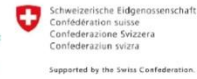




With the support of the Erasmus+ Programme of the European Union



PROJEKT ZUR VERBESSERUNG DER BERUFLICHEN KOMPETENZEN VON NUTZFAHRZEUGFÜHRERN

2019-1-TR01-KA202-074813

IO4- AUSBILDUNGSPLAN (ZUSAMMENFASSUNG)

Mai 2022



Funded by the Erasmus+ Program of the European Union. However, European Commission and Turkish National Agency cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

This project has received grant support from Movetia funded by the Swiss Confederation. The content reflects the authors' view and Movetia is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

AUSBILDUNGSPLAN

INHALT

EINFÜHRUNG.....	3
ABSCHNITT 1- ALLGEMEINE INFORMATIONEN.....	3
1.1 Über VOC von DRIVERS Project.....	3
1.2 Entwicklung der Methodologie.....	4
1.3 Nachhaltigkeit.....	7
ABSCHNITT 2- AUSBILDUNGSMETHODIK.....	7
2.1 Einleitung.....	7
2.2 Methoden und Werkzeuge	8
2.3. Beschreibung der Ausbildung.....	10
ABSCHNITT 3- INTERAKTIVES MATERIAL-RAHMENWERK	10
3.1. Einleitung.....	10
3.2 Rahmen für Ausbildungsinhalte.....	10
ABSCHNITT: 4 PRÜFUNG.....	10
4.1. Aufbau der Prüfung	10
4.2. Die Praxis der Pilotenausbildung	11
ABSCHNITT 5- BEWERTUNG DER PILOTSCHULUNGEN.....	14
5.1. Einführung auf.....	14
5.2 Allgemeine Informationen zu den Pilotschulungen.....	14
5.3 Bewertung der Pilotschulungen.....	16
5.4 Ergebnisse und allgemeine Bewertung.....	25
ABSCHNITT 6 - ANLEITUNG ZUR ERSTELLUNG VON DIGITALEM SCHULUNGSMATERIAL IN FORM EINER KURSPRÄSENTATION IN H5P.....	25
6.1 Vorläufige Phase.....	25
6.2 Planungsphase.....	26
6.3 Entwicklungsphase.....	26
6.4 Art des Inhalts.....	28
6.5 Sonstige Empfehlungen.....	31
6.6 Inhaltliche Prüfliste.....	31
ANHANG 1- KOMPETENZKARTE.....	33
ANHANG 2 - FEEDBACK-FRAGEBOGEN FÜR TESTTRAININGS.....	45

EINFÜHRUNG

Der vorliegende Ausbildungsplan zielt darauf ab, Ausbilder in der beruflichen Bildung bei der Durchführung des VOCOFDRIVERS-Ausbildungskurses "Erhöhung der beruflichen Kompetenzen von Nutzfahrzeugführern" anzuleiten. Das VOCOFDRIVERS-Projekt wurde von 7 Partnerorganisationen aus der Türkei, Italien, Spanien, Deutschland und der Schweiz durchgeführt. Dieses Dokument richtet sich an Ausbilder und gibt ihnen Leitlinien für die Einrichtung eines erfolgreichen Ausbildungskurses für Nutzfahrzeugfahrer an die Hand. Die Ergebnisse bestehen aus Inhalten und innovativen Methoden für das Lehren und Lernen in Form von Online- oder Blended-Learning, das über die OER-Plattform bereitgestellt wird. Der Ausbildungsplan beschreibt den Hintergrund des Ausbildungskurses, die anzuwendenden Ausbildungsmethoden, die interaktiven Module und den zu ihrer Erstellung verwendeten Prozess.

Das Dokument zielt auch darauf ab, die Ergebnisse der im Rahmen des Projekts entwickelten Validierungsaktivitäten zu veranschaulichen. Die Validierung wurde von den Zielgruppen - Ausbilder und Fahrer - in englischer Sprache und in den Landessprachen der Partner durchgeführt: Türkisch, Italienisch, Spanisch und Deutsch. Während der gesamten Projektlaufzeit wurden verschiedene Rückmeldungen gesammelt, um bei Bedarf Vorschläge und Änderungen an den Schulungsinhalten und -prozessen vornehmen zu können.

Der letzte Abschnitt des Dokuments ist den Anweisungen für Ausbilder gewidmet, wie sie digitale Schulungsmaterialien erstellen können, wobei sie den von der VOCOFDRIVERS-Partnerschaft vorgeschlagenen Schritt-für-Schritt-Anleitungen folgen.

ABSCHNITT 1- ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1. ÜBER DAS PROJEKT VOC OF DRIVERS

Die Hauptakteure des Themas der Ausbildung der Nutzfahrzeugfahrer in der Türkei, Italien, Spanien und Deutschland kommen bei diesem Projekt zusammen, um Strategien auf internationaler Ebene zu entwickeln.

An unserem Projekt nimmt der türkische Fahrer- und Automobilfahrerverband (TŞOF) als koordinierende Organisation der Türkei teil, und die Partnerorganisationen sind das MoNE (MEB) Generaldirektorat für private Bildungseinrichtungen, die All Education Associations Federation (TÜMEDEF), CNA Associazione Provinciale di Pesaro e Urbino und Training 2000 psc PONS Seguridad Vial aus Spanien sowie IBF Internationales Bildungsund Fahrschulzentrum GmbH aus Deutschland und die Fachhochschule Südschweiz (SUPSI) aus der Schweiz als assoziierter Partner. Unser Projekt wird auch von der Schweizer Nationalagentur MOVETIA unterstützt.

Zur Zielgruppe unseres Projekts gehören Besitzer von Nutzfahrzeugen (100), Ausbilder, die Fahrer ausbilden Aufruf 2019 Runde 1 KA2 - Zusammenarbeit für Innovation und den Austausch bewährter Praktiken KA202 - Strategische Partnerschaften für die Berufsbildung FormId KA202-431D9CEF Frist (Brüsseler Zeit) 21 Mar 2019 12:00:00 DE 4 / 119 Schulungen (70), Arbeitgeber (60), Verwalter von Bildungszentren (5) und öffentliche und gesellschaftliche Akteure des Sektors (135).

Am Ende der Projektaktivitäten;

- Ein Bericht, der sich mit der Bewertung der Rechtsvorschriften zur Regelung des Berufs der im Straßenverkehrssektor in den Partnerländern des Projekts beschäftigten Fahrer, der Definition ihres Berufs, der beruflichen Standards und nationalen Qualifikationen, der Schulungen, Prüfungen und Zertifizierungen, der Schulungsmethoden und des während der Schulungen verwendeten Materials usw. befasst,
- Eine Analysestudie, in der die Erwartungen der Fahrer, der Fahrlehrer und der Arbeitgeber in den Partnerländern an die Berufsausbildung untersucht wurden,
- Eine Analysestudie, in der die beruflichen Standards, die nationalen Qualifikationen und die Ausbildungsprogramme im Zusammenhang mit den Berufen in der EU und den Partnerländern verglichen und die Unterschiede zwischen ihnen dargestellt werden,
- Eine Kompetenzkarte, eine Ausbildungsmethodik und ein Ausbildungsprogramm für die Berufe im Bereich des Güter- und Personenverkehrs, die in Zusammenarbeit mit allen Projektpartnern so ausgearbeitet werden, dass sie den Bedürfnissen der Beteiligten in diesem Sektor entsprechen,
- Ausbildungs- und Prüfungsinfrastrukturen und -materialien, die für die Pilot-Fahrer Ausbildung auf der Grundlage des betreffenden gemeinsamen Ausbildungsprogramms vorbereitet wurden,
- Erprobung und Berichterstattung über die Schulungsmethoden und -materialien in allen Partnerländern für die Fahrer und Ausbilder sowie Erstellung von Handbüchern, die den Fahrern und Ausbildern als Anleitung dienen.

1.2.ENTWICKLUNG DER METHODIK

Insbesondere scheint dieses Projekt, das mit dem Ziel ins Leben gerufen wurde, eine Standardpraxis für die Entwicklung der beruflichen Kompetenzen von Fahrern im städtischen Personenverkehr zu schaffen, seinen Zweck grundsätzlich erreicht zu haben. Damit das VOCOFDRIVERS-Projekt ein erfolgreiches Projekt mit anwendbaren Ergebnissen auf EU-Ebene werden konnte, wurden die folgenden Methoden angewandt.

Phase1- Projektmanagement: Eine Projektgruppe, die sich aus Vertretern der Projektpartner zusammensetzte, war während der gesamten Projektdauer für das Management und die Bewertung des Projekts zuständig. Die erstellte Mail-Gruppe, regelmäßige Skype-Interviews, TPMs, Berichte über die Bewertung des Projekts sind die Arbeiten, die in diesem Bereich durchgeführt wurden.

Phase 2- Analyse der aktuellen Situation und Berichterstattung: Zunächst wurden nationale Berichte über die gesetzlichen Regelungen für den Beruf des Kraftfahrers im Straßenverkehrssektor in den Partnerländern, die Definition des Berufs, die beruflichen Standards und nationalen Qualifikationen, die Ausbildung, Prüfung und Zertifizierung, die in der Ausbildung angewandten Methoden und das digitale Ausbildungsmaterial usw. erstellt. Anschließend wurden die nationalen Berichte zusammengeführt und ein vergleichender internationaler Bericht erstellt. Dieser Bericht enthält auch Informationen über die Ausbildungserwartungen von Fahrern im städtischen Personenverkehr, Ausbildern, die an der Fahrerausbildung beteiligt sind, und Arbeitgebern, die Fahrer beschäftigen. Hierfür wurden in jedem Partnerland persönliche Interviews und Online-Umfragen für die Zielgruppe durchgeführt. Die hier gewonnenen Informationen haben wesentlich zur Erstellung der Qualifikationskarte und der digitalen Schulungsmaterialien beigetragen.

Phase 3- Ausbildungsvorbereitungen: Berufsstandards, nationale Qualifikationen und Ausbildungsprogramme in der EU und den Partnerländern wurden verglichen und Unterschiede aufgedeckt. Eine Kompetenzkarte, ein Ausbildungsfahrplan und ein

Ausbildungsprogramm für Berufe im Personen- und Güterverkehr (Taxi-, Minibus- und ÖPNV-Busfahrer) wurden unter Beteiligung aller Projektpartner so erstellt, dass sie den Bedürfnissen der Beteiligten in diesem Sektor entsprechen. Ebenfalls unter Beteiligung aller Partner wurden digitale Schulungs- und Selbstbewertungsmaterialien in Übereinstimmung mit den Schulungsstandards der EU und der Partnerländer erstellt, die in der Pilotfahrerschulung auf der Grundlage des oben erwähnten gemeinsamen Schulungsprogramms verwendet werden sollen. Der vorbereitete Schulungsfahrplan, die Schulungsmethodik und die digitalen Materialien wurden in den im Rahmen des Projekts organisierten Pilotschulungen (für Fahrer und Fahrerausbilder) getestet, und die besagten Materialien wurden im Rahmen des erhaltenen Feedbacks fertiggestellt.

Phase 4- Durchführung der Schulung: Der Schulungsplan, die Schulungsmethodik und die digitalen Materialien wurden im Rahmen von Schulungsstudien mit Fahrern und Ausbildern in der Türkei, Deutschland, Italien und Spanien getestet, die an dem Projekt beteiligt sind. In diesem Zusammenhang:

Fahrerschulung: In jedem Land wurde ein zweitägiges Schulungsprogramm organisiert, an dem 30 Fahrer (10 Personen aus jeder Gruppe, einschließlich Taxi, Minibus und Bus) teilnahmen, die im städtischen Personenverkehr tätig sind. Am Ende der Schulung wurde den Teilnehmern ein Bewertungsfragebogen vorgelegt.

Ausbildung von Fahrlehrern: In jedem Land wurde ein zweitägiges Schulungsprogramm organisiert, an dem 15 Ausbilder teilnahmen, die Fahrer im städtischen Personenverkehr ausbilden. Am Ende der Schulung wurde den Teilnehmern ein Bewertungsfragebogen vorgelegt.

Nach den Pilotschulungen wurden nationale Berichte mit Bewertungen der Pilotschulungen und anschließend ein gemeinsamer Bericht erstellt.

Darüber hinaus wurde ein Leitfaden zur Nutzung der h5p-Plattform (H5P-Creat and Share Rich HTML5 Content and Applications), die bei der Erstellung digitaler Materialien zum Einsatz kommt, in das Schulungsplan-Dokument aufgenommen.

Phase 5- Öffentlichkeitsarbeit und Werbung: Es wurden einige Studien zur Förderung und Verbreitung des Projekts durchgeführt. In diesem Zusammenhang;

- Das Projektlogo ist erstellt worden,
- Die Broschüre des Projekts wird in 5 Sprachen erstellt,
- Die Projektwebsite wird in 5 Sprachen erstellt,
- Es wurden 5 Projekt-Newsbulletins in 5 Sprachen erstellt,
- Die Partnerorganisationen haben die Zielgruppen und die Öffentlichkeit regelmäßig über die Projektaktivitäten und -ergebnisse informiert,
- In der Türkei wurde ein Projektabschlusstreffen (an dem ... Personen teilnahmen) abgehalten, und in anderen Ländern fanden Briefing-Sitzungen (persönlich / online) statt, an denen 25 Personen teilnahmen.

Phase 6 - Überwachung der Projektqualität: Unter Beteiligung aller Partner wurde ein Projektqualitätsplan erstellt, um den Durchführungsprozess des Projekts und die Qualität seiner Ergebnisse zu überwachen. Der Qualitätsplan umfasst die Verwaltung, Überwachung und Bewertung des Projekts, finanzielle Aufzeichnungen und Berichterstattung, Dokumentation und Ablage, Kommunikation zwischen den Partnern, Qualitätskriterien, Bewertungsbereiche und -verfahren sowie im Anhang Feedback- und Bewertungsformulare, die während des Projekts zu verwenden sind, Fragebögen, interne Berichtsformate usw..

Während des Projekts wurden diese Formulare in Studien verwendet und ausgewertet. Der Projektprozess wurde anhand dieser Bewertungen gesteuert.

1.2.1. IDENTIFIZIERUNG DER ZIELGRUPPE

Wenn wir uns die Ergebnisse der Studienberichte zur Analyse der aktuellen Situation und zur Analyse des Ausbildungsbedarfs ansehen;

- Obwohl es von Land zu Land einige Unterschiede gibt, ist festzustellen, dass der Beruf des Fahrers und die Profile der Fahrer ähnlich sind. Insbesondere die Qualifikationen, Ausbildung und Zertifizierung von Bus-/Minibusfahrern werden durch einige EU-Richtlinien geregelt. Die Situation der Taxifahrer ist von Land zu Land unterschiedlich. Um in den EU-Mitgliedsstaaten, die Projektpartner sind, Taxifahrer zu werden, muss man, auch wenn keine Ausbildung vorgeschrieben ist, eine Prüfung ablegen und ein Zertifikat erhalten.
- Der Beruf des Kraftfahrers ist ein Beruf, der eine lange Geschichte hat und immer noch von Männern bevorzugt wird. In einigen Ländern nimmt die Zahl der Fahrerinnen zu.
- Das Durchschnittsalter derjenigen, die den Beruf ausüben, sinkt im Vergleich zu früher (jüngere Menschen üben den Beruf aus) und ihr Bildungsniveau steigt.
- Die meisten Fahrer werden an IT-Technologien (Computer, intelligente Mobiltelefone, Tablets usw.) herangeführt, und insbesondere die jungen Fahrer nutzen sie intensiv.
- In allen Ländern sind der Fahrerberuf und die Ausbildung durch bestimmte Vorschriften geregelt. Die Inhalte der Ausbildungsprogramme sind eng miteinander verknüpft.
- Im städtischen Nahverkehr sind neben der Grundausbildung der Fahrer, der Berufsausbildung und der Zertifizierung auch berufsbegleitende Schulungen und Fortbildungskurse üblich.
- In allen Ländern werden bei der Fahrerschulung persönliche Schulungsmethoden angewandt. Dabei werden auch digitale Unterrichtsmaterialien (Präsentationen, Videos usw.) verwendet. Online-Studien und digitale Materialien unterstützen jedoch nur die Präsenzschulung.
- Da die Fahrer mobil sind, können sie nicht viel Zeit für die persönliche Schulung aufwenden. Sie gaben an, dass sie neben der Grundausbildung auch Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen über Fernunterricht erhalten können.
- Die Tatsache, dass neue Werkzeuge technologisch sehr fortschrittlich sind und viel IT-Ausrüstung enthalten, unterstützt die Frage der Fernausbildung. Die Fahrer haben die Möglichkeit, diese Möglichkeiten zu nutzen und sich in einigen Bereichen sowohl während der Arbeit als auch in ihrer Freizeit zu verbessern.

1.2.2. IDENTIFIZIERUNG DER BEDÜRFNISSE

Eines der Hauptziele unseres Projekts war es, effektive und effiziente Schulungsmethoden und -materialien zu entwickeln, die von den Fahrern in der Zielgruppe ohne zeitliche und räumliche Einschränkungen genutzt werden können. Vor allem in unserer schnell digitalisierten Welt gehörte die stärkere Verbreitung digitaler Schulungsmethoden und -materialien, die die persönliche Schulung unterstützen, und deren verstärkte Nutzung durch das Fahrersegment zu den Zielen unseres Projekts.

Als Ergebnis der im Rahmen des Projekts durchgeführten Studie zur Analyse des Ausbildungsbedarfs wurden die folgenden allgemeinen Informationen gewonnen, die für alle Partnerländer gültig sind.

- Beide Gruppen der Umfrageteilnehmer (Fahrer und Ausbilder) halten die berufliche Grundausbildung für inhaltlich ausreichend. In einigen Ländern (z. B. in der Türkei) wird die Ausbildung sogar als mehr als ausreichend angesehen.
- Am meisten wird beklagt, dass die Ausbildung hauptsächlich theoretisch ist und es wenig oder gar keinen praktischen Teil gibt. Fahreranwälter/Fahrer neigen zu neuen Methoden und Techniken, die mehr Aufmerksamkeit erregen und ihre Beteiligung erhöhen.
- Um eine bessere Qualität und Wirksamkeit der Ausbildung zu erreichen, müssen sie flexiblere und neue Ausbildungsmethoden und -techniken anwenden (mehr interaktive Praktiken, Fallstudien usw.), verstärkt digitale Materialien in der Ausbildung einsetzen und die Qualifikation der Ausbilder verbessern.
- Vor allem die praktische Ausbildung wurde hervorgehoben, und es wurde als eine gute Methode angesehen, diese Ausbildung mit Hilfe von digitalen Materialien und IT-Technologien (Simulationen) durchzuführen.
- In Bezug auf neue Schulungsthemen (Frage 9-10), die die Fahrer benötigen, sprachen sie über neue Fahrzeugtechnologien, Fremdsprachen, die Beförderung von Behinderten, Dokumente im Zusammenhang mit dem Personenverkehr auf EU-Ebene und Kommunikationsinformationen.
- Die wichtigsten unter den aktuellen Schulungsthemen (Frage 8) sind: Regeln der Personenbeförderung, Erbringung von Dienstleistungen - Dokumentation - Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit, Grundbegriffe der Personenbeförderung und allgemeine Rechtsvorschriften sowie Verantwortlichkeiten des Fahrers, Verkehrsverhalten und Erste Hilfe.
- Fahrer, die in touristischen Gebieten eingesetzt werden, benötigen mehr Schulungen zu Themen wie Sprachunterricht und zwischenmenschliche Beziehungen, Kommunikationsfähigkeit, kulturelles Bewusstsein usw.

Die Pandemiekrise in der Welt hat die Bedeutung von Online-Bildung und digitalen Materialien erhöht. Die Tatsache, dass diese Untersuchung mit einer solchen Krise zusammenfiel, hat gezeigt, wie wichtig das Thema des Projekts ist. Obwohl der Sektor persönliche Schulungen mit allen Fahrern und Ausbildern des Sektors bevorzugt, ist er sich auch einig, dass die Schulungen durch mehr digitale Materialien und Online-Anwendungen unterstützt werden sollten.

1.3.NACHHALTIGKEIT

Die Nachhaltigkeit der Projektergebnisse wird der Erfolg unseres Projekts sein. Die Partner auf türkischer Seite stellen drei wichtige Säulen der Branche dar. MEB ÖÖKGM ist die Institution, die für die Ausbildung von Fahrern im gewerblichen Personen- und Güterverkehr zuständig ist, und wird eine aktive Rolle dabei spielen können, die in diesem Projekt gesammelten Erfahrungen sowie die entwickelte Kompetenzkarte und die Ausbildungsinhalte in das System einzubringen. Auch hier wird der TÜMEDEF in der Lage sein, die Projektergebnisse über die angeschlossenen Ausbildungszentren zu verbreiten und die Nutzung der entwickelten Materialien zu organisieren. TŞOF wird seine angeschlossenen Mitglieder in dieser Richtung ermutigen, und die gegenseitige Unterstützung der Branchenorganisationen wird zunehmen. Die Projektergebnisse werden zur Harmonisierung mit den relevanten Richtlinien (2003/59, 2006/126 / EG, 2012/36 / EU, 2014/85 / EU) im Rahmen der Harmonisierung mit der EU beitragen.

Da die Partner in anderen Ländern direkt mit dem Sektor verbunden sind, wird es für sie einfacher sein, die Projektergebnisse mit den Zielgruppen zu teilen.

Mit dem Benutzerhandbuch für die h5p-Plattform, das in dieser Broschüre enthalten ist, die im Rahmen des Projekts erstellt wurde, wird den Ausbildern des Sektors eine kontinuierliche Unterstützung bei der Entwicklung digitaler interaktiver Materialien geboten.

ABSCHNITT 2- SCHULUNGSMETHODIK

2.1 EINLEITUNG

Die Richtlinie 2003/59 der EU bezieht sich auf die Fahrertätigkeit und erläutert die erforderlichen Bedingungen für Fahrer mit Führerscheinen der Klassen C und D. Gleichzeitig regelt diese Richtlinie die Anforderungen an die Grundqualifikation und die Weiterbildung, die Fahrer für die Durchführung von Güter- und Personenkraftverkehrsdiensten erfüllen müssen. Die Richtlinie gliedert sich in drei Hauptbereiche: Umsetzung der Vorschriften, Gesundheit, Straßen- und Umweltsicherheit, Service und Logistik. Die Grundvoraussetzungen gelten für alle neuen Fahrer, und die 5-jährige Weiterbildungspflicht gilt für diejenigen, die den Beruf des Kraftfahrers ausüben.

Gemäß der genannten Richtlinie;

- 280 Stunden Ausbildung (20 Stunden Praxis) für die obligatorische Grundqualifikation,
 - 140 Stunden Ausbildung (einschließlich 10 Stunden Praxis) für beschleunigte Grundqualifikationen und
 - Mindestens 35 Stunden obligatorische Fortbildung alle 5 Jahre
- sind erforderlich.

Der Erwerb der obligatorischen Grundqualifikation kann in Form einer Ausbildung mit anschließender Prüfung (schriftlich und mündlich) oder allein durch Ablegen der Prüfung (theoretisch und praktisch) erfolgen.

In den EU-Ländern gibt es keine verbindlichen gemeinsamen Rechtsvorschriften für Taxifahrer. In den Partnerländern ist die Teilnahme an einem Ausbildungsprogramm für Taxifahrer nicht vorgeschrieben. Sie müssen jedoch eine theoretisch-praktische Prüfung ablegen und ein Zertifikat erhalten. In der Türkei hingegen gibt es kein landesweites obligatorisches Schulungsprogramm und keine Zertifizierung für Taxifahrer. Einige Kommunalverwaltungen können jedoch von Fahrern, die in ihren Regionen tätig sind, den Besitz eines SRC 2-Zertifikats verlangen. Oder die von ihnen und/oder den entsprechenden Berufsverbänden angebotenen Schulungen und Dokumente sind gültig.

In den EU-Mitgliedsländern, die Projektpartner sind, wurden die Umsetzungen in Übereinstimmung mit dieser Richtlinie gestaltet. In der Türkei hat das Ministerium für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation nationale Regelungen (SRK-Dokumente) im Rahmen der Einhaltung der betreffenden Richtlinie vorbereitet und umgesetzt. Die Koordination der SRC-Berufsqualifikation liegt beim Ministerium für nationale Bildung. Die Berufsausbildung für die SRC 2 (inländischer Personenverkehr) in der Türkei umfasst 36 Stunden und wird in speziellen, vom Bildungsministerium genehmigten Ausbildungszentren durchgeführt.

In der Schweiz, die am Projekt teilnimmt, gibt es keine gesetzlich vorgeschriebene Ausbildung. Es gibt jedoch Ausbildungsprogramme für Taxi- und Minibus-/Busfahrer, die von privaten Ausbildungseinrichtungen oder von Arbeitgebern, die Fahrer beschäftigen, angeboten werden. Darüber hinaus organisieren die oben genannten Organisationen auch die

folgenden Weiterbildungsprogramme für Fahrer. Von Bewerbern mit einem Führerschein wird erwartet, dass sie die folgenden Mindestanforderungen erfüllen, je nach Klasse.

- B, C1 oder D1: 52 Fahrstunden von jeweils mindestens 45 Minuten;
- C: 24 Fahrstunden von jeweils mindestens 45 Minuten;
- Begrenzt auf den öffentlichen Raum D: 12 Fahrstunden von jeweils mindestens 45 Minuten.

Im Rahmen des Projekts wurden die Ausbildungsprogramme und Qualifikationen der Partnerländer untersucht und eine projektspezifische Kompetenzkarte und ein Ausbildungsprogramm erstellt, die das gemeinsame Minimum abdecken.

2.2. METHODEN UND INSTRUMENTE

Die im Rahmen des Projekts erstellten "Felder" und "Module" sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 1.1. Straßenkarte

Bereich	Modul
1- Ökologisches Fahren, Fahrzeugtechnik	VT 1 Hintergrund und Merkmale des Fahrzeugs und der Ausrüstung
	VT2 Wartung und Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs
	EC 1. Eco-Driving und Routenberechnung
2- Taxi-, Kleinbus- und Busordnung (Betrieb des Dienstes)	RE1. Dienstvorschriften
3- OHS und Verkehrssicherheit	HS1. Gesundheit und Sicherheit
	HS2. Sichere Fahrtechniken
	HS3. Verhalten bei Unfällen oder Pannen
4- Personenbeförderung - Grundbegriffe	PT1. Personenbeförderung
5- Wirtschaftliches Umfeld und Verkehrsorganisation	EET1. Art der Dienstleistung
	EET2. Tarife
6- Erbringung der Dienstleistung	PS1. Personenbeförderung - Taxifahrer
	PS2. Kommunikation mit dem Kunden
7 - Lokale Gesetzgebung	LL 2.1. Rechtliche Verantwortlichkeiten im Verkehr
	LL 2.2. Versicherung im Straßenverkehr

Unter Mitwirkung der Projektpartner wurde eine gemeinsame Kompetenzkarte erstellt, die die beruflichen Kompetenzen der im Personenverkehr tätigen Fahrer enthält.

Die Kompetenzkarte dient als Referenz, um die Lernergebnisse der Ausbildung in jedem Ausbildungsmodul und Kurs zu bestimmen. Die Hauptelemente der Kompetenzkarte sind die Bereiche der Aktivitäten, die Schlüsselkompetenzen, das Wissen, die Fähigkeiten und die Lernergebnisse.

Die Kompetenzkarte ist wie folgt strukturiert:

- **Bereich:** Wenn man die Ausbildungsprogramme der Partnerländer untersucht, stellt man fest, dass die Themen in 7 Bereichen abgedeckt werden können.
- **Module und Einheiten:** die Hauptthemen, mit denen man sich beschäftigen muss, um den Lehrgang abzuschließen;
- **Lernergebnisse:** Aussagen darüber, was ein Lernender weiß, versteht und in der Lage ist, nach Abschluss eines Lernprozesses zu tun. Lernergebnisse werden in Form von Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen definiert.
- **Wissen:** die Gesamtheit der Fakten, Grundsätze, Theorien und Praktiken, die sich auf einen Arbeits- oder Studienbereich beziehen. Es wird als theoretisches und/oder faktisches Wissen bezeichnet;
- **Fertigkeiten:** die Fähigkeit, Wissen und Know-how anzuwenden, um Aufgaben zu erledigen und Probleme zu lösen. Sie werden als kognitiv oder praktisch beschrieben;
- **Kompetenzen:** Die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse, Fertigkeiten und persönliche, soziale und methodische Fähigkeiten in Arbeits- oder Studiensituationen und in der beruflichen und persönlichen Entwicklung einzusetzen. Sie wird in Form von Verantwortung und Selbstständigkeit beschrieben.

Als Ergebnis der in den Partnerländern durchgeführten Studie zur Analyse des Schulungsbedarfs traten bestimmte Bereiche in den Vordergrund. Die wichtigsten unter den aktuellen Schulungsthemen (Frage 8) sind: Regeln der Personenbeförderung, Erbringung von Dienstleistungen - Dokumentation - Kommunikation mit dem Kunden und Kundenzufriedenheit, Grundbegriffe der Personenbeförderung und allgemeine Rechtsvorschriften sowie Verantwortlichkeiten von Fahrern, Verkehrsverhalten und Erste Hilfe.

Da die Anzahl der Bereiche/Module jedoch nicht sehr hoch ist, wurde beschlossen, digitales Material in allen Bereichen/Modulen zu entwickeln.

Die als zweites Ergebnis des Projekts erstellte Kompetenzkarte ist in Tabelle 2.2 enthalten (Anhang 1).

2.3. BESCHREIBUNG DER AUSBILDUNG

Das wichtigste Ergebnis der Studie zur Analyse des Schulungsbedarfs war, dass die Schulungsprogramme interaktiver sein sollten. Schulungsmethoden, die ausschließlich auf Erzählungen basieren, weniger visuelle Elemente verwenden und die Teilnehmer ausschließen, sind in der Erwachsenenbildung nicht besonders effizient.

Daher umfassen die im Rahmen des Projekts entwickelten digitalen Materialien die folgenden Merkmale;

- Ermutigt zum Selbstlernen,
- Steigert die Motivation,
- Die Anwendung der Dramatisierungsmethode,
- Einbindung der Technologie in das Lernen und dadurch Erleichterung des Lernens,
- Unabhängig von Zeit und Raum zu sein,
- Unterstützung von gruppenorientierten Online-Studien,

- Unterstützung des Lernens von Angesicht zu Angesicht.

ABSCHNITT 3- INTERAKTIVES MATERIAL-RAHMENWERK

3.1. EINLEITUNG

Erfolgreiche Schulungen brauchen erfolgreiche Lehrmittel. Die Schulungsmodule sind der Hauptteil der Schulung und der Kursinhalt.

Die Module werden nach den Methoden der "offenen Innovation" entwickelt, um den Fahrern den freien Zugang zum Lernmaterial und die Entwicklung ihrer Fähigkeiten und Kenntnisse zu ermöglichen.

Der **Rahmen für Schulungsinhalte** bildet die Grundlage für die entwickelten Schulungsmodule und enthält Informationen zu Thema, Lernzeit, Lernergebnissen, Lerninhalten, verwendbaren Hilfsmitteln, Fragen zur Selbstreflexion und Bewertung sowie externen Ressourcen.

3.2. RAHMEN FÜR DIE AUSBILDUNGSINHALTE

Die englischen Rahmenwerke finden Sie auf der Projektwebsite (<http://vocofdrivers.tsof.org.tr/en/io-4-testing-of-the-training-program/>)

ABSCHNITT: 4 PRÜFUNG

4.1. AUFBAU DER PRÜFUNG

Die wichtigsten Ergebnisse, die der Prüfung unterzogen wurden, sind die Kompetenzkarte, das Schulungsprogramm einschließlich der Modulnhalte und die OER-Plattform, die im Rahmen des Projekts entwickelt wurden. Alle Projektergebnisse haben die Bedürfnisse der DGSA und der DGSA-Ausbilder berücksichtigt.

4.1.1. DIE ENTWICKELTEN OUTPUTS ZU BEWERTEN

Diese "Testmethodik" zielt darauf ab, die Methodik zu beschreiben, die für die Durchführung der Tests des Fahrertrainingsprogramms des Projekts VOC OF DRIVERS verwendet werden soll. In diesem Sinne beschreibt dieses Dokument die Zielgruppen, die Prozesse, die Aktivitäten, den Zeitplan und die Instrumente, die während der Tests des Trainingsprogramms durch Fahrer und Fahrertrainer anzuwenden sind.

In der Testphase werden die im Rahmen des Projekts entwickelten Ergebnisse von den Teilnehmern (Fahrer und Fahrlehrer) bewertet. Der Feedback-Fragebogen umfasst die Bereiche, die sich auf diese Ergebnisse beziehen.

Das Ziel dieser Aktivität ist lediglich die **Vorstellung des Inhalts** des entwickelten Schulungsprogramms und der entwickelten E-Learning-Materialien sowie die **Einholung der Meinungen und Empfehlungen** der Teilnehmer.

Die in dieser Phase zu prüfenden Dokumente sind im Folgenden aufgeführt:

- Kompetenzkarte: Diese Karte, die das zweite Ergebnis des Projekts ist, wurde auf der Grundlage der beruflichen Kompetenzen und Ausbildungsprogramme der Fahrer in den Partnerländern erstellt. Die Karte, die die Mindestinformationen enthält, kann unter Berücksichtigung der nationalen und lokalen Vorschriften entwickelt werden. In

dieser Phase werden die Kompetenzen in der Karte (Feld - Modul - Einheit - Lernergebnis - Wissen - Fähigkeit - Kompetenz) von der Zielgruppe bewertet.

- Der Schulungsplan (Schulungsprogramm) (mit 7 Bereichen und 14 Modulen), der auf der Grundlage der in Output 2 entwickelten Kompetenzkarte erstellt wurde, gehört ebenfalls zu den zu testenden Materialien. Das Schulungsprogramm ist im Abschnitt Bildungsmethodik zu finden.
- Digitale interaktive Trainings- und Selbstbewertungsmaterialien (OER-Plattform), die auf der Grundlage der Kompetenz- und Trainings-Roadmap erstellt wurden, werden ebenfalls von der Zielgruppe in Bezug auf Inhalt und Technik bewertet.

Die **OER-Plattform** für das VOC OF DRIVERS-Fahrertrainingsprogramm basiert auf der h5p-Technologie. Sie bietet Flexibilität, ist mit allen notwendigen Funktionen ausgestattet und bietet offene Bildungskurse für ein breites Publikum. Auf dieser Plattform sind die Schulungsmodule als interaktives Material, Videos, ppt-Dateien, PDF-Dateien, Tests und Quiz enthalten. Die OER (Open Education Resources)-Plattform wird Gegenstand von Pilotversuchen für Fahrer und Fahrlehrer sein.

Für beide Gruppen (Fahrer und Ausbilder von Fahrern) wurden zwei getrennte Bewertungsfragebögen erstellt, um ein Feedback zu erhalten; die Fragebögen sind beigelegt. Die Ergebnisse der Bewertungen werden von den Projektexterten geprüft und die im Rahmen des Projekts erstellten Dokumente und Materialien werden fertiggestellt.

4.2. DIE PRAXIS DER PILOTENAUSBILDUNG

4.2.1. ZIELGRUPPEN

Die Pilotschulungen werden für 2 verschiedene Gruppen durchgeführt. Die erste Gruppe besteht aus Fahrern, die Fahrgäste innerhalb der Stadt befördern wollen/können. In der ersten Gruppe befinden sich insgesamt 30 Personen von drei 10 Personen aus jeder Gruppe, die den Transport mit Taxis, Minibussen und Bussen durchführen bzw. durchführen wollen.

Die zweite Gruppe umfasst 15 Ausbilder, die Fahrerschulungen durchführen.

Die Personen, die an der Schulung teilnehmen werden, werden von den Partnerorganisationen bestimmt. Es wird angestrebt, möglichst Personen unterschiedlichen Geschlechts, unterschiedlicher Bildung, Alters und Region einzubeziehen.

4.2.2. DIE PILOTVERSUCHE UND DIE DAUER

Die Kompetenzkarte, das Lernprogramm und die e-Materialien, die entwickelt werden, sollen in jedem der Partnerländer getestet werden. Eine Einrichtung aus jedem Partnerland (Ministerium für nationale Bildung, TŞOF, TÜMEDEF, CNA, POSS und IBF) ist für diese Arbeit verantwortlich.

In der Zeit zwischen dem 22. - 26. Monaten des Projekts wird ein zweitägiges (24-stündiges) Schulungsprogramm (persönlich oder online) mit Selbstbewertung für insgesamt 30 Personen organisiert, die sich aus 10 Personen aus jeder Berufsgruppe (Fahrer von Überlandtaxis, Kleinbussen und Bussen des öffentlichen Verkehrs) in jedem Land zusammensetzen. Während dieser Pilotschulung erhalten die Teilnehmer Informationen über das Projekt und die vorbereitete Kompetenztafel, Schulungsmaterialien und die Selbstbewertung und haben die Möglichkeit, mit den Materialien zu arbeiten.

Auf die gleiche Weise wird zwischen dem 24. 26. Monaten des Projekts ein weiteres 2-tägiges (24-stündiges) Schulungsprogramm (persönlich oder online) mit Selbstbewertung für 15 Ausbilder, die Schulungen für Nutzfahrzeugführer anbieten, in jedem Land organisiert werden. Diesmal werden die Karte der beruflichen Kompetenzen und die vorbereiteten

Schulungs- und Selbstbewertungsmaterialien mit den Ausbildern geteilt, und sie erhalten die Möglichkeit, mit den Materialien zu arbeiten.

Auf diese Weise sollen die erstellte Kompetenzkarte, die elektronischen Schulungsmaterialien und die Selbstbewertungsmaterialien getestet werden.

Die Prüfung konzentriert sich auf die Gesamtqualität der Lernergebnisse und auf die Relevanz des ermittelten Schulungsmaterials und die Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Nutzer. Außerdem wird geprüft, ob die Schulungsinhalte den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Zielgruppen entsprechen.

Die Ausbilder weisen die Teilnehmer in die Nutzung des OER-Systems ein und zeigen ihnen, wo sie die Kompetenzkarte und die Schulungsmodule finden, bevor sie mit den Tests beginnen.

Jeder Partner wird das entwickelte Material in seiner Landessprache oder in Englisch testen und bewerten.

Für die Fahrer und Ausbilder, die an den Testtrainings teilnehmen, wurden zwei separate Bewertungsformulare entwickelt, die in der Anlage dargestellt sind. Die Teilnehmer werden diese Formulare online oder in Papierform ausfüllen. Die Informationen in den Formularen werden geprüft und ein Bewertungsbericht wird erstellt.

Die Auswertung des Feedbacks bietet eine Grundlage, um bei Bedarf Änderungen vorzunehmen und die Ergebnisse der Endprodukte zu verbessern.

Die Einrichtungen, die für die Pilotschulungen verantwortlich sind, sind auch für die Überwachung und Bewertung der Maßnahme zuständig. Über die Rückmeldungen und Erfahrungen aus den Schulungen ist ein Bericht zu erstellen. Die nationalen Berichte über die beiden Pilotschulungen werden von den verantwortlichen Einrichtungen erstellt und dann an das Ministerium für nationale Bildung geschickt. Die eingegangenen Berichte werden vom Bildungsministerium bewertet und in einem Bericht zusammengefasst. Das Ministerium für nationale Bildung muss auch die Karte der beruflichen Kompetenzen und das Schulungsprogramm im Rahmen der erhaltenen Rückmeldungen fertigstellen.

Die Dauer der Erprobung des Ausbildungsprogramms und der entsprechenden Module ist wie folgt geplant:

Bereich	Modul	Stunden (Fahrer- Trainer)
1- Ökologisches Fahren, Fahrzeugtechnik	VT 1 Hintergrund und Merkmale des Fahrzeugs und der Ausrüstung	4
	VT2 Wartung und Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs	2
	EC 1. Eco-Driving und Routenberechnung	2
2- Taxi-, Kleinbus- und Busordnung (Betrieb des Dienstes)	RE1. Dienstvorschriften	2
3- OHS und Verkehrssicherheit	HS1. Gesundheit und Sicherheit	1
	HS2. Sichere Fahrtechniken	2

	HS3. Verhalten bei Unfällen oder Pannen	2
4- Personenbeförderung - Grundbegriffe	PT1. Personenbeförderung	1
5- E Organisation für Wirtschaft, Umwelt und Verkehr	EET1. Art der Dienstleistung	1
	EET2. Tarife	1
6- Erbringung der Dienstleistung	PS1. Personenbeförderung - Taxifahrer	1
	PS2. Kommunikation mit dem Kunden	3
7 - Lokale Gesetzgebung	LL 2.1. Rechtliche Verantwortlichkeiten im Verkehr	
	LL 2.2. Versicherung im Straßenverkehr	

4.2.3 FEEDBACK VON TEILNEHMERN ZU TESTTRAININGS EINHOLEN

Der einfachste Weg, Informationen über den Prozess der Erprobung der Schulungsmethode und -materialien zu sammeln, ist die Durchführung von Fragebögen. Der Fragebogen, der bei den Testschulungen in den Partnerländern verwendet werden soll, ist beigelegt. Derselbe Fragebogen wird auch für Fahrer und Fahrlehrer verwendet. Jede Person, die an dem Testtraining teilnimmt, füllt den Fragebogen aus. Die Teilnehmer werden über das korrekte Ausfüllen der Fragebögen informiert. So wird die Zuverlässigkeit der Daten gewährleistet.

Die Projektpartner müssen Online-Tools wie SurveyMonkey oder Google Form verwenden, um xls-Daten und Grafiken austauschen zu können. Wenn die Testtrainings persönlich durchgeführt werden, erhalten die Teilnehmer die Fragebögen nach dem Ausfüllen.

4.2.4 DIE NATIONALEN BERICHTE UND DER ZUSAMMENGEFASSTE INTERNATIONALE BERICHT

Es wird ein nationaler Bericht erstellt, der die Prozesse, die Aktivitäten, das Feedback, die Verbesserungen und die erforderlichen Änderungen zusammenfasst. Jeder Partner wird die Verantwortung für die Erstellung des nationalen Berichts nach den Pilottests übernehmen.

Dieser Abschnitt bietet einen inhaltlichen Rahmen, der als Leitfaden für die Erstellung der nationalen Berichte dienen wird. Die nach den Pilottests gesammelten Daten werden in den nationalen Berichten verwendet und in den xls-Dateien und den Grafiken dargestellt. Die getesteten Ergebnisse - die Kompetenzkarte, das Schulungsprogramm (einschließlich der Schulungsmodule) und die OER-Plattform - werden anhand der gesammelten Daten verbessert.

Der Rahmen des nationalen Berichts wird im Folgenden erläutert:

Einführung	Eine Einführung, die die Zielgruppe und die Art und Weise, wie die Pilotversuche organisiert wurden, beschreibt, wird vorgelegt. (Datum, Ort, Methoden, Dauer der Schulung, Anzahl und Profil der Teilnehmer, Vortragende/Ausbilder des Schulungsprogramms usw.)
Pilotversuche	➤ Die Umfrageergebnisse werden präsentiert. Die XLS-Dateien, die Grafiken, die Tabellen und die Diagramme werden von den

Bewertung	Partnern zur Präsentation der Daten verwendet. ➤ Die Antworten der Teilnehmer an den Pilottests werden zusammengestellt und zusammengefasst. ➤ Anhand der Ergebnisse werden die Stärken und Schwächen ermittelt. Bei der Klassifizierung der Antworten werden die Nummern 4 und 5 als Stärken und die Nummern 1 und 2 als Schwächen bezeichnet. ➤ Es sollte ein Vorschlag zur Beseitigung möglicher Schwachstellen gemacht werden.
Schlussfolgerungen und allgemeine Bewertung	Der Bericht wird mit einer Gesamtbewertung der Qualität der getesteten intellektuellen Leistungen abgeschlossen, und es wird eine Schlussfolgerung zu den analysierten Ergebnissen verfasst.

Der federführende Partner MoNE des intellektuellen Outputs 3 des Projekts wird die nationalen Berichte sammeln und nach den Pilotversuchen einen internationalen Bericht erstellen.

ABSCHNITT 5- BEWERTUNG DER PILOTSCHULUNGEN

ABSCHNITT 5. BEWERTUNG DER PILOTSCHULUNGEN

5.1 EINLEITUNG

Dieses Dokument beschreibt die Ergebnisse des Pilottests des Trainingsprogramms innerhalb des VOC of DRIVERS - "Increasing of Vocational Competences of Commercial Vehicle Drivers" Projekts, der in den Projektländern (Deutschland, Italien, Spanien und Türkei) unter Fahrern und Fahrertrainern von September 2021 bis Februar 2022 durchgeführt wurde. Ziel dieses Pilottests war es, **die Kompetenzkarte, das Trainingsprogramm** einschließlich der **Modulinhalte** und **die OER-Plattform**, die im Rahmen des Projekts entwickelt wurden, zu testen und zu bewerten. Bei allen Ergebnissen des Projekts wurden die Bedürfnisse der Fahrer und der Ausbilder der Fahrer berücksichtigt. Dieser Bericht enthält eine Beschreibung der **getesteten Projektmaterialien, der Zielgruppen, der Prozesse, der Aktivitäten, des Zeitplans und der Instrumente**, die während der Tests des Schulungsprogramms unter den Fahrern und Fahrlehrern verwendet wurden.

5.2 ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZU PILOTSCHULUNGEN

Geprüftes Material s

Die **getesteten Projektmaterialien** sind unten aufgeführt:

- **Kompetenzkarte:** Diese Karte, die das zweite Ergebnis des Projekts ist, wurde auf der Grundlage der beruflichen Kompetenzen und Ausbildungsprogramme der Fahrer in den Partnerländern erstellt. Die Karte, die die Mindestinformationen enthält, kann unter Berücksichtigung der nationalen und lokalen Vorschriften entwickelt werden. Die Kompetenzen in der Karte (Bereich, Modul, Einheiten von Lernergebnissen, Wissen, Fähigkeiten und Kompetenzen) wurden von den Zielgruppen bewertet.

- **Der Trainingsplan (Trainingsprogramm)** (mit 7 Bereichen und 14 Modulen), der auf der Grundlage der in Output 2 entwickelten Kompetenzkarte erstellt wurde, wurde in dieser Phase ebenfalls getestet.
- **Digitale interaktive Schulungs- und Selbstbewertungsmaterialien (OER-Plattform)**, die auf der Grundlage des Kompetenz- und Schulungsfahrplans erstellt wurden, wurden von den Zielgruppen in Bezug auf Inhalt und Technik bewertet. Die OER-Plattform (Open Educational Resources) wurde in Pilotversuchen mit Fahrern und Ausbildern von Fahrern getestet.

Zielgruppe s

Die Pilottests bestanden aus zwei Phasen und umfassten zwei verschiedene Gruppen von Teilnehmern. **Insgesamt nahmen 45** Befragte an den Tests teil, die sich in **30** Fahrer und **15** Ausbilder aufteilten. Die Pilotversuche wurden in 4 Ländern der Projektpartner durchgeführt.

In der ersten Gruppe wurden **Fahrer**, die Personenbeförderungen innerhalb der Stadt durchführen bzw. durchführen wollen, in den Test einbezogen. Insgesamt nahmen **30 Befragte** an diesem Pilotversuch teil, jeweils **10** Befragte aus jeder Gruppe:

- 1) 10 Fahrer von Überlandtaxi
- 2) 10 Fahrer von Kleinbussen
- 3) 10 Fahrer von Bussen des öffentlichen Verkehrs

Dieser Pilotversuch fand von **September 2021** bis **Januar 2022** statt und wurde aufgrund der **Covid-19-Beschränkungen online oder gemischt durchgeführt**.

Die zweite Gruppe bestand aus **Ausbildern**, die normalerweise Fahrertrainings für Personen anbieten, die sich für Nutzfahrzeuge und Transport interessieren. **15 Ausbilder nahmen an** dem Test teil. Dieser zweite Pilottest fand von **Dezember 2021** bis **Januar 2022** statt und **wurde aufgrund der Beschränkungen von Covid-19 online oder gemischt durchgeführt**.

Bei den Fahrern und Ausbildern, die an den Tests teilnahmen, handelte es sich um Befragte unterschiedlichen Geschlechts, unterschiedlicher Bildung, unterschiedlicher Altersgruppen und unterschiedlicher Regionen.

Pilottests (Schulungen)

Die Zielgruppe bewertete die Qualität der VOC-Ergebnisse, insbesondere die **Kompetenzkarte**, die **Online-Schulungsplattform** und das **Schulungsmaterial**. In vier Ländern wurden die Tests aufgrund der COVID-19-Situation zwischen September 2021 und Februar 2022 online oder gemischt durchgeführt. Die beiden Pilottests wurden aufgrund der Pandemiesituation im Land online oder gemischt durchgeführt.

MoNE, TŞOF und TÜMEDEF in der Türkei, TRAINING 2000 und CNA in Italien, PONS in Spanien und IBF in Deutschland waren für die Durchführung dieser Aktivität verantwortlich.

Was die Gruppe der Fahrer betrifft, so dauerte der Pilottest fast **2 Monate**, einschließlich der Selbsteinschätzung in allen Ländern. Während der Pilotschulung erhielten die Teilnehmer Informationen über das Projekt und die vorbereitete Kompetenztabelle, Schulungsmaterialien und die Selbstbewertung, um mit den Materialien zu arbeiten.

Auf die gleiche Weise wurde die zweite Pilotschulung, an der Ausbilder beteiligt waren, die Schulungen für Berufskraftfahrer anbieten, online durchgeführt. In diesem Fall wurden den Ausbildern die Karte der beruflichen Kompetenzen, das Schulungsmaterial und das Material zur Selbstbewertung zur Verfügung gestellt, damit sie die Materialien bearbeiten und anschließend bewerten konnten. Die Dauer dieses Prozesses betrug fast **2 Monate**.

Die Pilottests konzentrierten sich auf die Gesamtqualität der Lernergebnisse und auf die Relevanz des ermittelten Schulungsmaterials und die Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Nutzer. Darüber hinaus konzentrierte sich der Test auf die Übereinstimmung der Schulungsinhalte mit den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Zielgruppen.

Für die Fahrer und Ausbilder, die an den Pilottests teilnahmen, wurden zwei verschiedene Bewertungsfragebögen entwickelt, deren Ergebnisse im nächsten Kapitel vorgestellt werden. Alle Partner, die für die Pilottests verantwortlich waren, haben die wichtigsten Kommentare, Vorschläge und Rückmeldungen, die in diesen Pilottestphasen eingegangen sind, zur Kenntnis genommen und den anderen Partnern Bericht erstattet.

5.3 BEWERTUNG DER PILOTSCHULUNGEN

5.3.1 BEWERTUNG DER FAHRERSCHULUNG

30 Fahrer und Fahreranwälter, die Fahrgäste befördern oder befördern wollen, aus jedem Land nahmen an der Pilotschulung für Fahrer teil, die zwischen September 2021 und Januar 2022 online stattfand. Um die Wirksamkeit der Schulung und der Projektergebnisse zu bewerten, wurde ein Fragebogen (ANHANG 2) erstellt und online über die Software Survey Monkey an die Teilnehmer (30 Fahrer) aus jedem Land verteilt. Die wichtigsten Ergebnisse und die wichtigsten Bewertungen werden in den folgenden Abschnitten erörtert.

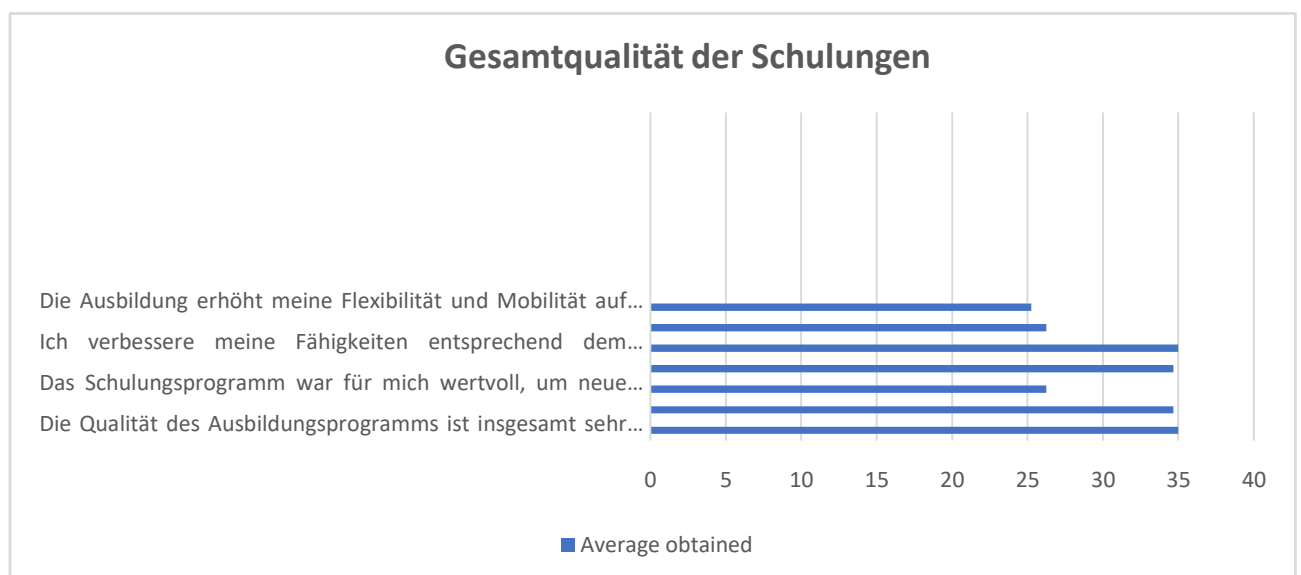
In Deutschland haben nur 15 Fahrer auf den Fragebogen geantwortet. Die Gesamtzahl der Befragten aus 4 Ländern, die den Fragebogen beantworteten, beträgt 105.

Der Fragebogen besteht aus 6 Teilen, und die Teilnehmer wurden gebeten, alle Fragen mit der am besten geeigneten Option zu beantworten.

Teil I: Gesamtqualität der Ausbildung

In diesem Teil bewerteten die Teilnehmer die Gesamtqualität des Trainingskurses, indem sie die folgenden Aussagen mit der am besten geeigneten Punktzahl von 1 bis 5 bewerteten (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:

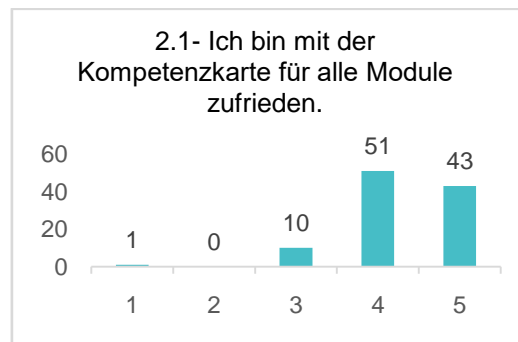


Aus der Grafik geht hervor, dass die Teilnehmer die allgemeine Qualität des Schulungsprogramms, seine Klarheit und Verständlichkeit, die Deckung des Bedarfs an

Kenntnissen und Fertigkeiten, die sie während der Schulung erworben haben, und deren Anwendung im Geschäftsleben hoch bewerteten, während sie die Einbeziehung neuer Kenntnisse und Fertigkeiten, die Steigerung der Motivation für die Schulung und die Erhöhung der Mobilität und Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt nur durchschnittlich bewerteten.

Teil II: Bewertung der Kompetenzkarte für den Personenverkehr

In diesem Abschnitt wurden die Teilnehmer gebeten, die im Rahmen des Projekts erstellte Kompetenzkarte zu bewerten. Sie bewerteten die Qualität der Kompetenzkarte für Fahrer im Personenverkehr, indem sie die folgende Aussage mit einer bestimmten Punktzahl von 1 bis 5 beantworteten (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

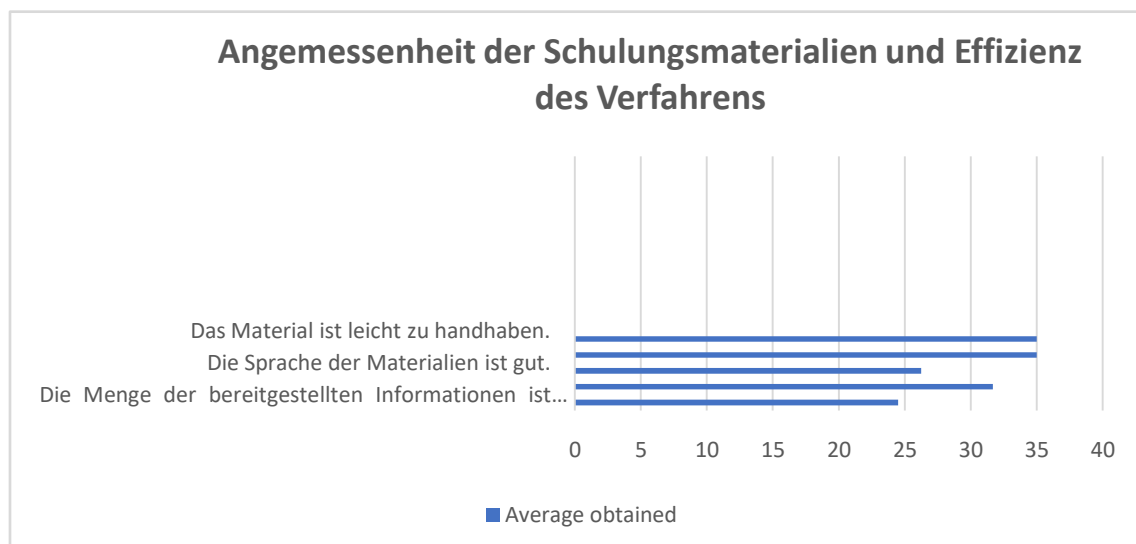


Fast alle Teilnehmer bewerteten alle Module der Kompetenzkarte als angemessen. 10 Befragte gaben an, unentschieden zu sein, und 1 Befragter stimmte überhaupt nicht zu.

Teil III: Angemessenheit des Schulungsmaterials und Effizienz des Verfahrens

Dieser Teil ist der Bewertung der Angemessenheit des Schulungsmaterials und der Effizienz des Prozesses gewidmet. In den vorangegangenen Abschnitten geben die Teilnehmer für jeden dieser Sätze eine Bewertung von 1 bis 5 ab (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu), um eine umfassende Bewertung der Angemessenheit der Schulungsmaterialien und der Effizienz des Prozesses zu gewährleisten.

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:

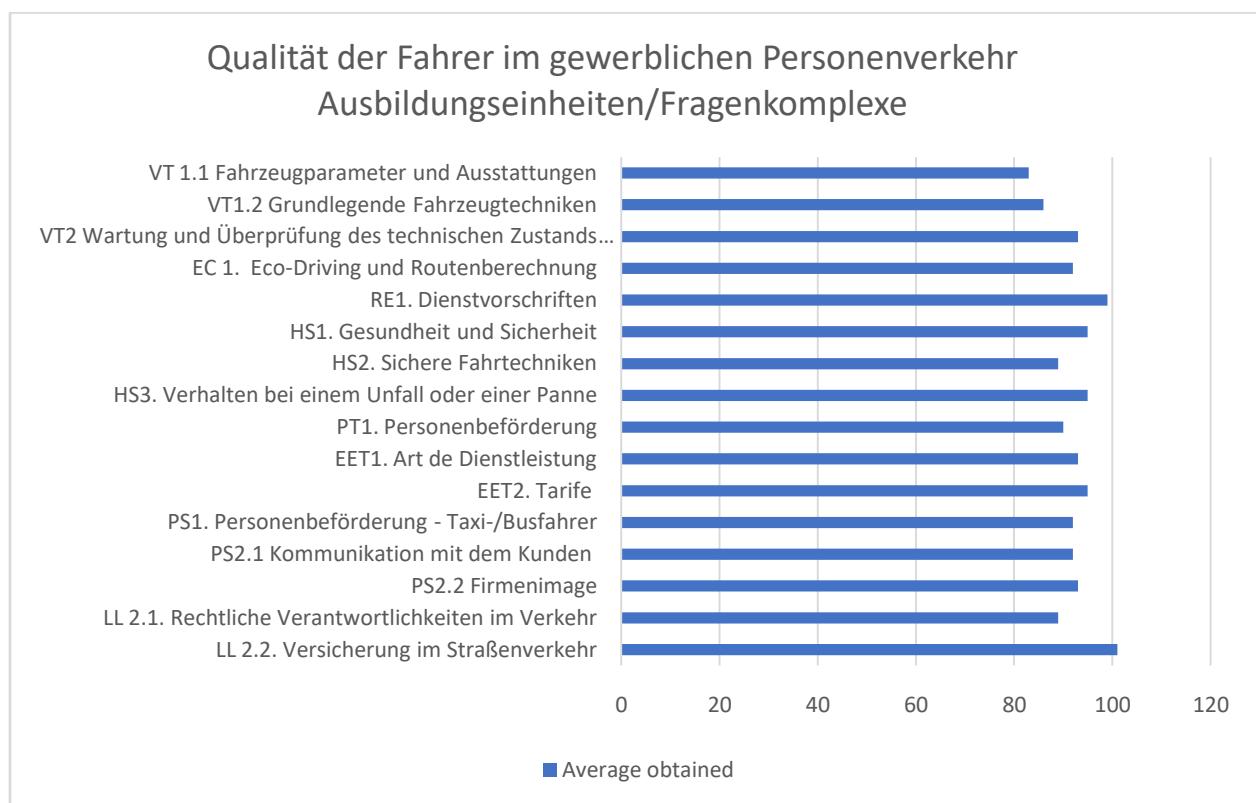


Aus der Grafik geht hervor, dass die Teilnehmer 35 Punkte für die einfache, klare und verständliche Nutzung der Materialien, 32 Punkte für die Qualität des Inhalts der Materialien, 27 Punkte für die Sprache der Materialien und 24 Punkte für die Anzahl der Materialien vergaben.

Teil IV: Qualität der Präsentationen und Fragensets der Ausbildungseinheiten für Fahrer im gewerblichen Personenverkehr

In diesem Abschnitt bewerten die Teilnehmer die Qualität der Schulungsmodulen und den Grad ihrer Zufriedenheit mit den einzelnen Schulungsmodulen, indem sie für jedes Modul eine Note von 1 bis 5 vergeben (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:



Wenn wir uns das Diagramm ansehen, können wir feststellen, dass die höchste Punktzahl der Teilnehmer mit 100 Punkten LL2.2. Versicherung im Straßenverkehr, RE1. Dienstvorschriften. Die Module mit 87 Punkten sind VT2 Wartung und Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs, HS1. Gesundheit und Sicherheit, HS3. Verhalten bei Unfällen oder Pannen und EET2. Tarife. Alle Module erhielten mehr als 80% Zustimmung.

In diesem Abschnitt geben die Teilnehmer auch an, ob das Schulungsmaterial ihren Bedürfnissen entsprochen hat, und wenn nicht, was inhaltlich geändert oder verbessert werden könnte. Dies sind die wichtigsten Kommentare:

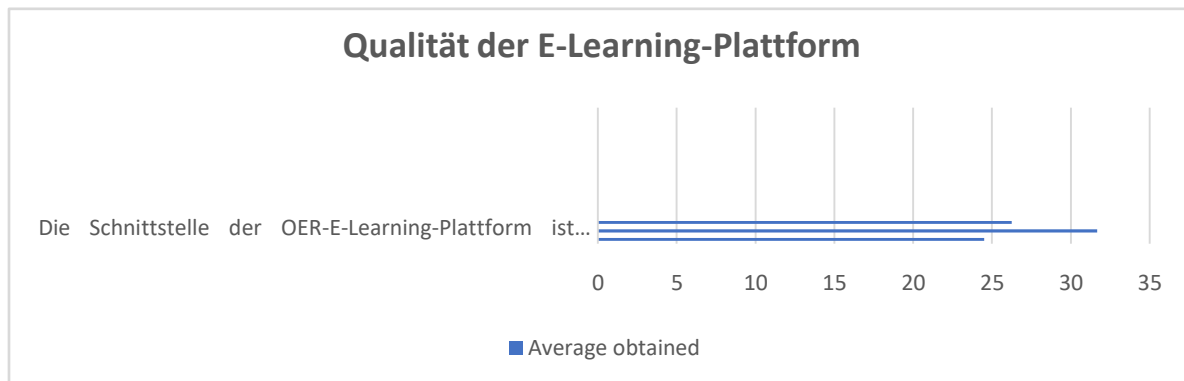
- Das Material ist sehr nützlich und stimmt mit dem Programm des Führerscheinkurses überein, den ich besuche.
- Weitere reale Fälle und Beispiele können hinzugefügt werden

- Das digitale Format der Materialien unterstützt den Lernenden auf seinem Ausbildungsweg

Teil V: Qualität der e-Learning-Plattform

In diesem Teil beurteilen die Befragten die Qualität der OER und der E-Learning-Plattform; sie bewerten die folgenden Aussagen mit einer Punktzahl von 1 bis 5 (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschlossen, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:



Aus der Grafik geht hervor, dass die Teilnehmer 32 Punkte für den Innovationsgrad der digitalen Materialien auf der Plattform, 27 Punkte für die Angemessenheit der Menge an digitalen Schulungsmaterialien und 25 Punkte für die Benutzerfreundlichkeit der Schnittstelle der Plattform für offene Schulungsressourcen vergaben.

Bei der letzten Frage nach der Erfüllung der Anforderungen an die E-Learning-Plattform in diesem Teil gab nur ein Befragter an, dass die Anzahl der digitalen Materialien erhöht werden sollte.

Teil VI: Allgemeine Bewertung

In diesem Abschnitt wurden die Teilnehmer nach den Stärken und Schwächen des Schulungsprogramms im Allgemeinen und nach anderen relevanten Kommentaren gefragt. Im Folgenden sind die wichtigsten Rückmeldungen und Kommentare der Fahrer aufgeführt:

Stärken

- Benutzerfreundlichkeit und Einfachheit des Zugangs zur Plattform
- Klarheit des Inhaltsmaterials
- Leichte Verständlichkeit der Sprache
- Klare und verständliche Sprache der digitalen Materialien
- Die Qualität des Materials
- Gut strukturierte Materialien
- Die Benutzerfreundlichkeit der digitalen Plattform
- Das Material bringt alle interessanten und wichtigen Themen zur Sprache, die ein Fahrer kennen muss.

Schwachstellen

- In einigen Fällen sind die Module zu detailliert: einige der Befragten bevorzugten eine allgemeinere Beschreibung einiger Verfahren.
- Weitere Fallstudien und Beispiele für reale Situationen können hinzugefügt werden
- Weitere Videos und interaktive Inhalte können entwickelt werden
- Einige Module können auf dynamischere Weise entwickelt werden, um die Aufmerksamkeit der Lernenden aufrechtzuerhalten
- Die digitalen Materialien könnten sowohl zahlenmäßig als auch inhaltlich noch ein wenig ausgebaut werden.
- Die Videos müssen in der jeweiligen Landessprache verfasst sein.

5.3.2 BEWERTUNG DER AUSBILDUNG DES AUSBILDERS

15 Fahrertrainer aus jedem Land nahmen an der Pilotschulung für Fahrertrainer teil, die zwischen September 2021 und Februar 2022 online stattfand. Um die Wirksamkeit der Schulung und der Projektergebnisse zu bewerten, wurde ein Fragebogen erstellt und online über die Software Survey Monkey an die Teilnehmer (15 Fahrlehrer) aus jedem Land verteilt. Die wichtigsten Ergebnisse und die wichtigsten Bewertungen werden in den folgenden Abschnitten erörtert.

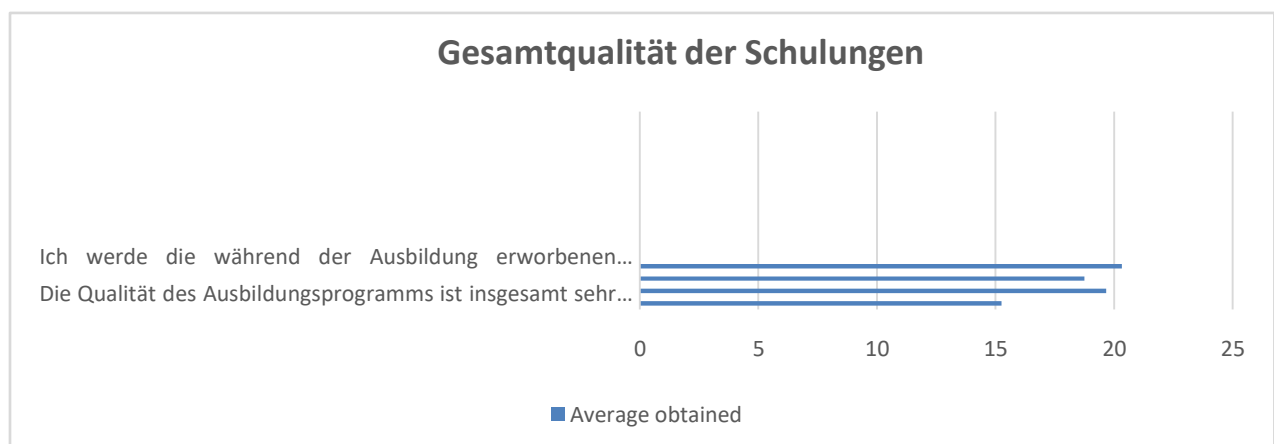
Da 16 Personen an der Schulung in der Türkei teilgenommen haben, beläuft sich die Gesamtzahl der Personen, die den Fragebogen beantwortet haben, auf 61.

Der Fragebogen besteht aus 6 Teilen, und die Teilnehmer wurden gebeten, alle Fragen mit der am besten geeigneten Option zu beantworten.

Teil I: Gesamtqualität der Ausbildung

In diesem Teil bewerteten die Teilnehmer die Gesamtqualität des Trainingskurses, indem sie die folgenden Aussagen mit einer Note von 1 bis 5 bewerteten (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu)

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:



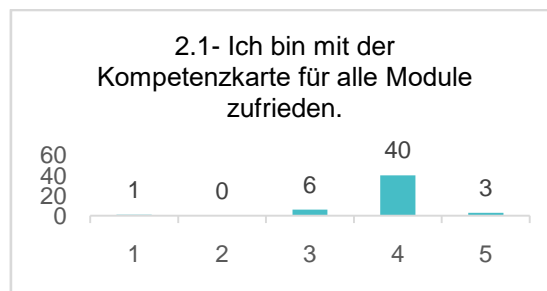
Aus der Grafik geht hervor, dass die Teilnehmer 21 Punkte für die Erfüllung der Anforderungen an die während der Schulung erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten, 19 Punkte für das klare und leicht verständliche Schulungsprogramm, 17 Punkte für das

Schulungsprogramm zum Erwerb neuer Kenntnisse und Fähigkeiten und 15 Punkte für die allgemeine Qualität des Schulungsprogramms vergeben.

Teil II: Bewertung der Kompetenzkarte für den Personenverkehr

In diesem Abschnitt wurden die Teilnehmer gebeten, die im Rahmen des Projekts erstellte Kompetenzkarte zu bewerten. Sie bewerteten die Qualität der Kompetenzkarte für Fahrer im Personenverkehr und beantworteten die folgende Aussage mit einer bestimmten Punktzahl von 1 bis 5 (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu)

- Ich bin mit der Kompetenzkarte für Personenbeförderungsfahrer für alle Module zufrieden.

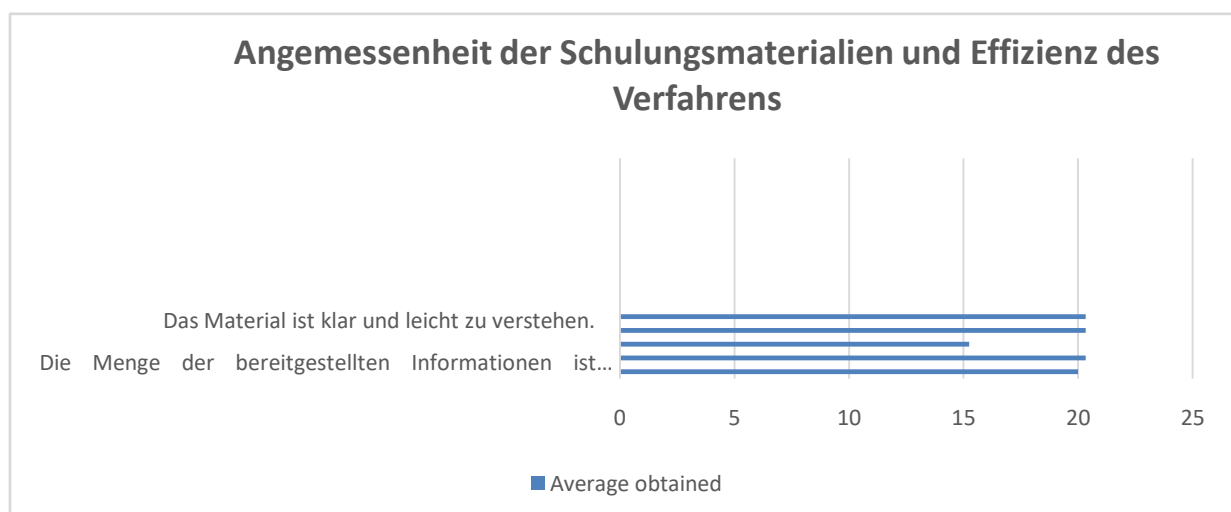


Fast alle Teilnehmer bewerteten alle Module der Kompetenzkarte als angemessen. 1 Befragter stimmte nicht zu; 6 Befragte waren unentschieden.

Teil III: Angemessenheit des Schulungsmaterials und Effizienz des Verfahrens

Dieser Teil ist der Bewertung der Angemessenheit des Schulungsmaterials und der Effizienz des Prozesses gewidmet. In den vorangegangenen Abschnitten geben die Teilnehmer für jeden dieser Sätze eine Bewertung von 1 bis 5 ab (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschieden, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu), um eine umfassende Bewertung der Angemessenheit der Schulungsmaterialien und der Effizienz des Prozesses zu gewährleisten.

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:

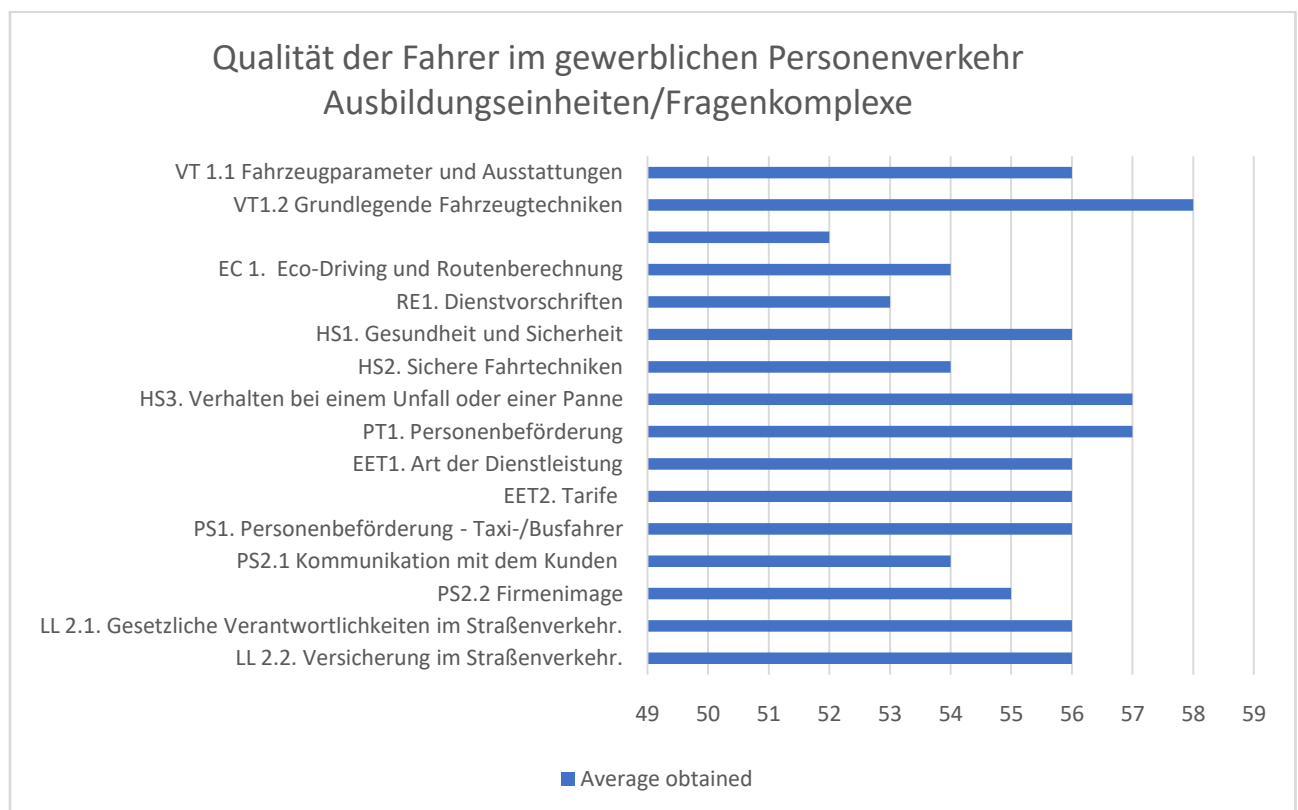


Die Teilnehmer gaben 20 Punkte für die Benutzerfreundlichkeit, die Klarheit und das Verständnis der Materialien, ihre Quantität und die Qualität des Inhalts und 15 Punkte für die Sprache der Materialien.

Teil IV: Qualität der Präsentationen und Fragensets der Ausbildungseinheiten für Fahrer im gewerblichen Personenverkehr

In diesem Abschnitt bewerten die Teilnehmer die Qualität der Fortbildungsmodule und den Grad ihrer Zufriedenheit mit den einzelnen Fortbildungsmodulen, indem sie jedem Modul eine Note von 1 bis 5 geben (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschlossen, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:

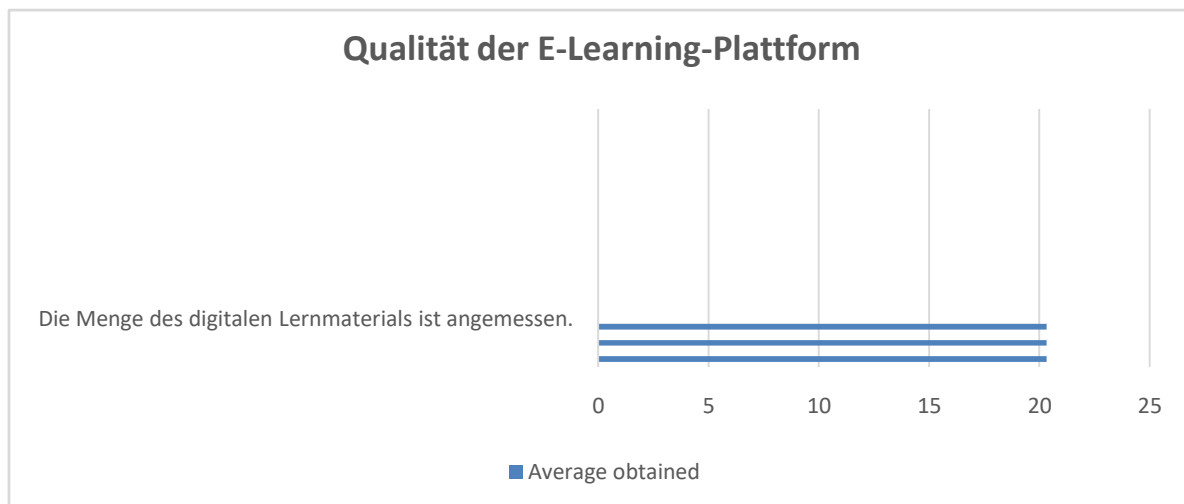


Ein Blick auf das Diagramm zeigt, dass die Teilnehmer dem Modul VT1.2 Grundlegende Fahrzeugtechniken mit 58 Punkten die höchste Punktzahl gaben. Danach folgen mit 57 Punkten die Module HS3. Verhalten bei Unfällen oder Pannen und PT1-Personenbeförderung. Das Modul VT2 Wartung und Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs erhielt mit 52 Punkten die niedrigste Punktzahl.

Teil V: Qualität der e-Learning-Plattform

In diesem Teil beurteilen die Befragten die Qualität der OER und der E-Learning-Plattform; sie bewerten die folgenden Aussagen mit einer Punktzahl von 1 bis 5 (1: stimme überhaupt nicht zu, 2: stimme nicht zu, 3: unentschlossen, 4: stimme zu, 5: stimme voll und ganz zu).

Die folgende Tabelle zeigt die von den Teilnehmern gesammelten Bewertungen der einzelnen Projektmodule:



Ein Blick auf das Diagramm zeigt, dass die Teilnehmer zwar die digitalen Materialien auf der Plattform als innovativ einstufen, aber die Angemessenheit der Menge der digitalen Schulungsmaterialien und die Benutzerfreundlichkeit der Schnittstelle der Plattform für offene Schulungsressourcen gleich bewerten.

Zur letzten Frage dieses Abschnitts, ob die Anforderungen an die E-Learning-Plattform erfüllt werden, wurden keine Kommentare abgegeben.

Teil VI: Allgemeine Bewertung

Bei den Kommentaren zu den allgemeinen Stärken des Schulungsprogramms (10 von 15) äußerten sich die an der Umfrage teilnehmenden Ausbilder positiv über die verschiedenen Themen und die von den VOC-Partnern zur Verfügung gestellten Ressourcen sowie über die Genauigkeit der Kompetenzkarte, die als detailliert und gut strukturiert angesehen wurde. Die für die Schulungsmodule erstellte Diashow war für einen Ausbilder ein weiterer Pluspunkt, da sie den Lernprozess erleichterte und den Erwerb von Inhalten dynamischer machte. Darüber hinaus wurden von den Teilnehmern die Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit des Kurses erwähnt. Die Menge der kostenlosen Online-Ressourcen war ein weiterer positiver Aspekt des Schulungsprogramms. Lediglich in einem Kommentar wurde die Analogie zu bereits bestehenden Berufsausbildungskursen im Personenverkehr hervorgehoben. Insgesamt wurde der Lehrgang als nützlich, innovativ und benutzerfreundlich angesehen.

Die von den Ausbildern festgestellten Schwächen betrafen das Vorhandensein von grammatikalischen Fehlern und Tippfehlern sowie den Vorschlag, die Themen der Module zu vertiefen. Andere Rückmeldungen betrafen die mangelnde Benutzerfreundlichkeit bei der Navigation auf der E-Learning-Plattform - ganz im Gegensatz zu den oben erwähnten Stärken - und die Relevanz einiger Module in Bezug auf den rechtlichen Rahmen des Sektors, wie z. B. Bereich 2 - Modul RE-Dienstvorschriften, wahrscheinlich aufgrund seiner redundanten Präsenz in Standardkursen der beruflichen Bildung. Generell lässt sich sagen, dass die Rückmeldungen stark polarisiert waren. Während ein Befragter den VOC-Ausbildungskurs als "zu detailliert" empfand, meinte ein anderer Ausbilder, dass der Inhalt noch weiter vertieft werden müsse. In diesem Sinne betreffen die beiden wichtigsten Verbesserungen, die die VOC-Partner in zukünftigen Projekten oder nach Abschluss des Projekts durchführen müssen, den Inhalt und die Benutzerfreundlichkeit der E-Learning-Plattform.

5.4- ERGEBNISSE UND ALLGEMEINE BEWERTUNG

Unter Berücksichtigung der Eindrücke und Umfrageergebnisse aus den beiden Pilotschulungen:

- Die Meinungen der Fahrlehrer und Fahrer, die an der Pilotschulung teilgenommen haben, zu den Projektergebnissen, der Qualifikationskarte und den e-Materialien, die den Anforderungen und der Qualität entsprechen, sowie das hohe Maß an Zufriedenheit,
- Die Verwirklichung eines solchen Projekts im Zusammenhang mit der Personenbeförderung wird dem Sektor zugute kommen,
- Beispiele aus anderen Ländern und unterschiedliche Ansätze geben den betroffenen Parteien eine Vision, und der Dialog zwischen Ländern und Organisationen wird sich positiv auf die Praxis auswirken,
- Die persönliche Schulung sollte ein wesentlicher Bestandteil der Fahrerausbildung sein, während der Fernunterricht eine Ergänzung darstellen sollte,
- Bei der Fahrerausbildung muss neben dem theoretischen Wissen auch der praktische Teil berücksichtigt werden,
- Digitales Schulungsmaterial, auf das zeit- und ortsunabhängig zugegriffen werden kann, wird ihre berufliche Aus- und Weiterbildung unterstützen, da die Fahrer aufgrund ihres Berufs mobil sind,
- Das Pilotschulungsprogramm erwies sich im Allgemeinen als nützlich und zielte darauf ab, die Kenntnisse und Fähigkeiten der Teilnehmer zu verbessern,
- Die Struktur der im Rahmen des Projekts erarbeiteten gemeinsamen Qualifikationslandkarte, die sich am Europäischen Qualifikationsrahmen orientiert, wird als positiv und ausreichend bewertet,
- Im Allgemeinen wurde die Qualität des Schulungsmaterials (Präsentationen, Projektwebsite, Ergebnisse, Fragebögen usw.), das während der Pilotschulung verwendet wurde, für ausreichend befunden,
- Hinsichtlich des Inhalts, der Sprache, der Klarheit, des verwendeten Bildmaterials und der Videos, der interaktiven Funktion, der Benutzerfreundlichkeit usw. werden die im Rahmen des Projekts auf der Grundlage der Kompetenzkarte entwickelten digitalen Präsentationen und Fragensets als ausreichend erachtet,
- Vor allem dort, wo Bilder und Videos stärker genutzt werden, finden E-Materialien mehr Anklang und Aufmerksamkeit,
- Die E-Learning-Plattform wird als nützlich, ausreichend und innovativ empfunden,
- Insbesondere für Ausbilder wird die h5p-Plattform nützlich sein, um neue interaktive digitale Materialien zu erstellen,

entdeckt wurden.

ABSCHNITT 6 - ANLEITUNG ZUR ERSTELLUNG VON DIGITALEM SCHULUNGSMATERIAL IN FORM EINER KURSPRÄSENTATION IN H5P

Dieses Dokument enthält praktische Anleitungen, die den Autor bei der Erstellung der interaktiven Lerninhalte mit H5P im Rahmen des VOC-Projekts ("INCREASING VOCATIONAL COMPETENCES OF COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS") unterstützen.

6.1. VORPHASE

- Um sich mit dem H5P-Tool vertraut zu machen, schauen Sie sich die vorhandenen Beispiele für Kurspräsentationen auf <https://h5p.org/presentation> und das Tutorial auf <https://h5p.org/tutorial-course-presentation> an.

6.2. PLANUNGSPHASE

- Die Präsentation, die Sie erstellen, muss mit den in der Kompetenzlandkarte aufgeführten Kenntnissen/Fähigkeiten/Kompetenzen in Verbindung stehen;
- Wählen Sie innerhalb Ihres BEREICHS/MODULS 1 bis 3 LERNZIELE aus, die Sie in der Präsentation abdecken möchten; legen Sie einen TITEL für die Präsentation fest;
- Bereiten Sie all Ihre Inhalte für eine interaktive Präsentation in digitaler Form vor und organisieren Sie sie: Texte (für Titel, Beschreibung, Fragen, Antworten usw.), Bilder (Dateien, Links, Urheberrechtsinformationen), Audiokommentare; Videos + Interaktionspunkte (wann/Zeitpunkt, was, ...), usw.

Erstellen Sie ein Storyboard, in dem Sie die verschiedenen Folien mit ihrem eigenen Inhalt gestalten.

- Die gesammelten Informationen und Materialien werden für die Erstellung der H5P-Kurspräsentation verwendet.

6.3. ENTWICKLUNGSPHASE

- Öffnen Sie die vordefinierte Kursvorlage (VOC-Vorlage)

<http://vocofdrivers.tsof.org.tr/wp-admin/admin.php?page=h5p&task=show&id=4>

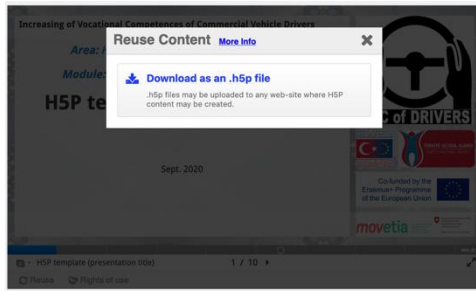
mit dem Berechtigungsnachweis, den der Administrator der Projektseite erhalten hat

VOC template v1.0_20200902

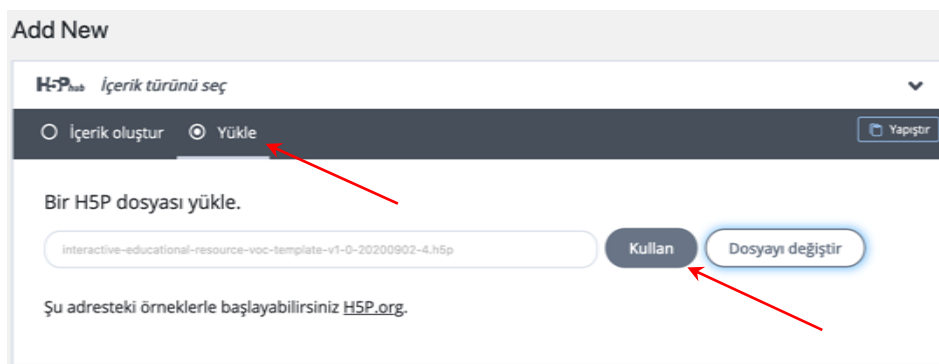
H5P template (presentation title) 1 / 10

Reuse Rights of use

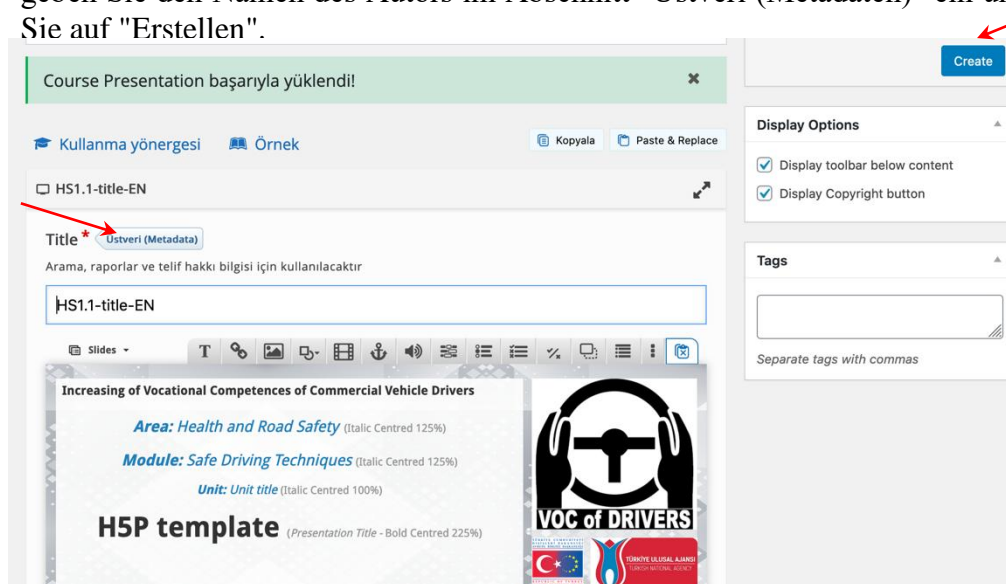
- Herunterladen auf Ihren Computer



- Wählen Sie "H5P Inhalt" aus dem linken Menü
- Klicken Sie auf "Neu hinzufügen", wählen Sie Yükle (= Hochladen), wählen Sie die hochzuladende Datei ("Bir dosyayükle") und klicken Sie auf "kullan" (= verwenden)

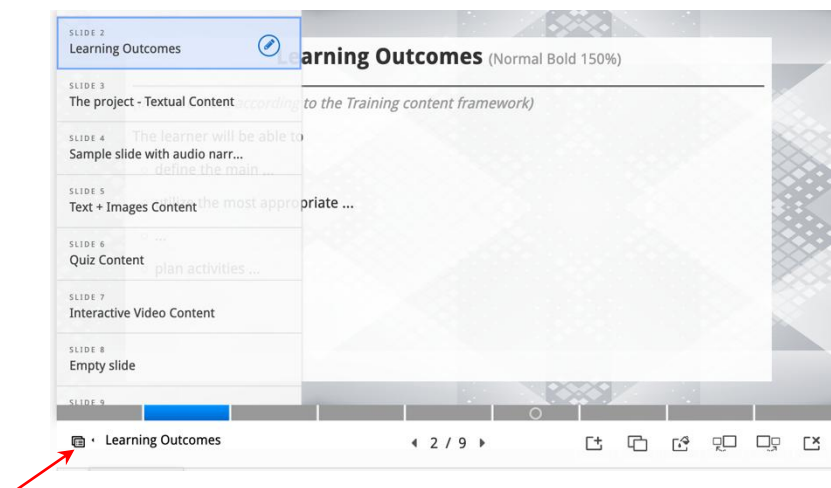


- Ändern Sie den **Titel** des interaktiven Inhalts entsprechend dieser **NAMENSKONVENTION**: [unitcode].[Nummer der Präsentation]-[Kurzname der Präsentation]-[Code der Sprache], z. B. "HS1.1-title-EN".
- geben Sie den Namen des Autors im Abschnitt "Üstveri (Metadaten)" ein und klicken Sie auf "Erstellen".



- Sie erhalten nun eine neue Bearbeitungsumgebung, in der Sie die Vorlage nach Ihren Bedürfnissen für die Erstellung Ihrer spezifischen OER ändern können.

- Erweitern/Ändern Sie die hochgeladene Kurspräsentation, um etwa 15 Folien zu erstellen.
 - Folie 1: Ändern Sie die Titelfolie, indem Sie Bereich, Modul, Titel der Präsentation und Datum einfügen;
 - Folie 2: Vervollständigen Sie die Liste der Lernergebnisse (LOs), die durch den Inhalt Ihrer Präsentation gemäß der Kompetenzkarte abgedeckt werden; die vorgeschlagene Anzahl der LOs liegt zwischen 1 und 3;
 - Folie 3 - Folie n: Erstellen Sie verschiedene Folien mit Text, Bildern, Videos, Erzählungen, Links zu verbundenen Materialien, interaktiven Videos und verschiedenen Arten von Fragen, indem Sie die Vorlagenfolien klonen. Bitte verwenden Sie die vorformatierten Folien für jede Art von Inhalt; es gibt auch eine leere Folie für jeden anderen Inhalt, den Sie einfügen möchten;
 - die letzte Disclaimer-Folie unverändert lassen (**NICHT ÄNDERN!**).
- Benennen Sie jede Folie, indem Sie sie in der *Liste der Folienschlüsselwörter* unten links ändern. (Bitte beachten Sie, dass die Schlüsselwörter den Inhalt der Folie erläutern müssen):



6.4. ART DES INHALTS

Text

- verwenden Sie das Format, das in der Inhaltsfolie der Vorlage angegeben ist.
- Ihren eigenen Text schreiben
- Kopieren Sie keine langen Textabschnitte von Webseiten (es sei denn, sie sind urheberrechtsfrei), formulieren Sie sie um und geben Sie die Quelle an.

Bild

- *Qualität:* Verwenden Sie Bilder in guter Qualität (HD)
- *Copyright:* fügen Sie nur urheberrechtsfreie Bilder ein; Sie finden sie zum Beispiel bei Wiki Commons (https://commons.wikimedia.org/wiki/Main_Page) oder Pixabay(<https://pixabay.com/>)

- klicken Sie auf die Schaltfläche "Metadaten", um Informationen über die Nutzungsrechte Ihres Bildes hinzuzufügen

Edit VOC template v1.0_20200902 [View](#) [Results](#)

H-P Hub Course Presentation

Kullanma yönergisi Örnek [Kopyala](#) [Paste & Replace](#)

VOC template v1.0_20200902 [Başlıksız Image](#) [Delete](#) [Done](#)

Image * [Üstveri \(Metadaten\)](#)

[+ Ekle](#)

Alternative text *
Required. If the browser can't load the image this text will be displayed instead. Also used by "text-to-speech" readers.

Hover text
Optional. This text is displayed when the users hover their pointing device over the image.

- fügen Sie die obligatorischen (*) Informationen in den Metadatenbereich ein. Im Falle eines unbekanntenen Autors fügen Sie "-" in das Feld für den Namen des Autors ein.

Metadata (sharing and licensing info) [Save metadata](#)
Fill in the fields below

Title *

License * **License Version**

Years (from) **Years (to)** **Source**

Author's name **Author's role ***
 [Save author](#)
- Author

License Extras
Any additional information about the license

Pixabay License
Free for commercial use
No attribution required

Changelog

Additional information

Fragen

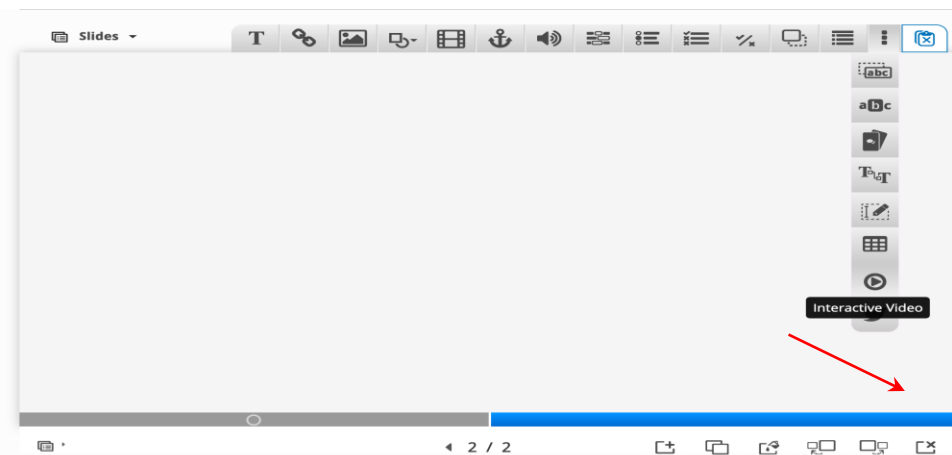
Sie können verschiedene Arten von Fragen in ein Quiz einbauen; empfohlen werden Single-Choice- oder *Multiple-Choice-Fragen*, aber Sie können auch *Richtig/Falsch*, *Lückentexte*, *Text ziehen* oder *Drag & Drop* verwenden;

Seien Sie einheitlich in der Konfigurationseinstellung (Rückmeldung, Verhalten z.B. Auto-Fortsetzen), je einfacher, desto besser; Sie können die Standardeinstellungen belassen.

Es wird empfohlen, dass Sie Quiz in der Mitte der Präsentation zur Selbstevaluation und ein abschließendes, zusammenfassendes Quiz auf der letzten Folie vor dem Disclaimer. Fügen Sie mindestens ein Zwischen- und ein Abschlussquiz ein.

Interaktives Video

Wählen Sie die Schaltfläche "Interaktives Video", um einen interaktiven Videoinhalt in die Folie einzufügen:



Seine Erstellung besteht aus 3 Schritten: Video hochladen, Interaktionen hinzufügen und Zusammenfassung (vgl. <https://h5p.org/tutorial-interactive-video>). Ein einfaches Beispiel für ein interaktives Video finden Sie in den Folienvorlagen.

1. Video hochladen

- *Quelle:* ein Video hochladen oder einen Link zu einem Youtube/Vimeo-Video eingeben
- *Format:* Empfohlene Formate sind mp4, webm oder ogv
- *Auflösung:* Verwenden Sie Videos mit hoher Auflösungsqualität: 240p ist sehr niedrig, empfohlen wird mindestens 720p, wenn möglich
- *Länge:* kurz (empfohlene Länge: 2-5 Minuten, maximal 6)
- *Copyright:* Fügen Sie die Copyright-Informationen wie bei den Bildern ein (denken Sie daran, dass Sie nur freie, urheberrechtlich geschützte Videos einfügen sollten)
- *Tonspur:* Ein Video mit einer Tonspur könnte ein Problem für die Übersetzung darstellen: Haben wir sie in allen Sprachen? Ist das Video verständlich, wenn wir den Ton abschneiden? Die beste Lösung ist ein Video ohne Audiospur (Musik ist OK, keine Übersetzungsprobleme), alternativ können Sie ein Video in allen Partnersprachen finden, oder Sie können das Originalvideo behalten und Untertitel in Ihrer Sprache hinzufügen;

2. Interaktionen hinzufügen

- *Interaktive Punkte:* Einfügen verschiedener interaktiver Punkte: Lesezeichen, Quiz, Text, Bilder, Links usw.
 - *Lesezeichen:* Sie sind nützlich, um das Video in Abschnitte/Kapitel zu unterteilen, die nach Themen geordnet sind; fügen Sie mindestens ein Lesezeichen für jeden Themenwechsel ein, z. B. 3/5 Lesezeichen in einem 4-minütigen Video;
 - *Quiz:* fügen Sie mindestens 1 Quiz in jedes Video ein
 - den Zeitpunkt der Interaktionspunkte genau zu bestimmen
3. Zusammenfassung
- Am Ende eines interaktiven Videos können Sie eine Zusammenfassung hinzufügen, die den Lernenden dazu anregen soll, über den im Video präsentierten Lerninhalt nachzudenken (siehe <https://h5p.org/tutorial-summary>).

Audio-Erzählungen

Einige Folien benötigen mehr Informationen, um besser verstanden zu werden, und können durch einen Audiokommentar ergänzt werden. Die Erzählung sollte nicht nur aus dem Vorlesen des Folieninhalts bestehen, sondern zur Beschreibung zusätzlicher Details genutzt werden.

Schritte zum Hinzufügen von Audiokommentaren

1. den zu sprechenden Text schreiben; dies ist wichtig für die automatische Audiogenerierung und die Übersetzung;
2. die entsprechende Audiodatei im MP3-Format erzeugen; Sie haben 2 Möglichkeiten
 - a. Sie können ein Text-to-Speech-Programm (wir empfehlen das Online-Tool <https://ttsmp3.com/> mit "British English / Amy" als Sprache/Stimme) für englische Inhalte verwenden oder die beste Stimme für Ihre folgenden Sprachübersetzungen auswählen
 - b. Alternativ nehmen Sie Ihre eigene Stimme auf
3. Kopieren Sie die blaue Audio-Schaltfläche in der oberen rechten Ecke der "Beispielfolie mit Audiokommentar" in Ihre Folie
4. Ihre Datei als Quelldatei für den Audio-Button festlegen, einen Titel einfügen
5. im Feld "Kommentare" des Abschnitts "Metadaten" den Erzähltext für spätere Übersetzungen einfügen

6.5. ANDERE EMPFEHLUNGEN

- **Speichern Sie** Änderungen häufig (mit der Schaltfläche UPDATE) und prüfen Sie, wie es aussieht, geben Sie die Bearbeitung erneut
- **NICHT die Rückschritt-/Entf-Taste aus Textfeldern heraus verwenden, sondern ESC zum Verlassen ohne Speichern**
- Inhalt nach vorne bringen - nach hinten senden, wenn er bei Bedarf überarbeitet wird
- Verwenden Sie bei der Bearbeitung von Textfeldern unformatierten Text zum Kopieren und Einfügen, oder entfernen Sie den Formatierungsstil mit der Schaltfläche T_x

6.6. INHALTS-CHECKLISTE

<i>Inhalt</i>	<i>Erforderlich</i>	<i>siehe</i>
Korrektur des Titels des interaktiven Inhalts	Konvention zur Namensgebung	
Folie 1 - Titel: korrekte Bezeichnung des Moduls und der Einheit gemäß dem Ausbildungsrahmenplan		
Folie 2 - Beschreibung der LOs gemäß dem Ausbildungsrahmenplan	1-3	
Anzahl der interaktiven Videos	Mindestens 1	
- mit Interaktionen: Lesezeichen, Quiz usw.		
Anzahl der Erzählungen	Mindestens 1	
Anzahl der Zwischenprüfungen	Mindestens 1	
Abschließendes Quiz	1	
Urheberrecht an Bildern und Videos	Eingetragene Metadaten	
Stichwortliste	Vervollständigen Sie alle Titel der Folien	
Layout-Check: nach dem Speichern das korrekte Aussehen des Inhalts prüfen	Versuchen Sie, es zu benutzen	

ANHANG 1- KOMPETENZKARTE

Tabelle 2.2. Kompetenzkarte

Bereiche	Module	Themen / Lerneinheiten	Lernergebnisse	Wissen	Fertigkeiten	Zuständigkeiten
1- Ökologisches Fahren, Fahrzeugtechnik	VT 1 Hintergrund und Merkmale des Fahrzeugs und der Ausrüstung	VT 1.1 Fahrzeugparameter und Ausrüstung	VT 1.1.1 Der Fahrer ist in der Lage, die Grundlagen der Fahrzeugtechnik zu erläutern und die normalen Fahrzeugparameter und den Zustand der verschiedenen Komponenten des von ihm/ihr geführten Fahrzeugs zu analysieren.	Definieren Sie die "normalen" Fahrzeugparameter und Verschleißgrenzen.	Bericht über verschiedene Fahrzeugparameter und Erläuterung etwaiger Verschleißgrenzen.	Führen Sie vor dem Transport eine gründliche Kontrolle des Fahrzeugs durch.
				Nennen Sie die Messgeräte und ihre Verwendung im Fahrzeug.	Interpretieren Sie die Signale der im Fahrzeug vorhandenen Messgeräte.	Umgang mit den Signalen der verschiedenen Messgeräte an Bord.

		VT 1.2 Grundlegend Fahrzeugtech niken	VT 1.2.1 Der Fahrer ist in der Lage, mögliche technische Probleme eines Fahrzeugs zu beurteilen.	Grundlagen der Pneumatik und Hydraulik, Elektrik und Elektronik im Fahrzeug, Betrieb von Gebrauchtfah rzeugen, Fahrzeugteile und -zubehör, Aufbau und Funktionswei se von Kraftfahrzeug motoren und Fahrgestellen, Karosserie, Lenkung, Bremsanlagen und anderen Sicherheitsein richtungen beschreiben.	Überprüfen Sie die grundlegend en Fahrzeugtec hniken vor der Fahrt.	Erkennen der häufigsten technischen Probleme in einem Fahrzeug.
	VT2 Wartung und Überprüf ung des technisch en Zustands des Fahrzeug s	VT 2.1 Wartung und Einweisung in die Fahrzeugausr üstung	VT 2.1.1 Der Fahrer ist in der Lage, Wartungsar beiten unter Berücksicht igung der Gesundheit s- und Sicherheits maßnahme n am Arbeitsplat z durchzufüh ren und/oder dem	Rufen Sie routinemäßig e Wartungsaufg aben auf (wie im Benutzerhand buch beschrieben).	Entscheiden Sie, ob er/sie die Wartungsar beiten durchführen kann oder ob er/sie dem Servicezentr um Information en über die erforderlich en Wartungsar beiten am Fahrzeug geben kann.	Durchführung von Routinewartun gsarbeiten (wie in den Benutzerhandb üchern beschrieben) oder Einschaltung der Servicezentren .

			Servicecenter Informationen über die erforderlichen Wartungsarbeiten am Fahrzeug zu geben.	Definieren Sie die Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz.	Anwendung der Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften.	Durchführung von Wartungsarbeiten unter Beachtung der Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften.
				Identifizieren Sie die für die Wartung zu verwendenden Ersatzteile und kennen Sie die Arbeitsschritte.	Wählen Sie die für die Wartung des Fahrzeugs erforderlichen Ersatzteile aus.	Verwenden Sie für die Wartung die richtigen Ersatzteile.
EC 1. Eco-Driving und Routenberechnung	EC1.1 Fahrzeugtechnologie (für Sicherheit, ECO-Drive, etc.)	EC 1.1.1 Der Fahrer ist in der Lage, alle erforderlichen IKT-Technologien an Bord, wie GPS, Mautgeräte, Fahrtenschreiber, Sensoren, unter Berücksichtigung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu bedienen.	Identifizierung rechtlicher Vorschriften und Risiken im Zusammenhang mit der Nutzung und Anwendung von GPS, Mautgeräten, Fahrtenschreibern und anderen IKT-Geräten im Fahrzeug.	Wenden Sie die richtigen Regeln und Vorschriften an, wenn Sie IKT-Geräte im Fahrzeug verwenden.	Beachten Sie die nationalen und internationalen Sicherheitsvorschriften für den Einsatz von IKT-Geräten in Fahrzeugen.	
			Definieren Sie die an Bord verfügbaren IKT-Geräte und ihre Nützlichkeit für die Arbeit.	Gemeinsame IKT-Geräte (GPS, Mautgerät, Bordcomputer usw.) ordnungsgemäß verwenden.	Arbeitsaufgaben mit Hilfe von IKT-Geräten erledigen.	
			Mögliche Fehler der IKT-Geräte erkennen und	Behebung von Fehlern im Zusammenhang	Bewältigung von Fehlern im Zusammenhang mit den IKT-	

				wissen, wie sie zu behandeln sind.	ang mit ICT-Geräten an Bord.	Geräten des Fahrzeugs.
2- Taxi-, Kleinbus- und Busordnung (Betrieb des Dienstes)	RE1. Dienstvorschriften	RE1: Nationale und lokale Vorschriften über Kriterien für den Betrieb von Diensten und speziellen Diensten von vtc: Betriebspflicht, Verpflichtung zum Betrieb nach gültigem Tarif. Verpflichtung zur Beförderung des Kunden	RE1.1- Der Fahrer ist in der Lage, die nationalen und örtlichen Vorschriften und Regeln für den Taxi-, Minibus- und Busverkehr anzuwenden, während er den Fahrgästen seine Dienste anbietet.	Erläutert die Rechtsvorschriften und Regeln, die bei der Beförderung mit Taxis, Minibussen und Bussen zu beachten sind.	Beförderung von Fahrgästen gemäß den Gesetzen und Vorschriften für den Taxi-, Minibus- und Busverkehr.	Bietet die Beförderung von Fahrgästen in Übereinstimmung mit den nationalen und lokalen Vorschriften und Regeln für den Taxi-, Minibus- und Busverkehr.
3- OHS und Verkehrssicherheit	HS1. Gesundheit und Sicherheit	HS1.1. Anweisungen zu Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz	HS1.1.1. Der Fahrer ist in der Lage, die Arbeitsschutzvorschriften im Arbeitsleben anzuwenden.	- Erläutert die Rechtsvorschriften, Verfahren und Anweisungen im Bereich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz.	Handelt im Einklang mit den Vorschriften über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz.	Wendet die Anweisungen in Bezug auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz im Arbeitsleben an.

	<p>HS2. Sichere Fahrtechniken</p>	<p>HS2.1. Sicherheitssysteme im Fahrzeug, Lenken und Wenden, Richtige Sitzposition auf dem Sofa, Ladungstransport und Gefahren im Fahrzeug (Kabinendisziplin), Aktive und Passive Sicherheitsausrüstung, Reifen, Reifenluft, Reifenwechsel und Fahrsicherheit, 2 Regelfaktoren beim Fahren (Genaue Analyse, Verlangsamtes Fahren), Elektronische Systeme, die den Kontrollverlust im Fahrzeug verhindern, Folgeabstand, Anhalteabstände, Benutzung des Spiegels, Kurven (Gewichtsverlagerung), Fahrbahnverschiebungen, Unterschiedliche</p>	<p>HS2.1.1. Fahrer; Anwendung der Regeln und Verfahren für die sichere Beförderung von Fahrgästen vom Ankunftsort zum Zielort.</p>	<p>Beschreibt die Regeln und Verfahren für die sichere Beförderung von Fahrgästen vom Ankunftsort zum Zielort.</p>	<p>Führt die Kontrollen (Sicherheitsgurt, Kopfstütze, Airbag, Reifen, Notfallausrüstung usw.) der Ausrüstungen und Werkzeuge des Fahrzeugs durch, die verwendet werden sollen, um den Fahrgast sicher vom Ankunftsort zum Zielort zu bringen.</p>	<p>Erfüllt die Aufgaben im Zusammenhang mit der sicheren Beförderung von Fahrgästen vom Ankunftsort zum Zielort.</p>
--	-----------------------------------	---	--	--	---	--

		Fahrbahnbeschaffenheit (trocken, nass, sehr rutschig)				
HS3. Verhalten bei Unfällen oder Pannen	HS3.1. Verhaltensprotokolle bei Unfällen oder Pannen Erste Hilfe, Grundlegende Erste-Hilfe-Konzepte, Verletzte Patienten und Tatortbeurteilung, Grundlegende Erste-Hilfe-Anwendungen, Technik des Tragens von Verletzten	HS3.1.1 Der Fahrer ist in der Lage, das bei einem Unfall oder einer Panne zu befolgende Verfahren durchzuführen.	<ul style="list-style-type: none"> - Beschreibt die Vorgehensweise bei Notfällen (Fahrzeugpannen und Unfälle). - Erläutert die Verwendung von Schutz- und Notfallausrüstung. - Erklärt die Erste-Hilfe-Maßnahmen, die bei einem Unfall zu ergreifen sind. 	<p>Kontrolle des ordnungsgemäßen Zustands und des Standorts der Schutz- und Notfalleinrichtungen (Pannen- und Unfallhilfsmittel) in den Fahrzeugen (Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Tasche, Markierungsflektoren usw.)</p> <p>- Führt Notfallmaßn</p>	<p>Durchführung von Notfallmaßnahmen (Fahrzeugpannen und Unfälle).</p> <p>Leistet bei Unfällen Erste Hilfe mit Erste-Hilfsmitteln und -Geräten in Übereinstimmung mit den entsprechenden Vorschriften.</p>	

					<p>ahmen (Fahrzeugpa nnen und Unfälle) durch.</p> <p>- Leistet bei Unfällen Erste Hilfe mit Erste- Hilfe- Mitteln und -Geräten in Übereinstim mung mit den entsprechen den Vorschriften .</p>	
4- Personen beförderu ng - Grundbeg riffe	PT1. Personen beförderu ng	PT1.1. Bereitstellung von Personenbefö rderung und Gepäckabfert igung, Handgepäck, maximales Gepäckvolum en, Gepäckplatzi erung	PT1.1.1- Der Triebfahrze ugführer wendet die allgemeine n Regeln für die Beförderun g von Fahrgästen und die Handhabun g des Gepäcks während der Zustellung an.	Erläutert die allgemeinen Regeln für die Personenbefö rderung und die Gepäckabferti gung.	Plant die Beförderung des Passagiers und des Gepäcks in Übereinstim mung mit den Vorschriften .	Sorgt für die Beförderung der Passagiere in Übereinstimm ung mit den allgemeinen Beförderungs- und Gepäckabferti gungsvorschrif ten.
		PT1.2. Instrumentier ung und	PT1.2.1- Der Fahrer erklärt die	Ruft Informationen über die	Er benutzt die im Fahrzeug	Steuerung des Transportproze sses durch

		andere Vorschriften, einschließlich der Beschilderung: Fahrzeugverfolgungssysteme und Vorteile, Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr (GPRS, WAP, GPS, GSM, MMS, VPN und UMTS), Nutzung von Kommunikationstechnologien gemäß den Vorschriften, Kartenlesen	Geräte und Hilfsmittel im Fahrzeug (Beschilderung, Fahrzeugortungssysteme, während der Fahrt genutzte Kommunikationssysteme, Mobiltelefon, Navigationsgerät usw.) und deren Verwendung.	Ausrüstung und Hilfsmittel (Beschilderung, Fahrzeugverfolgungssysteme, während der Fahrt verwendete Kommunikationssysteme, Mobiltelefon, Navigationsgerät usw.) und ihre Verwendung im Fahrzeug ab.	vorhandene Geräte und Hilfsmittel (Beschilderung, Fahrzeugortungssysteme, Kommunikationssysteme während der Fahrt, Mobiltelefon, Navigationsgerät usw.) wie im Handbuch beschrieben.	Verwendung geeigneter Geräte und Instrumente (Beschilderung, Fahrzeugverfolgungssysteme, während der Fahrt verwendete Kommunikationssysteme, Mobiltelefon, Navigationsgerät usw.) während der Fahrt.
			PT1.2.2- Der Fahrer plant die kürzeste und am besten geeignete Route mit der Adresse des Fahrgastes anhand der Karte.	Erläutert die Konzepte des Kartenlesens.	Wählt die kürzeste und am besten geeignete Route aus und zeigt die Adresse des Fahrgastes auf der Karte an.	Sorgt dafür, dass der Fahrgast das gewünschte Ziel auf der kürzesten und angemessenen Route erreicht, die auf der Karte festgelegt ist.
5- Wirtschaftliches Umfeld und Verkehrsorganisation	EET1. Art der Dienstleistung	EET1.1- Typen von Unternehmen, Genehmigungen, TAXI - autonomes Unternehmen, Mietwagen	EET1.1.1- Der Fahrer ist in der Lage, die Arten von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der	Beschreibt die Arten von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung (selbständige oder an ein	Kategorisiert die Arten von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung (unabhängig	Erledigt die Aufgaben im Zusammenhang mit der Personenbeförderung je nach Art der Dienstleistung (unabhängig oder an ein

		mit Fahrer	Personenbeförderung (selbständig es oder an ein Unternehmen angeschlossen es Taxi, Autovermietung, Genehmigung usw.) und die Funktionsweise der Dienstleistung zu erklären.	Unternehmen angeschlossen e Taxifahrten, Autovermietung, Genehmigung en usw.) und die Funktionsweise des Dienstes.	es oder angeschlossenes Taxi, Autovermietung, Genehmigung usw.).	Unternehmen angeschlossen, Autovermietung, Genehmigung usw.).
EET2. Tarife	EET1.2- Berechnung der verschiedenen Tarife für die Erbringung der Dienstleistung, Formen der Erhebung von Dienstleistungen,	EET1.2.1 - Der Triebfahrzeugführer bestimmt die Konzepte und Regeln für die Preisgestaltung (Absprachen usw.) im Zusammenhang mit den im Personenverkehr verwendeten Tarifen.	Definiert die Konzepte und Regeln in Bezug auf Tarife im Personenverkehr und andere Arten von Tarifverfahren.	Wendet den von den zuständigen Behörden je nach Zielort festgelegten Tarif und/oder den durch andere Preisfestsetzungsverfahren festgelegten Tarif auf den Fahrgast an.	Informiert den Fahrgast, indem er den von den zuständigen Behörden je nach Zielort festgelegten Tarif und/oder andere Tarifarten festlegt.	

6- Erbringung der Dienstleistung	PS1. Personen beförderung - Taxifahrer	PS1.1 eine Arbeitsstrategie entwickeln, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein, unter Berücksichtigung des Verkehrs und der Arbeitszeiten, um so die Nutzung des Autos und die Arbeitszeiten zu optimieren;- gute Geschäftsbeziehungen zu den Kunden pflegen	PS1.1.1- Der Fahrer kann die Fahrzeug- und Zeitnutzung mit einer Arbeitsstrategie optimieren, die sicherstellt, dass der Fahrgast zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist, wobei die Verkehrsdichte berücksichtigt wird.	Erläutern Sie, wie die Fahrzeug- und Zeitnutzung mit einer funktionieren den Strategie optimiert werden kann, die sicherstellt, dass der Fahrgast zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist, wobei die Verkehrsdichte berücksichtigt werden muss.	Implementiert die Regeln und Prozesse, die die Fahrzeug- und Zeitnutzung optimieren können, während die Fahrgäste dorthin gebracht werden, wo sie wollen.	Bringt die Fahrgäste an die von ihnen gewünschten Orte, so dass sie Fahrzeug und Zeit optimal nutzen können.
	PS2. Kommunikation mit dem Kunden	PS2.1 Kommunikation mit Kunden	PS2.1.1 Der Fahrer ist in der Lage, mit Gesprächspartnern zu kommunizieren und umzugehen, auch unter Berücksichtigung verbaler und nonverbaler Kommunikation	Beschreibt die Grundsätze der verbalen und nonverbalen Kommunikation mit Kunden	Diskutieren Sie die Bedeutung der Kommunikation von Fahrern mit Kunden	Überwachung der Kommunikation mit den Kunden
		PS2.2 Firmenimage	PS2.2.1 Der Fahrer ist in der Lage, das Unternehmensimage und die Unternehm	Definiert die Grundlagen von Unternehmensimage, Corporate Identity und Wahrnehmung	Entspricht dem Unternehmensimage und dem eigenen Verhalten	Schafft ein gutes Unternehmensimage

			ensidentität zu vermitteln und zu unterstützen.	g durch Dritte		
- Lokale Gesetzgebung	LL1 . Geschäfts- und Fahrberechtigungen	LL 1.1.Qualifizierte Einrichtungen für die Ausübung der Tätigkeit auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Genehmigungen für Unternehmen zur Ausübung ihrer Tätigkeit. Bedingungen der Fahrer, Führerscheine, Berufsausbildung, sonstiger Bedarf.	LL 1.1.1. Der Treiber identifiziert die verschiedenen Verwaltungen mit Zuständigkeiten auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene LL 1.1.2. Der Fahrer identifiziert die verschiedenen Arten von Berechtigungen für die Tätigkeit des Unternehmens LL 1.1.3. Der Triebfahrzeugführer kennt die Verfahren zur Erlangung der verschiedenen Führerschei	Kennt und wendet die verschiedenen Gesetze für Fahrzeuge zur individuellen Nutzung (Taxi) und für Fahrzeuge zur kollektiven Nutzung (Bus) an. erkennt die verschiedenen Verwaltungen , von denen das Unternehmen abhängig ist, je nach Art der Dienstleistung Auflistung der verschiedenen Arten von Führerscheinen, Berufsausbildung je nach Art der im Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge.	Entwickelt und bearbeitet die verschiedenen Genehmigungen. Unterscheidet und erkennt die Qualifikationen des Fahrers und des Unternehmens an Wendet die Arten von Lizenzen je nach den Merkmalen der Fahrzeuge (Taxi, Bus) und der Gültigkeit sowie seiner Berufsausbildung an	Wendet die Strategien der Personenbeförderung in Übereinstimmung mit den Genehmigungen des Unternehmens und seines Personals an und ist der Vertreter des Unternehmens vor der Behörde auf der Strecke.

			ne und den Zugang zur Berufsausbildung für die Ausübung seiner Tätigkeit			
LL2. Gesetzliche Verpflichtungen und Versicherung	LL 2.1. Gesetzliche Verantwortlichkeiten im Verkehr LL 2.2. Versicherung im Straßenverkehr	LL 2.1.1- Der Triebfahrzeugführer ist in der Lage, die Verantwortlichkeiten des Unternehmens und des Triebfahrzeugführers bei der Erbringung der Dienstleistung zu erkennen. LL 2.2.1- Der Fahrer ist in der Lage, die verschiedenen Versicherungsarten bei der Personenbeförderung zu kennen.	Auflistung der Besonderheiten von Personenbeförderungsdiensten und seiner Zuständigkeiten bei der Durchführung des Verkehrs. Unterscheidet zwischen Fahrzeugversicherung, Unfällen und Unternehmensverantwortung.	Wendet die Verantwortlichkeiten des Unternehmens und seine eigenen als Fahrer in Bezug auf den Verkehr an. Verfolgt den Versicherungsschutz des Fahrzeugs und des Unternehmens in Bezug auf seine Verpflichtungen.	Verantwortungsbewusstes Verhalten bei der Suche und Überprüfung des Versicherungsschutzes der verschiedenen Versicherungen. Beschäftigt sich mit der Verantwortung für das Führen des Fahrzeugs.	

ANHANG 2 - FEEDBACK-FRAGEBOGEN

Bitte kreuzen Sie die Option an, die Ihrer Meinung nach am besten zu den Aussagen passt:

- 1 - stimme überhaupt nicht zu
- 2 - stimme nicht zu
- 3 - unentschieden
- 4 - zustimmen
- 5 - völlig einverstanden

	1	2	3	4	5
ALLGEMEINE QUALITÄT					
Die Qualität des Ausbildungsprogramms ist insgesamt sehr gut.					
Das erstellte Schulungsmaterial ist klar und leicht zu verstehen.					
Das Schulungsprogramm war für mich wertvoll, um neue Kenntnisse und Fähigkeiten zu erwerben.					
Ich werde die während der Ausbildung erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten in meinem Leben anwenden.					
Ich verbessere meine Fähigkeiten entsprechend dem tatsächlichen Bedarf des Arbeitsmarktes.					
Ich verbessere meine Motivation, an der Ausbildung teilzunehmen.					
Die Ausbildung erhöht meine Flexibilität und Mobilität auf dem europäischen Arbeitsmarkt.					
QUALITÄT DER FAHRER IM PERSONENVERKEHR KOMPETENZKARTE					
Ich bin mit der Kompetenzkarte für alle Module zufrieden					
BITTE GEBEN SIE AN, OB DIE KOMPETENZKARTE IHREN BEDÜRFNISSEN NICHT ENTSPROCHEN HAT. WAS KÖNNTE GEÄNDERT ODER VERBESSERT WERDEN?					
ANGEMESSENHEIT DES SCHULUNGSMATERIALS UND EFFIZIENZ DES PROZESSES					
Die Menge der bereitgestellten Informationen ist ausreichend.					
Die Qualität der erläuterten Inhalte ist ausreichend.					
Die Sprache der Materialien ist gut.					
Das Material ist klar und leicht zu verstehen.					
QUALITÄT DER AUSBILDUNGSMODULE FÜR FAHRER IM PERSONENVERKEHR					
Das Material ist leicht zu handhaben.					

Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 1: Modul - VT 1 Hintergrund und Merkmale des Fahrzeugs und der Ausrüstung zufrieden					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 1: Modul - VT2 Wartung und Überprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 1: Modul - EC 1. Eco-Driving und Routenberechnung					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 2: Modul - RE1 zufrieden. Dienstvorschriften					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 3: Modul - HS1 zufrieden. Gesundheit und Sicherheit					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 3: Modul - HS2 zufrieden. Sichere Fahrtechniken					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 3: Modul - HS3. Verhalten bei einem Unfall oder einer Panne					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 4: Modul - PT1 zufrieden. Personenbeförderung					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 5: Modul - EET1 zufrieden. Art der Dienstleistung					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 5: Modul - EET2 zufrieden. Tarife					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 6: Modul - PS1. Personenbeförderung - Taxi-/Busfahrer					
Ich bin mit dem Inhalt des Bereichs 6: Modul - PS2 zufrieden. Kommunikation mit dem Kunden					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 7: Modul - LL 2.1. Rechtliche Verantwortlichkeiten im Verkehr					
Ich bin zufrieden mit dem Inhalt des Bereichs 7: Modul - LL 2.2. Versicherung im Straßenverkehr					
Bitte geben Sie an, ob die Schulungsunterlagen Ihren Bedürfnissen nicht entsprochen haben. Was könnte am Inhalt geändert oder verbessert werden?					

QUALITÄT DER EIGENEN E-LEARNING-PLATTFORM

Die Schnittstelle der OER-E-Learning-Plattform ist benutzerfreundlich.					
--	--	--	--	--	--

Die digitalen Werkzeuge der Plattform sind innovativ.					
Die Menge des digitalen Lernmaterials ist angemessen.					
Bitte geben Sie an, ob die OER-Plattform Ihre Bedürfnisse nicht erfüllt hat. Was könnte an der OER-Plattform geändert oder verbessert werden?					
ALLGEMEINE BEWERTUNG					
Bitte geben Sie als allgemeine Bewertung Ihre Vorstellungen über die Stärken des Ausbildungsprogramms an.					
Bitte geben Sie als allgemeine Bewertung Ihre Vorstellungen über die Schwächen des Ausbildungsprogramms an.					
Möchten Sie weitere Kommentare abgeben?					

