



3. Österreichische Konferenz für  
**Berufsbildungsforschung**

5. – 6.7.2012  
Museum Arbeitswelt Steyr

[www.berufsbildungsforschung-konferenz.at](http://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](http://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](http://www.project-profdrv.eu)

oder

Mag.<sup>a</sup> Tanja Bacher  
tanja.bacher@3s.co.at

