



6

Erprobung der entwickelten Materialien im Kontext der transnationalen Mobilität



Lifelong Learning Programme

Dieses Projekt wurde mit Unterstützung der Europäischen Kommission finanziert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung (Mitteilung) trägt allein der Verfasser; die Kommission haftet nicht für die weitere Verwendung der darin enthaltenen Angaben.

1.	Einleitung	5
2.	Mobilitätsprojekte im Sektor	6
3.	Erfahrungen und Feedback der Teilnehmer	8
4.	Zusammenfassung der Ergebnisse mit Bezug zu der ECVET-Empfehlung	12

1. Einleitung

Dieser Bericht fasst übersichtlich die Ergebnisse der Erprobung der entwickelten Materialien (vgl. Anhang 13-20) im Kontext der transnationalen Mobilität von Auszubildenden zusammen.

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage, in welchen transnationalen Mobilitätsprojekten des Sektors die Erprobung möglich ist.

Im Kapitel 3 werden die, durchaus kontroversen, Rückmeldungen der Praktiker wiedergegeben, strukturiert nach den drei Phasen der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Mobilitäten. Besonders hervorzuheben ist hier, dass die Ausbildungsleiter bei Airbus beschlossen haben, die Materialien auch nach Abschluss des Projektes weiterzuverwenden und dass die Projektergebnisse unmittelbar in die Neuordnung der deutschen Berufsbilder einfließen. Die in diesem Kontext verfasste Rahmenvereinbarung der deutschen Sozialpartner (vgl. Anhang 10/11) greift nicht nur die Projektergebnisse, sondern auch die ECVET-Empfehlung auf. Die AEROVET-Partner der anderen beteiligten Länder stimmen dieser Vereinbarung in wesentlichen Teilen zu (vgl. Anhang 43-46). Während einige Elemente der ECVET-Empfehlung, wie beispielsweise der Ansatz, Lerneinheiten (im Sprachgebrauch der deutschen Sozialpartner: Kompetenzfelder) lernergebnisorientiert als kohärenten Satz aus Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen zu formulieren oder die Mobilitätsförderung uneingeschränkt begrüßt werden, widersprechen andere Elemente der Empfehlung wie die feste Bepunktung oder die formale Prüfung von Teilqualifikationen (einzelnen Lerneinheiten) nicht nur der gültigen Gesetzeslage, sondern auch den erklärten Interessen der deutschen Sozialpartner des Sektors. Die AEROVET-Partner teilen diese Bedenken und regen an, diese bei der Wiedervorlage der Empfehlung im Jahr 2014 aufzugreifen; dieses würde die Akzeptanz des ECVET-Ansatzes deutlich erhöhen können. Entsprechend begründete Anregungen finden sich im abschließenden Kapitel dieses Berichts.

2. Mobilitätsprojekte im Sektor

Wie in der Einleitung bereits angeklungen, ist es nicht Bestandteil des Projektes AEROVET, neue Mobilitäten innerhalb des Luftfahrtsektors zu initiieren, sondern die entwickelten Materialien (vgl. AP 4) in dem bereits existierenden Mobilitätsprogramm „Airbus Intercultural Competencies Programm (ICP, Step III)“ (vgl. http://www.adam-europe.eu/prj/3302/project_3302_en.pdf) zu erproben und ggf. weiterzuentwickeln. Der 3-stufige ICP-Projektansatz dieser Mobilitäten sieht in Step I ein einwöchiges Kennenlernen von Auszubildenden der 4 Länder Spanien, Frankreich, Deutschland und dem Vereinigten Königreich vor, in Step II u. a. ein 2-wöchiges Betriebspraktikum und in Step III einen 6-12-wöchigen Betriebseinsatz in einem Werk eines anderen Landes. Wie der Name des Programms bereits impliziert, stehen die interkulturellen Kompetenzen im Vordergrund: *„Es wird erwartet, dass sie interkulturelles Bewusstsein entwickeln, technische und soziale Sprachkenntnisse erweitern, sie sollen Organisationen und Arbeitsbedingungen anderer Länder kennen lernen, damit ihre Mobilität und Flexibilität in einem internationalen Unternehmen gefördert werden.“* Das Besondere an dem Step III dieses Programms ist, dass im Gastland keine speziellen Kurse o. ä. für die mobilen Lernenden angeboten werden, sondern sie, wie auch bei den betrieblichen Lernphasen in ihrem Heimatland, im Prozess der Arbeit lernen – ohne andauernde Betreuung durch einen Lehrer oder Ausbilder. Dieser Ansatz bietet den großen Vorteil, dass die Erfahrungen authentisch sind, d. h. dass die Lernenden nach der Mobilität einschätzen können, ob sie sich wünschen sollten, länger in dem jeweiligen Gastland zu leben und zu arbeiten. Diese Erfahrung ist in einem schulisch geprägten, ggf. sogar in Gruppen durchgeführten, organisierten und begleiteten Austausch nicht möglich. Auf der anderen Seite hat ein solch organisierter und begleiteter Austausch aus Lehrendensicht den Vorteil, dass nicht nur die Absprachen vor der Mobilität über zu erzielende Lernergebnisse einfacher sind; insbesondere ist während der Mobilität durch die Person des Lehrenden gewährleistet, dass die verabredeten Inhalte auch angeboten werden – diese Garantie kann eine Mobilität in betriebliche Arbeitsplätze nicht gewährleisten.

Ein weiteres Mobilitätsprojekt im Sektor ist der von der Agentur Arbeit und Leben (<http://www.hamburg.arbeitundleben.de/>) organisierte 3-wöchige Austausch von Schülern zwischen der Gewerbeschule G15 in Hamburg (DE) und dem Lycée Professionnel Saint Exupéry in Blagnac (FR). Auch dieses Mobilitätsprojekt steht schwerpunktmäßig unter dem Aspekt der interkulturellen Kompetenzen und der Sprachkompetenzen; so wird beispielsweise in folgender Form um deutsche Teilnehmer geworben: *„Gemeinsam mit weiteren Auszubildenden fahren Sie in kleinen Gruppen für mindestens drei Wochen ins europäische Ausland. Dort nehmen Sie an einem Sprachkurs teil und absolvieren anschließend ein Praktikum in einem Ihrer Ausbildung entsprechenden Betrieb. Ein interkulturelles*

Vorbereitungsseminar sowie ein Nachbereitungstreffen in Hamburg sind Teil des Programms.“

Auswahl der Mobilitäten

Als erstes war die Frage zu klären, innerhalb welcher der oben skizzierten Programme die Erprobung der entwickelten Materialien stattfinden soll. In mehreren Treffen der AEROVET-Partner mit den jeweils Verantwortlichen für die Mobilitätsprojekte (Mareike Hammerschmidt-Wilkens für das Airbus Intercultural Competencies Programm und Christiane Köth für Arbeit und Leben HH) sowie den an den Mobilitäten beteiligten Ausbildern und Lehrern wurde für den komplexen Sektor der Luft- und Raumfahrttechnik festgestellt, dass eine sinnvolle und nachhaltig lernwirksame Phase in einem anderen Land mindestens 3 oder 4 Wochen an einem Lernort betragen sollte. Dieser Befund wurde ausdrücklich nicht verallgemeinert, Aussagen über kürzere Lerneinheiten in anderen Sektoren, wo ggf. bereits in ein oder zwei Wochen aner kennenswerte Lerneinheiten erworben werden könnten, wurden nicht getroffen. In diesem Kontext wird von den AEROVET-Partnern ausdrücklich begrüßt, dass die durchschnittliche Dauer von Auslandsaufenthalten von Auszubildenden in den letzten Jahren kontinuierlich ansteigt; nach den letzten uns bekannten Zahlen beispielsweise für Deutschland auf 5,4 Wochen (2010, Quelle: Nationale Agentur beim BIBB). Ein weiteres Hindernis bei der Frage der Nutzung kurzer Aufenthalte zur Anerkennung relevanter Lernergebnisse zeigt sich exemplarisch, wenn man das Programm der jungen Franzosen des Lycée Professionnel Saint Exupéry in Hamburg betrachtet: Die 3 Wochen verteilen sich in etwa gleichen Teilen auf Aufenthalte in der Gewerbeschule, bei Airbus HH, bei Lufthansa Technical Training sowie touristische Programmpunkte; von einer kohärenten Lerngelegenheit kann also nicht die Rede sein. Die obigen Zeilen sollen jedoch in keinem Fall als Plädoyer gegen diese kürzeren Mobilitäten verstanden werden – im Gegenteil, das Kennenlernen anderer Länder, Sprachen und Arbeitsweisen ist ein Wert an sich; so teilten uns viele Airbus-Auszubildende, die am „Step III“ teilnahmen, mit, dass sie erst auf Grund dieser kurzen Aufenthalte auf die Idee gekommen wären, sich auf dieses lange Angebot zu bewerben.

Im Sektor der technischen Luft- und Raumfahrtberufe macht es nach übereinstimmender Einschätzung der AEROVET-Partner sowie der Fachexperten (Lehrer, Ausbilder, Organisatoren der Mobilität) nur Sinn, eine Anerkennung von Lernergebnissen zu erwägen, wenn die Mobilität 3-4 Wochen oder länger dauert.

3. Erfahrungen und Feedback der Teilnehmer

Vorbereitung der Mobilitäten

Bei den vorbereitenden Gesprächen mit den konkret für die Mobilitäten verantwortlichen Praktikern stießen die AEROVET-Partner auf ein großes **Interesse** an der standardisierten Dokumentation der Lernergebnisse der Mobilitäten, auf der anderen Seite jedoch auch eine gewisse **Skepsis** bezüglich des zu leistenden bürokratischen Aufwands.

Durch die Integration der Verständigung über die im Ausland zu bearbeitenden Lerneinheiten in die vor jeder Mobilität sowieso anfallenden organisatorischen Arbeiten (Verantwortliche, Wohnen, etc.) zwischen Auszubildendem sowie den jeweils verantwortlichen Ausbilder/Lehrer der heimischen bzw. der gastgebenden Institution konnten diese Bedenken aber ausgeräumt werden. Dieser Ansatz führt gleichzeitig zu einer nachhaltigen Verwendung der Materialien.

In der Praxis stellte sich als entscheidender Vorteil heraus, dass nicht nur einzelne Lerneinheiten zu Mobilitätszwecken beschrieben wurden, sondern dass die gesamte Facharbeit im Sektor in einheitlicher und kohärenter Form dokumentiert ist: So konnten auch Lernergebnisse bezüglich Mobilitätseinheiten bescheinigt werden, die nicht Bestandteil der ursprünglich vereinbarten Lerneinheiten sind. Das im AEROVET-Projekt entwickelte „Memorandum of Understanding“ (vgl. Anhang 13) wurde als zwar prinzipiell sinnvoll, aber für die Mobilitäten innerhalb des Airbus-Konzerns als nicht notwendig erachtet, da „das gegenseitige Verständnis [...] bereits vorhanden“ sei.

Durchführung der Mobilitäten

Während der Mobilität ist insbesondere die übersichtliche und einfache Handhabung von Vorteil, keiner der beteiligten Lehrer, Ausbilder oder Auszubildenden berichtete von Verständnisproblemen oder einem übermäßigem Aufwand. Für die deutschen Praktiker ist dieses Ergebnis nicht weiter bemerkenswert, da die Materialien strukturell an das Förder- und Entwicklungssystem (FES) (vgl. Anhang 5) angelehnt sind, aber auch die englischen und französischen Kollegen äußerten sich durchgehend positiv, was angesichts der kulturellen Unterschiede nicht vorauszusetzen war, so berichtete ein deutscher Auszubildender bezüglich seiner Erfahrung in Toulouse:

„Das ist mir positiv aufgefallen, die haben ganz klare Strukturen die Hierarchie betreffend. Das bedeutet, wenn es ein Problem gibt, ob man eine Arbeit machen darf, oder wer, dann gibt es schneller als in Deutschland eine Lösung, weil jeder weiß, wen er zu fragen hat. In Deutschland wir man dann eher ausgebremst. Aber die Franzosen waren dafür dann starrer in ihrer Struktur. Und die Arbeit ruht so lang, bis das Problem gelöst ist.“

<table border="1"> <tr><th colspan="5">Lerneinheit 14:</th></tr> <tr><th colspan="5">Verlegen von Leitungen in luftfahrttechnischen Systemen</th></tr> <tr><th colspan="5">Bemerkungen</th></tr> <tr><th rowspan="2">Mobilitätseinheit</th><th colspan="4">Bewertung</th><th rowspan="2">Lernort</th><th rowspan="2">Datum</th><th rowspan="2">Unterschrift</th></tr> <tr><th>Beobachtet</th><th>Unter Anleitung mitgearbeitet</th><th>Unter Aufsicht gearbeitet</th><th>Selbstständig gearbeitet</th></tr> <tr><td>Halter und Verteiler anbringen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>		Lerneinheit 14:					Verlegen von Leitungen in luftfahrttechnischen Systemen					Bemerkungen					Mobilitätseinheit	Bewertung				Lernort	Datum	Unterschrift	Beobachtet	Unter Anleitung mitgearbeitet	Unter Aufsicht gearbeitet	Selbstständig gearbeitet	Halter und Verteiler anbringen								<table border="1"> <tr><th colspan="7">Unit 14:</th></tr> <tr><th colspan="7">Passing bunched circuits in aircraft systems</th></tr> <tr><th colspan="7">Remarks</th></tr> <tr><th rowspan="2">Mobility unit</th><th colspan="4">Assessment</th><th rowspan="2">Place</th><th rowspan="2">Date</th><th rowspan="2">Signature</th></tr> <tr><th>observed/ supported</th><th>under instruction</th><th>under surveillance</th><th>independently</th></tr> <tr><td>Mounting brackets and splitters</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>		Unit 14:							Passing bunched circuits in aircraft systems							Remarks							Mobility unit	Assessment				Place	Date	Signature	observed/ supported	under instruction	under surveillance	independently	Mounting brackets and splitters							
Lerneinheit 14:																																																																															
Verlegen von Leitungen in luftfahrttechnischen Systemen																																																																															
Bemerkungen																																																																															
Mobilitätseinheit	Bewertung				Lernort	Datum	Unterschrift																																																																								
	Beobachtet	Unter Anleitung mitgearbeitet	Unter Aufsicht gearbeitet	Selbstständig gearbeitet																																																																											
Halter und Verteiler anbringen																																																																															
Unit 14:																																																																															
Passing bunched circuits in aircraft systems																																																																															
Remarks																																																																															
Mobility unit	Assessment				Place	Date	Signature																																																																								
	observed/ supported	under instruction	under surveillance	independently																																																																											
Mounting brackets and splitters																																																																															
Ausgefüllter Bogen DE (Ausschnitt)		Bogen EN (Ausschnitt)																																																																													

Abb. 1: Exemplarisches Feedback aus dem Austausch zwischen Bremen (DE) und Broughton (UK)

Nicht nur in Punkto Handhabbarkeit, auch die Aspekte der Angemessenheit und der Interpretation des Bewertungsansatzes der 4-stufigen Skala stießen auf breite Zustimmung. Einer der Auszubildenden schilderte seine Erfahrungen wie folgt:

„Ich meine, dass die Punkte ausreichen, um die Tätigkeiten, die man am Bauplatz hat, zu klassifizieren. Entweder man guckt zu oder man wird dabei beobachtet, wie man etwas macht.“

Ein anderer kommentierte:

„Aber sich das Wissen anzueignen, dafür ist jeder selbst verantwortlich. Wenn ich an einen neuen Platz komme, dann wird mir erst mal alles gezeigt und dann mache ich das selber. Und so habe ich auch den Bogen verstanden.“

Bezüglich der Frage der angemessenen Beurteilung urteilte einer der beteiligten Auszubildenden, dessen Bewertung nie bis zur Stufe „selbständig“ ausfiel:

„Ich fühlte mich bei meinem Bogen nicht ungerecht behandelt. Auch, wenn ich keine großen Fehler gemacht habe, die (Facharbeiter) haben mir immer über die Schulter geguckt. Ich habe keine Fehler gemacht, aber sie haben mir immer zugesehen! Die haben mich nie allein gelassen. Die Qualitätssicherung ist in der gesamten Abteilung sehr viel rumgegangen.“

Diese insgesamt sehr positive Resonanz der Erprobung der Mobilitätspässe bei der Durchführung der Mobilitäten wird jedoch durch das Sprachproblem gedämpft:

„Die Betriebssprache ist eigentlich Englisch, was aber viele nicht beherrschen. Wir haben uns mit Händen und Füßen verständigt und lernten einige Begriffe mit der Zeit.“

Anerkennung der Lernergebnisse der Mobilitäten

Nach der Mobilitätsphase stellen die ausgefüllten Matrizen dar, an welchen Mobilitätseinheiten der Lernende gearbeitet hat (aufgrund betrieblicher Belange kann das vorher Vereinbarte nicht in jedem Fall gehalten werden) und wie gut er sich geschlagen hat, d.h. an welche Vorkenntnisse bzw. -fähigkeiten der Lehrende der Heimatinstitution ansetzen kann.

Dieses stellt einen echten Mehrwert für die verantwortlichen Betreuer dar:

„Man guckt natürlich schon erstmal, ob das auch so stimmt – oder fragt auch beim Azubi nach. Aber mit der Zeit gewinnt man dann schon den Eindruck, dass die Einschätzungen realistisch sind.“

Ein anderer Ausbilder sieht die Rückmeldungen in einem weiteren Kontext, nicht nur innerhalb des Ausbildungsprogramms und ist skeptischer:

„Und ich könnte mir gut vorstellen, dass Betriebe, die später auf Grundlage solcher Einschätzungen Leute auswählen, sich da nicht drauf verlassen werden. Die werden feststellen, der hat alles erreicht, aber auf einer Arbeitsprobe bestehen.“

An einer Zertifizierung der erworbenen Lernergebnisse hingegen ist, nicht nur da diese Zertifikate im Rahmen der geltenden Prüfungsvorschriften in Deutschland und Frankreich keinen Mehrwert darstellen, das Interesse gering. Innerhalb der AEROVET-Partnerschaft und mit den Praxispartnern wurde kontrovers diskutiert, ob eine solche „formelle“ Anerkennung (ggf. einschließlich einer Vergabe von fiktiven Leistungspunkten) exemplarisch durchgeführt werden sollte. Im Ergebnis haben wir uns **dagegen** entschieden; dieser Schritt würde einem Muster ohne Wert entsprechen und eventuell den falschen Eindruck implizieren, dass eine Prüfung von einzelnen Lerneinheiten anstelle der holistischen Beruflichkeit sinnvoll oder erwünscht wäre.

So stellen die deutschen Sozialpartner in ihrer Rahmenvereinbarung explizit klar, dass die existierenden deutschen Prüfungskonzepte beibehalten werden sollen, d. h. eine Prüfung einzelner Einheiten **nicht** stattfinden soll:

„Die Prüfung findet in Form einer gestreckten Abschlussprüfung statt. Sie gliedert sich in zwei Prüfungsbereiche, wobei zu prüfen ist, wieweit auch Teil 1 der Abschlussprüfung der Feststellung beruflicher Handlungskompetenz entsprechend gestaltet werden kann.“

Quelle: Rahmenvereinbarung der deutschen Sozialpartner, vgl. Anhang 10/11

Diese Zustimmung zu den formellen Vorschriften des deutschen Berufsbildungsgesetzes (BBiG) bedeutet jedoch keineswegs, dass der im AEROVET-Projekt beschrittene Ansatz nicht unterstützt würde, in Punkto Mobilität beschlossen die Sozialpartner:

„Die in den Verordnungen enthaltenen Beschreibungen der Kompetenzfelder [Lerneinheiten] und der zugehörigen Kompetenzen sollen zu einer Transparenz

der Ausbildungsinhalte beitragen und damit die Voraussetzung erfüllen, Ausbildungsanteile im europäischen Ausland zu absolvieren und die entsprechenden Inhalte anzurechnen.

Die Sozialparteien befürworten internationale Austauschprogramme für Auszubildende und empfehlen den Unternehmen die Beteiligung an entsprechenden Programmen.“

Quelle: Rahmenvereinbarung der deutschen Sozialpartner, vgl. Anhang 10/11

Auch innerhalb des Airbus-Konzerns stieß der Ansatz auf Zustimmung, die Ausbildungsleiter beschlossen im November 2011:

„Wünschenswert wäre zukünftig der Einsatz dieser Bögen für alle Step 3 Einsätze, um Ausbildungsmaßnahmen im In- und Ausland besser koordinieren und nachverfolgen zu können. Die Teilnehmer finden den Einsatz dieser Bögen sehr hilfreich, im Ausland erworbene Kompetenzen sichtbar zu machen.“

Insgesamt können so auch zukünftig einige Dutzend (je nach Nachfrage an Step III Einsätzen) Auszubildende pro Jahr unmittelbar von den AEROVET-Projektergebnissen profitieren.

4. Zusammenfassung der Ergebnisse mit Bezug zu der ECVET-Empfehlung

Einige zentrale Elemente der ECVET-Empfehlung sind in dem Projekt AEROVET auf umfassende Zustimmung gestoßen: Ein (moderater) Lernergebnisansatz, insbesondere die Kohärenz aus Wissen, Fertigkeiten und Kompetenzen berücksichtigender, die lernortunabhängige Formulierung, die Mobilitätsförderung und die Dokumentation der Lernergebnisse der Mobilitäten stellten sich als echter Mehrwert im Projekt heraus.

Eine der Dimensionen, die die Struktur nationaler beruflicher Bildungssysteme beschreiben, ist der Grad der Standardisierung. Das eine Extrem ist ein landesweit einheitliches Curriculum aus Lerneinheiten gegebenen Umfangs, dem jeder Bildungsanbieter Folge zu leisten hat, vergleichbar mit dem allgemeinbildenden Schulsystem. Das andere Extrem ist ein modulares System, in dem jeder Bildungsanbieter nur die für „seine“ Region/Unternehmen relevanten Lerneinheiten anbietet. Nach Ansicht der AEROVET-Partner liegt der optimale Ansatz in keinem dieser Extrema; sondern in der -mit den Worten der deutschen Sozialpartner des Sektors- **„Innere[n] Flexibilität der Ausbildungsberufe anstelle fragmentierter Modularisierung“**. Dieser Ansatz verknüpft das Prinzip der Beruflichkeit (jeder Bildungsanbieter muss alle Lerneinheiten lehren) mit der Möglichkeit, regionale oder unternehmensspezifische Schwerpunkte zu setzen, das relative Gewicht einer Lerneinheit kann beispielsweise zwischen 5% und 10% des Gesamtgewichtes einer Qualifikation ausmachen. Dieser Ansatz verträgt sich nicht mit einer festen Bepunktung gegebener Lerneinheiten; an dieser Stelle wäre es nach Ansicht der AEROVET-Partner bedenkenswert, die ECVET-Empfehlung in der Hinsicht weiterzuentwickeln, dass eine flexible Gewichtung der Lerneinheiten möglich wäre.

Systemisch bergen Kreditpunkte nach Ansicht der Partner die Gefahr, dass in dualen Systemen insbesondere kleine oder hochspezialisierte Unternehmen mit ihren Ausbildungskapazitäten nicht in der Lage sind, die veränderten Gewichte des Paradigmenwechsels von Mindest- zu Regelstandards abzudecken und folglich eine **Reduktion der Ausbildungsbereitschaft dieser Betriebe** zu befürchten ist.

Eine vielfach geäußerte Befürchtung der Experten aus der Praxis ist, dass die Einführung des ECVET mit einem erheblichen Aufwand an Ressourcen verbunden sein könnte. Hier sollte auf eine möglichst „schlanke“ Umsetzung geachtet werden.

Kontrovers diskutiert wurde ebenfalls der Grad der Anerkennung: Abgesehen von den rechtlichen Voraussetzungen, die eine formelle Anerkennung von zentralen Lernergebnissen der Mobilitäten in Ländern mit holistischer

Prüfungstradition nicht ermöglichen, stellt sich nach Ansicht der AEROVET-Partner auch die Frage, inwieweit dieses, insbesondere unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Bologna-Prozesses, bildungspolitisch und pädagogisch überhaupt anstrebenswert ist. Soll die umfassende berufliche Handlungskompetenz oder ein Bündel an Teilqualifikationen geprüft werden?

Eine weitere, nach Ansicht der AEROVET-Partner im Kontext der Weiterentwicklung des ECVET stärker zu berücksichtigende Dimension ist die der Sprache. Selbst in dem Hochtechnologiesektor der Luftfahrtberufe, in dem wesentliche Manuals usw. in Englisch vorliegen und das Bildungsniveau der Auszubildenden zweifelsohne als überdurchschnittlich eingeschätzt werden kann, stellt die Sprachbarriere eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar (s. oben). Eine konkrete Empfehlung vermögen wir in diesem Punkt nicht zu geben, unseren Eindruck fasst aber ein Kommentar des spanischen Kollegen zur Abschlusstagung aller Projekte in Brüssel im Februar 2012 pointiert zusammen:

“In the final meeting, we were discussing that the language was not an important issue when exchanging students (with simultaneous translation of the speakers, who used their mother tongue and a high percentage of the audience using the system). As I guess that our language skills are higher than the ones supposed to the trainees, this part was impossible to understand to me.”

Über konkrete, national wie sektoral begrenzte, Vorbehalte hinaus, stellen sich den AEROVET-Partnern jedoch auch weitergehende Fragen: Verkennt ein bildungspolitischer Ansatz, der auf der Akkumulierung zertifizierbarer Einheiten basiert, nicht das Kräfteverhältnis zwischen Lernenden und Bildungsanbietern, ob staatlicher oder privatwirtschaftlicher Natur, und birgt es nicht somit das inhärente Risiko einer Fragmentierung bestehender Berufsbilder? Fördert er nicht das Entstehen einer (teuren) Prüfungs- und Zertifizierungslandschaft mit entsprechenden Konsequenzen für die Berufliche Bildung (teaching to the test)? An dieser Stelle können die AEROVET-Partner nur ihrer Hoffnung Ausdruck verleihen, dass diese Fragen und Erkenntnisse bei der Weiterentwicklung und der möglichen Revision der ECVET-Empfehlung im Jahr 2014 Berücksichtigung finden.