

Kurzbericht zum Kfz-Servicemechaniker-Projekt (Phase I)

Grundlage: Synthesebericht vom Oktober 2007 (ohne Verbleibsuntersuchung)

**Evaluation des
Berufes Kfz-Servicemechaniker**
Eine empirische Untersuchung und Bewertung eines
zweijährigen Ausbildungsberufes im Kfz-Sektor



Verfasser: Frank Musekamp, Georg Spöttl, Matthias Becker

Stand: 17.11.2008

Projektleitung

ITB - Institut Technik und Bildung, Universität
Bremen,
Prof. Dr. Georg Spöttl

Projektkoordination
Frank Musekamp (MBA)
Am Fallturm 1
28359 Bremen
Tel: ++49 (0)421/218-9612
Fax: ++49 (0)421/218-4637
E-Mail: musekamp@uni-bremen.de

Unterstützender Partner

biat – Berufsbildungsinstitut Arbeit und Technik,
Universität Flensburg,
Prof. Dr. Matthias Becker

Hintergrund

Seit August 2004 bilden Kfz-Werkstätten in einem bis 2009 zur Erprobung verordneten Beruf aus, der seitdem jährlich einer wachsenden Zahl von Jugendlichen eine Ausbildungsstelle im Wunsch-Sektor Kraftfahrzeugtechnik ermöglicht: dem Kfz-Servicemechaniker (Kfz-Sm). Der zweijährige Ausbildungsberuf wurde auf Initiative des Kfz-Gewerbes Nordrhein-Westfalen (NRW) für Jugendliche geschaffen, die höchstens einen Hauptschulabschluss des Typs 10A (ohne Fachoberschulreife) erreicht haben und soll für die Standardservice- und Wartungsarbeiten im Kfz-Sektor qualifizieren. Darauf aufbauend ist eine Fortführung der Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker (Kfz-M) möglich. Viele Erwartungen waren an die Einführung des Berufes geknüpft, dessen Lehrplan identisch mit den ersten beiden Lehrjahren des Kfz-Mechatroniker ist, jedoch nach zwei Jahren mit der Prüfung zum Kfz-Servicemechaniker abschließt. Zusätzliche Ausbildungsplätze sollten geschaffen werden, in der Annahme, dass in modernen Kfz-Betrieben trotz rasanter technischer Entwicklungen im Bereich der Mechatronik und IT-gestützter Werkstatttechnik ein großes Volumen an einfacheren handwerklichen Arbeiten anfällt. Für diese Arbeiten sollen Kfz-Servicemechaniker die notwendigen Kenntnisse, Fertigkeiten und Fähigkeiten entwickeln. Vertreter des Kfz-Gewerbes und Betriebsvertreter sehen in einem auf einfachere Arbeiten zugeschnittenen Beruf Chancen, die Zahl der Auszubildenden zu erhöhen und Beschäftigungsmöglichkeiten auszubauen. Gleichzeitig ist es ein Ziel der Ausbildung, einen verbesserten Zugang zu einem Ausbildungsplatz und zur Erwerbsarbeit im Kfz-Sektor für solche Jugendliche zu ermöglichen, die ein Abschlusszeugnis unterhalb der mittleren Reife vorweisen. Seit der Zusammenführung der Berufe Kfz-Mechaniker und Kfz-Elektriker zum neuen Beruf des Kfz-Mechatronikers im Jahre 2003 gestaltet sich der Zugang zu einem Ausbildungsplatz für Hauptschulabsolventen zunehmend schwieriger: Von 2002

auf 2004 nahm der Anteil an Hauptschülern unter den Auszubildenden im Kfz-Sektor von knapp 50 % auf ca. 38 % ab¹.

Der neue Kfz-Beruf ist nicht unumstritten: Vor allem der Bundesvorstand der IG Metall befürchtete, dass in diesem Beruf nicht für qualifizierte, eigenverantwortliche Tätigkeiten auf möglichst breitem Gebiet ausgebildet wird, sondern für zerstückelte Teiltätigkeiten, ohne damit die Grundlagen für eine lebenslange Weiterbildung zu schaffen. Eine der immer wieder aufgeworfenen Fragen ist, warum Betriebe Ausbildungsplätze zum Kfz-Servicemechaniker für Jugendliche mit niedrigeren Schulabschlüssen und vermeintlich größeren Lernschwierigkeiten bereitstellen sollten, wenn nach wie vor ausreichend besser qualifizierte Bewerber zur Auswahl stehen. Außerdem wurde befürchtet, dass der Berufsabschluss eine Sackgasse für die Absolventen darstellen könnte, weil das Arbeitsangebot für Menschen mit geringen Qualifikationen seit Jahren rückläufig ist.

In die Vereinbarung zur Schaffung des Berufes Kfz-Servicemechaniker, die im Einvernehmen zwischen dem nordrhein-westfälischen Kfz-Gewerbe und der IG Metall, Bezirk Nordrhein-Westfalen getroffen wurde, konnten darum einige Besonderheiten aufgenommen werden, um die Befürchtungen der Gewerkschaften auszuräumen. Den Absolventen des verkürzten Berufes wird garantiert, dass sie bei bestandener Prüfung die Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker fortsetzen können, um berufliche Sackgassen zu vermeiden. Außerdem wurden besondere Fördermaßnahmen in Aussicht gestellt, um den Erfolg der Ausbildung sicher zu stellen.

Wie aber ist nun der Erfolg des Berufes zu bewerten, nachdem der zweite Jahrgang im Frühjahr 2007 seine Abschlussprüfung abgelegt hat, und auch die Betriebe erste Erfahrungen mit der neuen Ausbildung sammeln konnten? Das Institut Technik und Bildung der Universität Bremen hat als wissenschaftliche Begleitung in Nordrhein-Westfalen und Schleswig Holstein zahlreiche Erhebungen unter allen an der Ausbildung beteiligten Akteuren aus

¹ Die absoluten Zahlen gingen von 10.300 auf 8.500 Kfz-Mechatroniker mit Hauptschulabschluss zurück (ca. -17,5 %). Dieser Rückgang ist überproportional im Vergleich zum Rückgang der Hauptschulabsolventen in den Jahren 2002 bis 2004, der bundesweit bei -500 bzw. 0,2 % lag (Quelle: KMK und BIBB).

Berufsschulen, Betrieben und Verbänden durchgeführt. Dabei wurden über 600 Auszubildende, 121 Lehrer und 247 Betriebe befragt. Außerdem wurden 24 Interviews mit den Verantwortlichen aus Betrieben, Schulen und Verbänden geführt. Die Untersuchung kommt zu einem vielschichtigen Ergebnis, das einerseits auf Erfolge des Berufes verweist, aber gleichzeitig einzelne kritische Punkte aufzeigt, die es zu bewältigen gilt.

Der Erprobungsberuf Kfz-Service­mechaniker hat die angestrebte Zielgruppe erreicht.

Mit dem Ausbildungsberuf Kfz-Service­mechaniker wurde die angestrebte Zielgruppe unter den jugendlichen Ausbildungsplatzbewerbern erreicht. Der größte Teil der Betriebe hielt sich in den drei bisherigen Einstellungsjahren an die Empfehlungen der Verbände, nur Jugendliche mit einem Hauptschulabschluss Typ 10A oder niedriger einzustellen, obwohl diese Richtlinie keinen bindenden Charakter hat (siehe Abbildung 1).

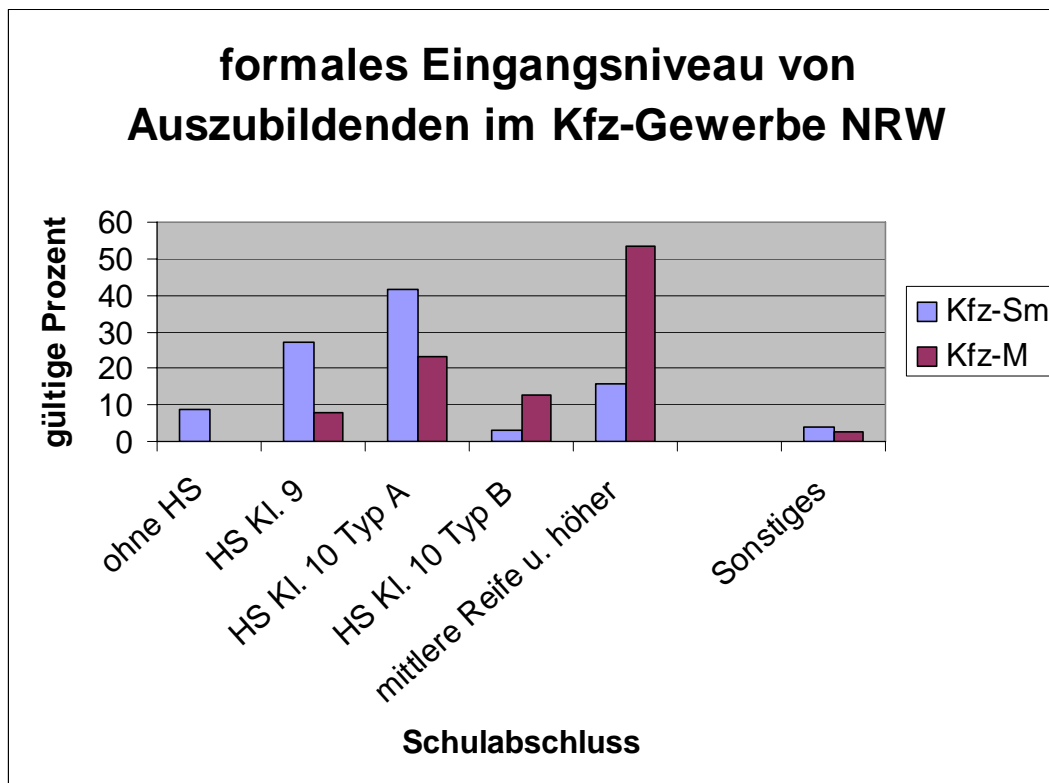


Abbildung 1: Allgemeinbildende Schulabschlüsse von Kfz-Service­mechanikern und Kfz-Mechatronikern im Vergleich. Quelle: Auszubildende

Damit unterscheidet sich die Zielgruppe des zweijährigen Berufes signifikant von der des Berufes Kfz-Mechatroniker, die in der Regel sehr viel höhere allgemeinbildende Bildungsabschlüsse vorweist. Außerdem ist es gelungen,

vermehrt diejenigen Jugendlichen in die Ausbildung zum Kfz-Servicemechaniker zu integrieren, die in anderen Berufen häufig unterrepräsentiert sind: Jugendliche mit Migrationshintergrund, Jugendliche aus Herkunftsfamilien mit niedrigerem Bildungsniveau oder Jugendliche mit erschwerten häuslichen Bedingungen, z. B. bei einer frühen Elternschaft. Der Kfz-Servicemechaniker stellt damit einen guten Einstieg für Jugendliche dar, denen der Zugang zu dreieinhalbjährigen Berufen wie dem Kfz-Mechatroniker häufiger verwehrt bleibt; der erreichte Anteil an Jugendlichen mit schwächeren Schulabschlüssen spricht für eine Türöffnerfunktion.

Niedrigere Eingangsvoraussetzungen führen nicht per se zu schlechteren Ausbildungsleistungen.

Formal niedrigere Eingangsvoraussetzungen sind aber nicht per se mit schlechteren Leistungen in der Ausbildung gleich zu setzen. Zwar bestätigen Berufsschullehrer wie Auszubildende selbst, dass sie im Schnitt langsamer lernen als die Kollegen mit Kfz-Mechatroniker-Vertrag. Aber 30 % der Berufsschullehrer und 45 % der Betriebe sind überzeugt, dass ihre Kfz-Servicemechaniker durchaus den Beruf des Kfz-Mechatronikers hätten erlernen können. Bei diesen Auszubildenden handelt es sich um Quasi-Mechatroniker (Marktbenachteiligte). Und auch viele Auszubildende selbst erklären, dass sie sich weder in der Schule, noch im Betrieb überfordert fühlen. Dementsprechend haben im Jahr 2006 in Nordrhein-Westfalen mit 216 von 267 Teilnehmern über 80 % die Prüfung zum Kfz-Servicemechaniker bestanden. Außerdem lag im ersten Jahrgang die Abbrecherquote in Nordrhein-Westfalen ausgesprochen niedrig: Von 310 Jugendlichen mit neuem Ausbildungsvertrag in 2004 haben 267 an der Abschlussprüfung zum Kfz-Servicemechaniker im Jahr 2006 teilgenommen. Dies entspricht einer Abbrecherquote von 14 %, die allerdings aufgrund einer anderen Berechnungsweise nicht mit den Zahlen zum Kfz-Mechatroniker zu vergleichen ist². Für die Kohorte 2005 sind diese Zahlen stabil (siehe Tabelle 1).

² Die ersten vergleichbaren Zahlen liegen für 2005 vor (Quelle: BIBB Datenblätter). Dort lag die Lösungsquote der Kfz-Servicemechaniker mit 21,1 % höher als bei den Kfz-Mechatronikern (16,9 %).

| Einstellungsjahr: | 2004 | | 2005 | |
|--|---------|------------|---------|------------|
| | Absolut | in Prozent | Absolut | in Prozent |
| Daten (Kfz-Gerwerbe NRW) | | | | |
| Neue Ausbildungsverträge | 310 | 100% | 440 | 100% |
| Offizielle Lösungsquote (BIBB) | | 7% | | 21% |
| Ausbildungsabbrecher retrospektiv | 43 | 14% | 51 | 12% |
| Teilnehmer Abschlussprüfung (AP, Sommer 06 bzw. 07) gesamt | 267 | 100% | 389 | 100% |
| Teilnehmer AP Kfz-Servicemechaniker mit ausreichender Leistung | 216 | 81% | 297 | 76% |
| Anzahl Kfz-Servicemechaniker mit Vertrag zum Kfz-Mechatroniker | 86 | 40% | 126 | 42% |
| davon im Erstausbildungsbetrieb | 54 | 63% | 105 | 83% |
| davon durch Unterstützung des Landes NRW | 9 | 10% | 11 | 9% |

Tabelle 1: Erfolgsquoten des Kfz-Servicemechaniker in Nordrhein-Westfalen, Quelle: Kfz-Gewerbe NRW, Abbrecherquote nicht vergleichbar mit Berechnungen des BIBB!³

Berufsschulen wünschen sich ein anderes Ausbildungsprofil für den Kfz-Servicemechaniker.

Trotz der guten Erfolgsquote fordern viele Berufsschullehrkräfte deutliche Änderungen im Konzept und im Lehrplan des Berufes. Sie kritisieren, dass Kfz-Servicemechaniker wegen geringer Klassenstärken meist mit den Kfz-Mechatronikern gemeinsam zu unterrichten sind, mit der Folge heterogener Klassen mit teils erheblichen Leistungsunterschieden. Außerdem ist nach Ansicht der Lehrkräfte der Lehrplan nicht auf das künftige Arbeitsfeld der Absolventen abgestimmt⁴. Ihnen kommt in erster Linie der Zugang zu mechanischen Reparaturen zu kurz. Schwerpunktmäßig ist z. B. das Bremssystem erst im dritten Jahr des Lehrplans für Kfz-Mechatroniker vorgesehen, wenn die Kfz-Servicemechaniker ihre Ausbildung bereits beendet haben. Arbeiten am Bremssystem sind aber ein zentrales berufliches Handlungsfeld für Kfz-Service-

³ Während das BIBB auf Grundlage eines Schichtenmodells eine Schätzung vornimmt, um zeitnahe Einschätzungen der Vertragslösungen bereitstellen zu können, ist die hier vorgenommene Berechnung der Abbrecherquote retrospektiv. Das heißt, dass nach Abschluss der Ausbildung die Differenz zwischen der Anzahl neuer Ausbildungsverhältnisse (BIBB) und der Zahl der Teilnehmer an der Abschlussprüfung berechnet wird.

⁴ Es konnte nicht ermittelt werden, ob die Lehrkräfte die betrieblichen Arbeitsorganisationsformen genauer kennen, um zuverlässige Vergleiche zur schulischen Arbeit herzustellen. Aus anderen Erhebungen der Verfasser ist jedoch bekannt, dass Berufsschullehrkräfte eher selten die konkrete Arbeitsrealität in den Betrieben untersuchen (vgl. z.B. Becker, M.; Spöttl, G.; Dreher, R.: Berufsbildende Schulen als eigenständig agierende lernende Organisationen. Bonn: BLK, 2006)

mechaniker. Dass dieser Inhalt nicht bereits in der Ausbildung zum Kfz-Servicemechaniker zum Unterrichtsgegenstand gemacht wird, weist auf eine bisher andere Umsetzung des nach Lernfeldern strukturierten Lehrplans hin, wenngleich die Behandlung von Bremssystemen auf einem für Kfz-Servicemechaniker geeignetem Niveau möglich wäre (Lernfelder 1, 2 und 4; Ausbildungspositionen in der Grundbildung 10 und 11 sowie in der Fachbildung Nr. 1, 5, 6 und 7). In den Ausbildungsbetrieben – vor allem im Handwerk – werden solche Arbeiten meist schon zu Beginn des Ausbildungsverhältnisses zum Gegenstand gemacht.

Eine Anpassung des Lehrplans nur für Kfz-Servicemechaniker hätte zur Folge, dass die Kfz-Servicemechaniker nicht mehr so problemlos wie bisher zum Kfz-Mechatroniker durchsteigen könnten. Zu prüfen ist, ob Verschiebungen innerhalb des Lehrplans für beide Berufe vorgenommen werden können, um die Chancen auf den Durchstieg nicht zu senken.

Die Einführung des Ausbildungsberufes Kfz-Servicemechaniker führt zu einem Nettozuwachs an Ausbildungsplätzen. Ein Teil der Ausbildungsplätze zum Kfz-Mechatroniker wird allerdings ersetzt.

Die Ausbildung zum Kfz-Servicemechaniker hat in den ersten zwei Jahren nach seiner Einführung eine zunehmende Nachfrage erfahren und war gemessen an den jährlich neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnissen in Nordrhein-Westfalen der drittstärkste unter den 2-jährigen Berufen des Jahres 2006⁵. In Nordrhein-Westfalen wurden im ersten Jahr 310 Jugendliche eingestellt (2004). Im Jahr 2005 waren es mit 440 knapp 42 % mehr (Quelle: BIBB-Datenblätter, Stand 31.12.2005). Ein steigender Trend war für 2004 und 2005 für nahezu alle Bundesländer zu verzeichnen. In den ersten beiden Jahren der Erprobung des Kfz-Servicemechanikers (2004 & 2005) wurden in NRW 292 Kfz-Mechatroniker weniger eingestellt (39 % der 750 neuen Kfz-Servicemechaniker-Verträge). Dadurch ergab sich neben einem Plus von ca. 350 neuen Ausbildungsstellen auch eine Verringerung von 292 Kfz-Mechatroniker-Stellen. Bei diesen Ausbildungsplätzen kann von einer Substitution gesprochen werden, weil zu diesem Prozentsatz Kfz-Mechatroniker-Stellen in den Ausbildungsbetrieben durch Kfz-Servicemechaniker-Stellen ersetzt wurden, wie die Betriebsbefragung

⁵ Mehr neue Verträge wurden zum Verkäufer/zur Verkäuferin sowie zum Fachlageristen/zur Fachlageristin abgeschlossen.

ergab. Die Ausbildungsquote bei Neuabschlüssen und die durchschnittliche Ausbildungsquote liegt in NRW sehr hoch und zeigt nach wie vor eine steigende Tendenz.

Auch im Jahr 2006 wuchs die Zahl der neuen Ausbildungsverträge zum Kfz-Servicemechaniker in Nordrhein-Westfalen (siehe Tabelle 2). Mit 588⁶ Verträgen hat sich die Zahl erneut um mehr als ein Drittel im Vergleich zum Vorjahr erhöht⁷. Anders als noch zum Stichtag 31. September 2006 vermutet (vgl. Musekamp u.a. 2007, S. 42), sank dagegen gleichzeitig die Zahl der neuen Ausbildungsverhältnisse zum Kfz-Mechatroniker geringfügig ab. Daraus ergibt sich, dass am Zuwachs von insgesamt 4440 auf 4578 neue Ausbildungsverhältnisse im Kfz-Service die Verträge zum Kfz-Servicemechaniker deutlich mit beteiligt waren (vgl. Abbildung 2).

Im Jahr 2007 stieg bis zum 30. September die Zahl der neuen Ausbildungsverhältnisse zum Kfz-Servicemechaniker auf 622 (nur Zahlen des Handwerks), so dass sich auch im laufenden Jahr ein weiterer Zuwachs ankündigt⁸.

⁶ Quelle: BIBB, Stand 31. Dezember 2006, Sonderabfrage

⁷ 440 Verträge, Quelle BiBB Datenblätter, Stand 31. Dezember 2005

⁸ Genauer kann dieses erst diskutiert werden, wenn die BIBB Zahlen vorliegen, weil dann für beide Berufsgruppen auch die Zahlen der IHK mit eingeschlossen sind.

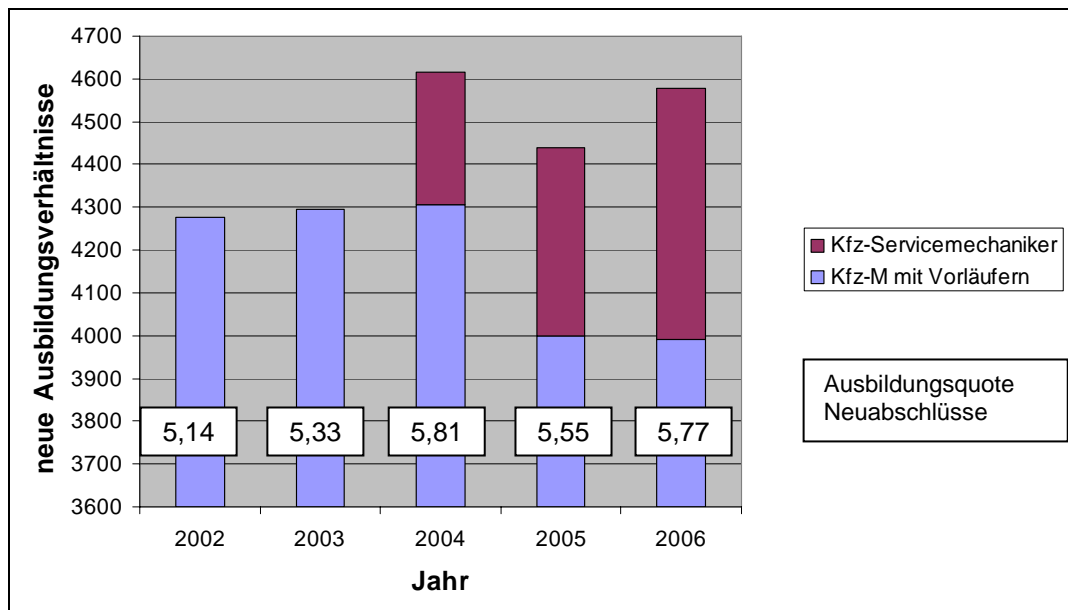


Abbildung 2: Entwicklung neuer Ausbildungsverträge in der Kfz-Branche in NRW, Quelle: BIBB-Datenblätter, eigene Berechnungen

Diese hohen jährlichen Zahlen von neuen Ausbildungsverträgen zum Kfz-Servicemechaniker, die deutlich über den ursprünglich intendierten 400 Verhältnissen pro Jahr liegen, führen dazu, dass der Anteil der Kfz-Servicemechaniker an allen Kfz-Auszubildenden in Nordrhein-Westfalen von 6,7 % im Jahre 2004 auf 12,8 % im Jahre 2006 angestiegen ist (siehe Tabelle 2).

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| Neuabschlüsse gewerblicher Auszubildender Gesamt | 4276 | 4296 | 4616 | 4440 | 4578 |
| darunter Kfz-M und Vorläufer | 4276 | 4296 | 4306 | 4000 | 3990 |
| darunter Kfz-Sm | 0 | 0 | 310 | 440 | 588 |
| Anteil Kfz-Sm in % | | | 6,7 % | 9,9 % | 12,8 % |
| Betriebe | 8.827 | 8.786 | 8.824 | 9.050 | 9.140 |
| Beschäftigte | 83.119 | 80.625 | 79.497 | 79.949 | 79.390 |
| Ausbildungsquote „Neuabschlüsse“ | 5,14 % | 5,33 % | 5,81 % | 5,55 % | 5,77 % |
| Gesamtbestand Auszubildende | 15644 | 15183 | 14920 | 14831 | 14907 |
| offizielle Ausbildungsquote (Stand: jeweils 31. Dezember) | 18,82 % | 18,83 % | 18,77 % | 18,55 % | 18,78 % |

Tabelle 2: Entwicklung der neuen Ausbildungsverhältnisse von gewerblichen Auszubildenden im Kfz-Service-Sektor (NRW), Quelle: BIBB, Kfz-Gewerbe NRW, eigene Berechnungen, Stand: jeweils 31. Dezember

Eine Ausbildung durch Bildungsträger findet in NRW in 12 % aller abgeschlossenen Verträge zum Kfz-Servicemechaniker statt.

Der Charakter des Kfz-Servicemechaniker als dualer Ausbildungsberuf wird dort verwischt, wo Ausbildungsplätze zum Kfz-Servicemechaniker in großem Rahmen

als finanziell geförderte Maßnahme angeboten werden. Wenn Ausbildungsverträge mit Bildungsträgern anstatt mit Betrieben geschlossen werden, leidet das Engagement der Jugendlichen. Dort häufen sich die Probleme in den Klassenräumen und sinkt auch die Erfolgsquote. In NRW wurden ca. 12 % der Verträge zum Kfz-Servicemechaniker der Jahre 2004 und 2005 mit einem Bildungsträger geschlossen. Um die Verwässerung des dualen Ausbildungsberufes Kfz-Servicemechaniker zu verhindern, sollte die Quote der durch Träger ausgebildeten Jugendlichen auf einem möglichst niedrigen Niveau gehalten werden.

Während in Nordrhein-Westfalen und Schleswig Holstein der Durchstieg zum Kfz-Mechatroniker für erfolgreiche Kfz-Servicemechaniker auf Grundlage der bundesweiten Erprobungsverordnung intensiv unterstützt wird, ist eine Verantwortung für die Übernahme von erfolgreichen Kfz-Servicemechanikern zu Kfz-Mechatroniker-Auszubildenden in anderen Bundesländern nicht immer klar erkennbar. Dort wissen häufig weder Betriebe noch die Innungen, wie mit Kfz-Servicemechanikern um zu gehen ist, die ihre Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker fortsetzen wollen.

Die Gründe für die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen für Kfz-Servicemechaniker ergeben sich aus einem Wechselspiel sozialer Verantwortung und überschaubarer Verbindlichkeit.

Vor allem in kleineren Unternehmen gibt es eine positive Grundhaltung gegenüber schwächeren Jugendlichen. Es besteht eine tendenzielle Bereitschaft, diesen Personen einen Ausbildungsplatz als Kfz-Servicemechaniker anzubieten, wenn diese bereits eine erste Tauglichkeit bewiesen haben (z. B. in einem Praktikum). Oft wird bei der Auswahl eines Auszubildenden bewusst die Entscheidung zugunsten eines formal nicht hervorstechenden Jugendlichen getroffen. Zwei wesentliche Gründe waren dafür zu identifizieren:

1. Eigentümer kleinerer Unternehmen starten ihre Karriere im Regelfall als Hauptschüler und nehmen deshalb an, dass auch andere Jugendliche ein entsprechendes Entwicklungspotenzial aufweisen.
2. Die starke Einbindung kleinerer Unternehmen in ihr soziales Umfeld stärkt die soziale Komponente, was dazu führt, dass bekannten Jugendlichen eine Chance gegeben wird, den beruflichen Einstieg zu meistern, auch

wenn die schulischen Voraussetzungen nicht optimal sind. Das wird in der Regel damit verbunden, dass die Eltern in die Entscheidung mit eingebunden werden.

Ausschlaggebend für das Angebot einer Ausbildungsstelle zum Kfz-Service-mechaniker ist die Möglichkeit, mit den Auszubildenden eine kürzere Bindung als beim Kfz-Mechatroniker eingehen zu können. Betriebe entscheiden sich deshalb leichter zugunsten einer Einstellung dieser Jugendlichen als Kfz-Service-mechaniker, weil ihnen eine zweijährige Bindung an den Kandidaten vertretbar erscheint. Die Einstiegshürde für Jugendliche mit schlechten Startchancen wird so deutlich gesenkt.

Beim Abschluss von Ausbildungsverträgen zum Kfz-Service-mechaniker überlegen Betriebe selten, ob und wie diese Personen nach Beendigung der Ausbildung effizient eingesetzt werden können.

Aus sehr unterschiedlichen Gründen heraus stellen Betriebe in den ersten beiden Erprobungsjahren Auszubildende zum Kfz-Service-mechaniker ein. Damit ist allerdings noch keine genauere Planung für den späteren Einsatz erfolgreicher Absolventen verbunden, wie die Fallstudien zuverlässig belegen. Dies ist während der Ausbildung auch nicht nötig, weil zunächst die Möglichkeit offen bleibt, dass aus einem Kfz-Service-mechaniker im gesamten Ausbildungsverlauf durch die Durchstiegsoption ein voll ausgebildeter Kfz-Mechatroniker wird. Die Befragungen in den Betrieben haben gezeigt, dass vorläufige Ideen für potenzielle Einsatzfelder genannt werden, die im Regelfall als solche erst noch auszugestalten sind. Dieses erfordert erhebliche Eingriffe in die Arbeitsorganisationsstrukturen der Betriebe, die bei Abschluss der ersten beiden Kfz-Service-mechaniker-Kohorten noch nicht sichtbar waren.

Ein wesentlicher Grund für die notwendige Reorganisation liegt darin, dass Kfz-Service-mechaniker in erster Linie in kleineren Betrieben ausgebildet werden, in denen die Fachkräfte als Allrounder den Großteil der anfallenden Aufgaben aus einer Hand wahrnehmen. Der reduzierte Ausbildungsumfang qualifiziert jedoch nicht mehr für dieses Organisationsprinzip, weshalb ein erfolgreicher Einsatz von Kfz-Service-mechanikern als Facharbeiter Eingriffe in die betrieblichen Abläufe erforderlich macht. Bei den Fallstudien wurde auch deutlich,

dass sich die Betriebsinhaber der Tatsache bewusst sind, bei einem verstärkten Einsatz von Kfz-Servicemechanikern die betrieblichen Abläufe anders organisieren zu müssen.

Die Passgenauigkeit des Profils Kfz-Servicemechaniker für die betrieblichen Arbeitsfelder bedarf einer Prüfung.

Die oft geäußerte Vorstellung, dass Kfz-Servicemechaniker einfache Aufgaben in Betrieben ausführen sollen, stößt betrieblicherseits nicht auf uneingeschränkte Zustimmung. Dort herrscht eine differenzierte Einschätzung vor. Beispielsweise fallen in den kleineren Betrieben, den „Stammbetrieben“ der Kfz-Servicemechaniker, über 50 % einfache Wartungs- und Reparaturaufgaben an. Daneben gibt es noch Arbeiten wie Frühjahrs- und Wintercheck, Reifenwechsel und Gebrauchtwagenaufbereitung. Allerdings ist nicht uneingeschränkt davon auszugehen, dass diese Aufgaben vollständig von Kfz-Servicemechanikern wahrgenommen werden sollen, weil auch Kfz-Mechatroniker Vorteile durch die Übernahme derartiger Aufgaben haben. Erstens wirken sich leichtere Aufgaben bei leistungsabhängiger Bezahlung positiv auf den Lohn aus, zweitens werden einfachere Routineaufträge von den Fachkräften auch als Ausgleich für anstrengende Aufgaben wahrgenommen.

Dementsprechend widersprechen auch die allgemeinen Einschätzungen der betrieblichen Akteure zum Bedarf an einem zweijährigen Ausbildungsprofil im Kfz-Service-Sektor der zugleich geäußerten Absicht, im eigenen Betrieb keinen Kfz-Servicemechaniker als Facharbeiter einzustellen: Während 73 % der Befragten angeben, man brauche beide Qualifikationsprofile in den deutschen Kfz-Werkstätten, geben 18 % an, den eigenen Kfz-Servicemechaniker als Facharbeiter einstellen zu wollen (vgl. Abbildung 3). Um diese Situation genauer zu klären, wurde inzwischen mit einer Verbleibsuntersuchung der Absolventen begonnen.

Es zeigt sich, dass ein großer Teil der Betriebe die Kfz-Servicemechaniker mit dem Ziel einstellen, den Auszubildenden anschließend möglichst zum Kfz-Mechatroniker weiter zu bilden (siehe Abbildung 3). So bleiben den Personalverantwortlichen im Betrieb zwei Jahre Zeit, die Auszubildenden genau

einzuschätzen und zu prüfen, ob sie für den betrieblichen Einsatz als Kfz-Mechatroniker fit gemacht werden können. Über 40 % der Betriebe machten entsprechende Angaben.

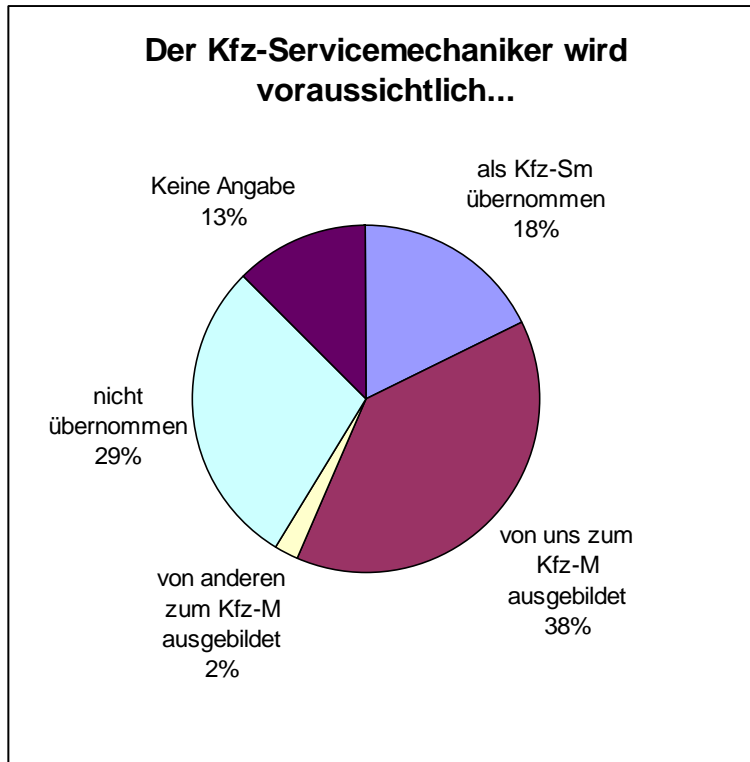


Abbildung 3: Voraussichtliche Zukunft der Kfz-Service­mechaniker nach Abschluss der Ausbildung (Auskunft der Betriebe)

Fazit: Der Ausbildungsberuf Kfz-Service­mechaniker erhöht die Chancen von Jugendlichen mit schwächeren Schulabschlüssen auf einen Ausbildungsplatz und einen Berufseinstieg. Nicht eindeutig geklärt sind die langfristigen Beschäftigungschancen.

Durch den Beruf Kfz-Service­mechaniker konnte ein Zuwachs an Ausbildungs­plätzen erreicht werden (**Erfolgskriterium 1**): Durch die 750 neuen Ausbildungs­verträge zum Kfz-Service­mechaniker in den ersten beiden Jahren der Erprobung in NRW wurden ca. 350 neue Ausbildungs­plätze geschaffen (47 %) und ca. 292 bereits bestehende für Kfz-Mechatroniker ersetzt (39 %). Als uneingeschränkter Erfolg ist das zweite Kriterium zu werten: Die Zielgruppe wurde mit ca. 77 % der Kfz-Service­mechaniker erreicht, die zuvor jeweils nur einen Hauptschulabschluss des Typs 10A oder darunter erreicht hatten (**Erfolgskriterium 2**). Unter diesen Jugendlichen und jungen Erwachsenen sind außerdem verstärkt solche vertreten, die es ohne den Beruf Kfz-Service-

mechaniker auf dem Ausbildungsstellenmarkt sehr schwer gehabt hätten, da sie oft einen Migrationshintergrund, erschwerte häusliche Bedingungen oder eine Lernschwäche aufweisen. Der größte Erfolg des Berufes ist damit eine Absenkung der Einstiegsschwelle in duale Ausbildung für Jugendliche, die im Kfz-Service-Sektor überproportional häufig Probleme beim Berufseinstieg haben.

Darüber hinaus konnten die Kfz-Servicemechaniker organisatorisch ohne größeren Aufwand in die Berufskollegs integriert werden (**Erfolgskriterium 3**). Dabei zeigt sich, dass es kaum zu einer besonderen Förderung der Auszubildenden des zweijährigen Berufes kam, weil sie weitgehend wie die Kfz-Mechatroniker behandelt wurden. Je länger die Ausbildung andauert, desto mehr hätten sich die Kfz-Servicemechaniker eine solche Förderung jedoch gewünscht.

Mit 81 % der Kfz-Servicemechaniker, die die Ausbildung mit bestandener Prüfung abgeschlossen haben, war ein überwältigend großer Teil erfolgreich (**Erfolgskriterium 4**). Zwar zeigt sich, dass die Auszubildenden vor allem in den Berufskollegs mehr Probleme haben als die Kfz-Mechatroniker, tendenziell scheint die Entwicklung der Auszubildenden in beiden Berufen jedoch vergleichbar. Auch unter den Kfz-Servicemechanikern gaben nach zwei Jahren Ausbildung noch knapp zwei Drittel an, in der Berufsschule ziemlich gut (49 %) oder sehr gut (16,3 %) mit zu kommen. Könnte die vorgesehene Förderung vor allem für diejenigen noch verstärkt werden, die diese zunehmend wünschten, ließe sich die Erfolgsquote bei der Prüfung eventuell sogar noch verbessern.

Zum **Erfolgskriterium 5** „Berufseinstieg als Facharbeiter“ liegen durch die Lage und Kürze der Evaluation bisher noch keine gesicherten Erkenntnisse vor. Jedoch weisen die Äußerungen der Betriebsinhaber darauf hin, dass der Kfz-Servicemechaniker zwar als Ausbildungsberuf anerkannt wird, jedoch weniger als Erwerbsberuf. 40 % der befragten Betriebe planen von Beginn an einen Durchstieg zum Kfz-Mechatroniker und 18 % planen gegen Ende der Ausbildung die Übernahme des Kfz-Servicemechanikers als Facharbeiter. Wie das tatsächliche Übernahmeverhalten aussehen wird, soll im Rahmen der geplanten Verbleibsuntersuchung erforscht werden.

Eine ähnlich prognostische Datenlage liegt der Bewertung der letzten drei Erfolgskriterien zugrunde. Die Einschätzungen der Betriebsvertreter zum Ausmaß und zur Lage der Beschäftigungsfelder für Kfz-Servicemechaniker (**Erfolgskriterium 6**) sind insofern optimistisch, als dass angenommen wird, dass auch in Zukunft ausreichend einfache Arbeiten für ein zweijähriges Qualifikationsprofil vorhanden sein werden. Jedoch würde die große Mehrheit der Befragten – wie erläutert – selbst keinen Kfz-Servicemechaniker einstellen (mehr als 80 %). Ob und wie der neue Beruf also auch als Erwerbsberuf von der Praxisgemeinschaft anerkannt wird (**Erfolgskriterium 7**) und ob Kfz-Servicemechaniker mit ihrer Qualifikation auch notwendige Veränderungen ausreichend bewältigen können (**Erfolgskriterium 8**), müssen zukünftige Studien zeigen und wird Gegenstand der Verbleibsstudie sein.

Kritik und bildungspolitische Einordnung

Mit diesen tendenziell positiv zu bewertenden Ergebnissen der Ausbildung zum Kfz-Servicemechaniker sind einige kritisch zu würdigenden Aspekte verbunden, die durch die eben dargestellte Bilanz nicht ohne weiteres zum Ausdruck kommen. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Außerdem werden Hinweise gegeben, wie diese Schwachstellen bewältigt werden können.

Neben der Erkenntnis, dass der Beruf Kfz-Servicemechaniker für viele Personen eine Chance bietet, die sich ohne diese Initiative mit großer Wahrscheinlichkeit nicht aufgetan hätte, wurden im Laufe der Evaluation drei Einsichten deutlich: Erstens zeigt sich, dass ein großer Teil der Kfz-Servicemechaniker den Anforderungen im Kfz-Mechatroniker-Beruf durchaus gewachsen ist, obwohl Kfz-Servicemechaniker den Berufsstart nachweislich unter erschwerten Bedingungen zu meistern haben. Das bedeutet, dass der Beruf Kfz-Servicemechaniker zwar zur Sicherung des Zugangs für die angestrebte Zielgruppe einen erheblichen Vorteil darstellt, für die Entwicklung eines Teils der Auszubildenden in fachlicher und persönlicher Hinsicht jedoch nicht die einzige Lösung darstellt. Falls sich insgesamt das Einstellungsverhalten der Betriebe nicht insofern ändert, dass mehr Ausbildungsstellen zum Kfz-Mechatroniker angeboten werden (auch für Jugendliche mit vermeintlich schwachen

Voraussetzungen), kommt es in jedem Falle darauf an, die Durchstiegsoptionen aufrecht zu erhalten oder evtl. sogar auszuweiten.

Zweitens kristallisiert sich nach und nach heraus, dass das Image eines anspruchsvollen Topberufes „Kfz-Mechatroniker“, in dem man in erster Linie nur mit mittleren Schulabschlüssen bestehen könne, nicht gerechtfertigt ist. Zwar sind Kfz-Servicemechaniker im Schnitt ihren Kfz-Mechatroniker-Kollegen vor allem in den Berufskollegs unterlegen, jedoch hielten nach gemeinsamer Einschätzung von Lehrern, betrieblichen Akteuren und Auszubildenden zwischen 35 und 65 % der Kfz-Servicemechaniker in einer Weise mit, die auf eine erfolgreiche Karriere im Kfz-Sektor auch als Kfz-Mechatroniker schließen lässt. Dieses Ergebnis unterstreicht die Herausforderung, Kfz-Servicemechaniker zu fördern, damit sie verbesserte Chancen für den Durchstieg zum Kfz-Mechatroniker vorfinden.

Nicht alle Kfz-Servicemechaniker nutzen an der Schwelle zwischen Kfz-Servicemechaniker und Kfz-Mechatroniker die Möglichkeit des Durchstiegs zum Kfz-Mechatroniker, wie es eigentlich durch die geringen bürokratischen Hürden beim Durchstieg anzunehmen wäre. 60 % der Auszubildenden in NRW, die ihre Prüfung bestanden haben, ergriffen nicht die Anschlussmöglichkeit an den Kfz-Mechatroniker. Der Wunsch von Kfz-Servicemechanikern zum Kfz-Mechatroniker durch zu steigen lag am Ende der Ausbildung bei 58 %, am Beginn bei 53,3 %. Legt man diesem Anteil die tatsächlichen Absolventen der Kohorte 2004 in NRW zugrunde, so kämen 125 der 216 Kfz-Servicemechaniker mit bestandener Prüfung für den Durchstieg in Frage. Tatsächlich haben jedoch nur 86 einen neuen Vertrag abgeschlossen. Dass nicht alle in Frage kommenden Absolventen die Chance genutzt haben, ist nicht auf fehlende Möglichkeiten zurück zu führen. Die Ursachen dürften sehr vielfältig sein. Es wird daher empfohlen, Betriebe und Jugendliche weiterhin intensiv hinsichtlich der Durchstiegsmöglichkeit zu beraten.