zur Einrichtung eines europäischen Leistungspunktesystems für Berufsbildung (ECVET)
- ___ Richtlinie 2003/59/EC über die Aus- und Weiterbildung von BerufskraftfahrerInnen in Europa

Fallbeispiel: Richtlinie 2003/59/EG I

Ausgangspunkt: Obligatorische Berufsausbildung für BerufskraftfahrerInnen nur in einigen Mitgliedsstaaten / Grundlage Führerschein

Artikel 3 „Um es den Kraftfahrern zu ermöglichen, sich auf die neuen Anforderungen aufgrund der Weiterentwicklung des Kraftverkehrsmarktes einzustellen sollten die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auf alle Kraftfahrer ausgedehnt werden, und zwar unabhängig davon, ob sie ihren Beruf als Selbstständige oder als abhängig Beschäftigte, im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr ausüben“.

Artikel 4 „Ziel der neuen gemeinschaftlichen Vorschriften ist die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs“.

Fallbeispiel: Richtlinie 2003/59/EG II

Article 8 „Die in einigen Mitgliedstaaten bestehenden Systeme sind unterschiedlich gestaltet. Um die Durchführung der Bestimmungen über die Grundqualifikation zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zwischen mehreren Optionen zu Wählen“.

Grundqualifikation

Option 1: Kombination von Unterrichtsteilnahme und Prüfung

Option 2: Option mit Beschränkung auf Prüfung

Weiterbildung

35 Stunden alle 5 Jahre - rationales Fahren; Anwendung der Vorschriften; Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik etc.

Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG in den untersuchten Ländern I

Niederlande

- ___ verpflichtendes Training für BerufskraftfahrerInnen seit 1975 „*Certificate of Professional Competence*“
- ___ Anforderungen der Richtlinie wurden in das bestehende System integriert (nur Test Option)

Hungary and Spain

- ___ System der Berufsbildung für KraftfahrerInnen
- ___ Anforderungen der Richtlinie wurden in Form eines neuen Systems der Berufsausbildung / Parallelsystem eingeführt (ES: Unterricht und Test Option, HU: nur Test Option)

Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG in den untersuchten Ländern II

Deutschland und Österreich

- ___ 3-jähriger Lehrberuf für BerufskraftfahrerInnen
- ___ im Zuge der Lehrabschlussprüfung wird die Grundqualifikation gemäß der Richtlinie erworben
- ___ Anforderungen der Richtlinie wurden zum Teil in das bestehende System integriert, Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß der Richtlinie läuft parallel

Italien und Großbritannien

- ___ in beiden Länder bestand vor Einführung der Richtlinie kein System der Berufsbildung für KraftfahrerInnen
- ___ die Einführung der Richtlinie führte zur Etablierung eines Systems der beruflichen Aus- und Weiterbildung

Beispiele aus der SWOT-Analyse zur Richtlinie 2003/59/EG I

Stärken

Makroebene

- __ Harmonisierung der Berufsbildung für FahrerInnen innerhalb der EU
- __ Vergleichbare Ausbildungsstandards für den Beruf

Mesoebene

- __ steigende Zahl an Trainingsanbietern, steigendes Bewusstsein für die Notwendigkeit von Aus- und Weiterbildung auf Seiten der Unternehmen

Mikroebene

- __ definierter Ausbildungsstandard für den Beruf des Kraftfahrers, hebt das Image des Berufs sowie das Bewusstsein der einzelnen FahrerInnen

Beispiele aus der SWOT-Analyse zur Richtlinie 2003/59/EG II

Schwächen

Makroebene

__ unterschiedliche Ansätze der Umsetzung (national, regional), führt zu fehlender Vergleichbarkeit / Transparenz

Mesoebene

__ geringe Beteiligung nationaler StakeholderInnen (Gewerkschaften, Arbeiterkammern, Ministerien ...) bei der Entwicklung und Umsetzung der Richtlinie

Mikroebene

__ Grundqualifikation und Weiterbildung ist in einigen der untersuchten Ländern nicht gleichzusetzen mit erhöhter FahrerInnenkompetenz

Beispiele aus der SWOT-Analyse zur Richtlinie 2003/59/EG III

Möglichkeiten

Makroebene

- __ bessere Vergleichbarkeit und gegenseitige Anerkennung der Aus- und Weiterbildung von BerufskraftfahrerInnen in Europa
- __ Interpretationsspielraum, Richtlinie kann an nationale Gegebenheiten angepasst werden

Mesoebene

- __ BerufskraftfahrerInnen erlangen die notwendigen Kenntnisse, Fertigkeiten und Kompetenzen

Mikroebene

- __ höhere Kompetenz / Qualifizierung der FahrerInnen, besserer Berufsstatus

Beispiele aus der SWOT-Analyse zur Richtlinie 2003/59/EG IV

Gefahren

Makroebene

- __ fehlende Trainingsinfrastruktur in einigen Ländern
- __ Interpretationsspielraum führt zu unterschiedlicher Umsetzung, d.h.
Standardisierung erhöht nicht automatisch Vergleichbarkeit
- __ kein lernergebnisorientierterer Ansatz; erschwert Anlehnung an EQR/NQR

Mesoebene

- __ höhere Qualifikation der BerufskraftfahrerInnen, aber kaum
Karrieremöglichkeiten

Mikroebene

- __ viele FahrerInnen sehen keinen Mehrwert in der Grundqualifikation
und Weiterbildung

ExpertInnenmeinungen I

„Die Grundausbildung und auch die Weiterbildung halte ich grundsätzlich für sinnvoll. Die Maßnahme hat einen guten Ansatz“.

„Eine Erwartungshaltung ist insofern da, als dass die Fahrer sich bewusster mit dem Berufsbild beschäftigen müssen“.

„Die Einführung der Richtlinie hat das Bewusstsein innerhalb der Branche geweckt, dass Berufskraftfahrer nicht „Hilfsarbeiter“ mit der entsprechenden Fahrerlaubnis sind, sondern besonders qualifiziert sein müssen – sowohl hinsichtlich der ausgeübten Tätigkeit als auch im Hinblick auf Verkehrssicherheit. Allerdings hat sich dieses Bewusstsein noch nicht signifikant in Richtung auf eine generelle Verbesserung der Arbeitsbedingungen (physische/psychische Belastungen, materiell) ausgewirkt“.

„Die praktische Umsetzung ist grundsätzlich auch im Laufen, wir orten in Detailbereichen immer wieder Probleme, auch was die gegenseitige Anerkennung im grenzübergreifenden Verkehr betrifft“.

ExpertInnenmeinungen II

„Das beginnt beim Ablauf der Prüfung an sich. Weil man das von Bundesland zu Bundesland verschieden geregelt hat“.

„Man begeht immer den gleichen Fehler, dass man es in eine Richtlinie gießt, so lässt man den Mitgliedstaaten zu viel Freiraum und jeder kocht sich seine eigene Suppe“.

„Die Sicherheit wird nur erhöht, wenn ein Interesse vom Fahrer da ist, wer nur da ist, weil er muss und die Zeit dort absitzt, wird auch nichts lernen, da wird sich keine Sicherheit erhöhen.“

„Es bedarf mehrerer Maßnahmen, das beginnt beim Image, es geht über die Bezahlung, das ganze Berufsbild“.

„Es ist ganz einfach mehr eine Belastung als eine Bereicherung für den Fahrer“.

„Viele Fahrer sitzen nur die Zeit ab.“

Schlussfolgerungen & Empfehlungen I

- ___ Interpretationsspielraum: niedrige Qualität, zu wenig Integration in bestehende Aus- und Weiterbildungsstruktur, verschiedene Umsetzungsansätze
- ___ Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppe bzw. Berufsbildungssysteme sollten bei der Entwicklung sowie Umsetzung besser berücksichtigt werden (z.B. über Qualifikationsbedarfsanalysen)

Schlussfolgerungen & Empfehlungen

- ___ Umsetzung sollte generellem Vorgehen bei der Entwicklung neuer Bildungsstandards im jeweiligen nationalen Kontext folgen (z.B. Einbindung von Sozialpartnern)
- ___ Lernergebnisorientierte Beschreibung der Fertigkeiten, Kenntnisse und Kompetenzen, nicht reine Auflistung von Fächern; dies würde die Vergleichbarkeit erhöhen und es ermöglichen solche Richtlinien an andere europäische Instrumente (EQF/ECVET) anzudocken

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weitere Informationen
www.project-profdrv.eu

oder

Mag.^a Tanja Bacher
tanja.bacher@3s.co.at

