

Entwicklungsprojekt (wissenschaftliche) Dienstleistung 4.2327

**Zusammenfassung der Ergebnisse der
Evaluierung der Berufsausbildung
zum Kfz-Servicemechaniker/zur Kfz-Servicemechanikerin**

**Bertram, Bärbel (Projektleitung) BIBB
in Zusammenarbeit mit
Prof. Dr. Becker, Uni Flensburg und
Prof. Dr. Spöttl, Uni Bremen ITB**

Laufzeit IV/2009 – IV/2011

Diese Zusammenfassung beruht auf Ergebnissen der vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) auf Weisung des BMWi im Einvernehmen mit dem BMBF initiierten Untersuchung „Evaluation der Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugservicemechaniker / zur Kraftfahrzeugservicemechanikerin“, Projekt-Nr. 4.2.327; Projektleitung hatte Bärbel Bertram vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB). Die Untersuchung wurde unter Leitung des Berufsbildungsinstitut Arbeit und Technik (biat) der Universität Flensburg – Prof. Dr. Matthias Becker und des Institut Technik und Bildung (ITB) der Universität Bremen – Prof. Dr. Georg Spöttl durchgeführt. An der Durchführung der Untersuchungen waren beteiligt: Torben Karges (biat), Andreas Stöhr, Barbara Schild (BIBB) und Frank Musekamp, Nils Petermann, Hermann Hitz, Melanie Zylka (ITB).

Ausgangssituation

Mit der Intention eher praktisch begabten Jugendlichen (mit schlechteren Startchancen) ein zusätzliches Angebot im Kfz-Bereich zu präsentieren, wurde der zweijährige Ausbildungsberuf Kfz-Servicemechaniker/Kfz-Servicemechanikerin zum 01. August 2004 für eine Erprobung bis zum 31. Juli 2013 (BGBL I, Nr. 37, S. 1598 ff.) verordnet.

Um die Akzeptanz des neuen Berufes bei Jugendlichen und Betrieben zu ermitteln, den Bedarf an Fachkräften in diesem Beruf sowie mögliche Schwierigkeiten, die sich künftig für diesen Beruf ergeben könnten, zu erheben, wurde in der Verordnung festgeschrieben, eine wissenschaftliche Evaluation dieser Berufsausbildung durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung, die das BIBB gemeinsam mit dem Institut Technik und Bildung der Universität Bremen (ITB) und dem Berufsbildungsinstitut Arbeit und Technik (BIAT) der Universität Flensburg durchgeführt hat, liegen nun vor. Dabei zeigt sich, dass dem zweijährigen Beruf des Kfz-Servicemechanikers/der Kfz-Servicemechanikerin von den Betrieben kaum eine Zukunft bescheinigt wird.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Mit Bezug zu den acht zugrunde liegenden Forschungsfragen können zusammenfassend auf der Grundlage der Ergebnisse der Evaluationsstudie folgende Erkenntnisse getroffen werden:

1. **Bedarf** an MitarbeiterInnen mit einem gegenüber dem Kfz- Mechatroniker/der Kfz- Mechatronikerin verminderten Qualifikationsprofil

Das in der schriftlichen Befragung zum Ausdruck gekommene Einstellungsverhalten der Betriebe ist widersprüchlich. Von etwa der Hälfte der Betriebe wird ein Bedarf an niedrigeren Qualifikationsniveaus gesehen, tatsächlich eingestellt werden im eigenen Betrieb eher höher Qualifizierte, mindestens jedoch Kfz- MechatronikerInnen¹. Die Fallstudien zeigen, wie dieses Verhalten zu erklären ist: Nur große Betriebe (die in der schriftlichen Befragung überrepräsentiert sind) und darunter vor allem Nutzfahrzeugbetriebe sehen für niedriger Qualifizierte prinzipiell Einsatzmöglichkeiten. Aber auch diese Betriebe können nur einen geringen Anteil gering qualifizierter Mitarbeiter „verkräften“ und setzen für die Kernbelegschaft auf Kfz- MechatronikerInnen. Dort, wo ein Bedarf für Kfz- ServicemechanikerInnen vermutet werden konnte – nämlich für den Schnellservice und insbesondere die in diesem Segment zu verortenden Werkstattketten – werden so ausgebildete Fachkräfte grundsätzlich nicht eingestellt.

¹ Um die sprachliche Gleichbehandlung von Männern und Frauen zu verdeutlichen, wird im Folgenden entweder die Schreibweise mit dem großen I im Wortinneren angewendet, obwohl sie (noch) nicht den offiziellen Rechtschreibregeln entspricht oder es werden beide Geschlechter benannt.

2. **Passung** des Qualifikationsprofils zu den Qualifikationsanforderungen in Kfz- Betrieben

Betriebe jeglicher Größe und Betriebsorganisation verneinen die Passung des Qualifikationsprofils von Kfz-Servicemechanikern/Kfz-Servicemechanikerinnen zu den existierenden Anforderungen in ihren Werkstätten. Dies gilt hinsichtlich der in den Fallstudien und den schriftlichen Befragungen identifizierbaren tatsächlich realisierten Arbeitsorganisation und Arbeitsteilung (überwiegend Allrounder-Organisation und in der Regel keine Aufteilung der Arbeiten), der zukünftigen Entwicklung der Arbeitsfelder (Zunahme an Diagnoseaufgaben) und auch bezüglich des wirtschaftlichen Einsatzes von Fachkräften in der Werkstatt unter Qualitätsansprüchen und bei Verbundarbeiten. Den betrieblichen Kontexten eher fern stehende Ausbildungsbeteiligte (AusbilderInnen bei Bildungsträgern, Lehrkräfte, Verantwortliche bei Kammern) hingegen sind von einer Passung des Profils und Einsatzmöglichkeiten für Kfz- ServicemechanikerInnen in bestimmten Werkstatttypen (Schnellservice, Reifenhandel) überzeugt. Werden die von diesen Gruppen genannten Werkstatttypen jedoch befragt, stellen sich diese Vermutungen als falsch heraus. Die zu bearbeitenden Aufgaben im Kfz-Bereich werden immer komplexer, die Systeme der Fahrzeuge immer vernetzter. Mechanische Tätigkeiten lassen sich bei der Arbeit nicht aus dem Auftrag separieren und erfordern ein ganzheitliches Erfassen der Zusammenhänge am Fahrzeug. Selbst in Betrieben, die sich prinzipiell vorstellen könnten, Kfz-ServicemechanikerInnen zu beschäftigen, wird betont, dass unabhängig von der Art des Abschlusses zwei Jahre Ausbildung nicht ausreichen, selbst dreieinhalb Jahre noch knapp bemessen wären und Erfahrung eine enorm wichtige Komponente für kompetentes Handeln der MitarbeiterInnen ist.

3. **Parallelität** der Ausbildung von Kfz- Servicemechanikern/Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz- Mechatronikern/Kfz-Mechatronikerinnen

Argument 1: Die Parallelität der Ausbildung wird in nahezu allen Fällen als Bedingung für die Ermöglichung einer Fortführung der Ausbildung als Kfz-MechatronikerIn und damit als unabdingbar bezeichnet, weil letztlich nur das Profil Kfz- MechatronikerIn in den Werkstätten einsetzbar ist. Das Aufrechterhalten der Durchstiegsoption wird sowohl von Betrieben, insbesondere aber auch von Ausbildern/Ausbilderinnen bei Bildungsträgern und Lehrkräften eingefordert. Die befragten Auszubildenden sehen in der Parallelität ebenfalls die Chance, ihren eigentlichen Wunschberuf Kfz-MechatronikerIn noch erlernen zu können.

Argument 2: Für einen zweijährigen Ausbildungsberuf im Kfz-Sektor, der zu einer Beschäftigungsfähigkeit schwächerer Jugendlicher führen soll, wäre ein anderes Profil erforderlich als bisher. Der Berufsausbildungsabschnitt nach zwei Jahren der Kfz- Me-

chatroniker-Ausbildung ohne Änderungen und Anpassungen der Ausbildungsinhalte und der Lernfelder in der Schule führt nach Aussage der Befragten nicht zu einer Qualifikation, die in Kfz-Werkstätten gebraucht wird.

Argument 3: Aus schulorganisatorischer Sicht gibt es widersprüchliche Angaben zu dieser Fragestellung. In Berufsschulen mit gemischten Klassen kann die Parallelität als Voraussetzung für diese Form des Unterrichts gelten, die zum Teil bewusst gewählt wird, um starke und schwache Auszubildende zu mischen und so eine positive Wirkung für das Lern- und Sozialverhalten zu erzielen. Andererseits wird in Schulen mit getrennten Klassen eher darauf verwiesen, dass die auszubildenden Kfz-ServicemechanikerInnen andere Lernvoraussetzungen mitbringen und daher anders beschult werden müssen. Die Parallelität kann in diesen Fällen hinderlich sein, da die zur Verfügung stehende Unterrichtszeit und die Inhalte nicht für die Zielgruppe angemessen sind.

4. Notwendige **Ergänzungen** der Ordnungsmittel zum Kfz-Servicemechaniker/zur Kfz-Servicemechanikerin

Dieser Frage wird von Betriebsvertretern eher wenig Bedeutung beigemessen, da sie einerseits mit dem Profil des Kfz-Mechatronikers/der Kfz-Mechatronikerin eigentlich zufrieden sind und keine Notwendigkeit für einen zweijährigen Beruf sehen und andererseits, weil sie die Ausbildung in jedem Fall entlang der tatsächlich anfallenden Aufgaben organisieren und überzeugt sind, benötigte Qualifikationen unabhängig von den Ordnungsmitteln und sogar unabhängig vom gewählten Ausbildungsprofil (MechatronikerIn/ServicemechanikerIn) zu vermitteln.

Ergänzungen und Änderungen der Ordnungsmittel werden hingegen eher von Lehrkräften und AusbilderInnen außerbetrieblicher Bildungseinrichtungen gewünscht. So werden eine neue Anordnung und andere Zeitvorgaben für die Lernfelder gewünscht. Mehr Bedeutung sollten demnach mechanische und systemische Grundlagen bekommen, Elektronik und Diagnose sollten weiter in den Hintergrund treten, weil diese Inhalte die Zielgruppe der schwächeren Jugendlichen oftmals überfordern. Auch Grundlagen der Werkstoffbearbeitung werden von außerbetrieblichen Ausbildern als Ergänzung gefordert und werden teilweise auch bei überbetrieblichen Lehrgängen wieder stärker berücksichtigt. Als „systemische Grundlagen“ sind vertiefte Auseinandersetzungen mit den technischen und arbeitsorganisatorischen Zusammenhängen bei Aufgabenstellungen des Service und der Reparatur anzusehen. Dies wurde beispielsweise bezüglich Reparaturaufgaben an der Aufhängung und Dämpfung (Stoßdämpfer), Motor-, Kupplungs- und Getriebereparaturen sowie Aufgabenstellungen in der Bordspannungsversorgung (Generator, Ladestrommanagement) und Beleuchtung geäußert.

5. **Umfang** der Abschlussprüfung zum Kfz-Servicemechaniker/zur Kfz- Servicemechanikerin

Die Akzeptanz des Berufes ist von anderen Kriterien abhängig als der Abschlussprüfung und deren Umfang. Eine Veränderung wäre als Konsequenz dann vorzunehmen, wenn die Ausbildungsinhalte verändert würden. Aus Sicht der Prüfenden würde eine Veränderung den Prüfungsaufwand deutlich erhöhen.

Teilweise wird von zu hohen Anforderungen berichtet, die die Berufsschulen an die Auszubildenden stellen. Dieses führt zu schlechten Benotungen der schwachen Auszubildenden, obwohl die Betriebe mit deren Leistungen durchaus zufrieden sind. Diese Problematik könnte durch eine Anpassung der Prüfung gemindert werden, würde aber auch eine inhaltliche Änderung der Ordnungsmittel voraussetzen. Würde der Prüfungsumfang hinsichtlich der in § 11 (Verordnung 2009) geforderten Arbeitsaufgaben reduziert (Argumentationsperspektive: Ausrichtung auf die Leistungsfähigkeit der Zielgruppe), wird damit der Durchstieg zum Kfz-Mechatroniker/zur Kfz- Mechatronikerin und auch die Beschäftigungsfähigkeit der Prüflinge noch stärker in Frage gestellt. Würde er um weitere Inhalte erweitert, entsprächen die Prüfungsanforderungen denen der Kfz- MechatronikerInnen (Argumentationsperspektive: Ausrichtung auf Beschäftigungsfähigkeit).

6. **Wandel** im Reparatur- und Servicegeschäft und erforderliche Neuausrichtung der Ausbildungsberufe in der Kfz-Branche

Ein Wandel bei der Werkstattorganisation in Richtung arbeitsteiliger Konzepte ist nicht festzustellen. Auch wenn solche Pläne existieren, werden sie auf der Ebene der Kfz- Betriebe nicht verfolgt. Sollte es zu einer Forcierung von reinen Serviceangeboten kommen, können die Erfahrungen der bereits nach diesem Modell arbeitenden Schnellserviceketten zugrunde gelegt werden, die einen Einsatz von Kfz- Servicemechanikern/Kfz- Servicemechanikerinnen ablehnen, da auch bei Standardarbeiten flexible und umfassend ausgebildete Fachkräfte benötigt werden, um die Qualität der Arbeiten sicherzustellen. Die technologische Entwicklung des Kraftfahrzeugs hat sich mittlerweile stark modularisiert entfaltet. Modulbauweisen und darauf bezogene Austauschkonzepte sind bereits heute verwirklicht und fordern von den Fachkräften in der Kfz- Werkstatt weniger Detailkenntnisse zu den verbauten Baueinheiten und mehr Kompetenzen für fehlerfreies und vorausschauendes Arbeiten (Servicequalität) unter Beachtung technischer Zusammenhänge. Dies gilt insbesondere für die vermeintlich einfachen Austauschreparaturen, die in der Regel im Zusammenhang mit Verbundarbeiten stehen.

7. Die mit der Ausbildung zum Kfz- Servicemechaniker/zur Kfz-Servicemechanikerin erreichte **berufliche Handlungsfähigkeit**

Eine vollwertige Beschäftigung zweijährig ausgebildeter Kfz-ServicemechanikerInnen in Kfz-Betrieben halten alle Befragten für nicht realisierbar. Die Ausbildungsdauer von zwei Jahren wird als zu kurz angesehen; selbst eine Ausbildungszeit von dreieinhalb Jahren, wie beim Berufsprofil Kfz- MechatronikerIn, qualifiziert noch nicht für alle Aufgaben in einer Kfz-Werkstatt. Korrespondierend mit den Ergebnissen der Forschungsfragen 1 und 2 ist festzustellen, dass mit der Ausbildung zum Kfz- Servicemechaniker/zur Servicemechanikerin keine berufliche Handlungsfähigkeit erreicht wird, mit der die Anforderungen einer Kfz-Werkstatt erfüllt werden können.

Der im Rahmen dieser Untersuchung feststellbare Verbleib ausgebildeter Kfz- ServicemechanikerInnen verdeutlicht dieses. Entweder haben diese ihre Ausbildung zum Kfz- Servicemechaniker/zur Kfz- Mechatronikerin fortgesetzt, verbleiben nicht – wie in den Fallstudien berichtet – auf schlecht bezahlten Arbeitsplätzen, sobald sie durch Berufserfahrung eine der Kfz- Mechatroniker-Qualifikation entsprechende Handlungsfähigkeit entwickelt haben und erfahren selbst bei Fast-Fit-Ketten keine Akzeptanz oder sie sind in mehr oder weniger affinen Beschäftigungsfeldern mit sehr eingeschränkten Tätigkeiten beschäftigt. Der längerfristige Verbleib wurde bis zum Zeitpunkt der Berichtsstellung nicht systematisch durch eine Längsschnittstudie untersucht.

8. **Chancenverbesserung** durch die Ausbildung für schwächere Jugendliche

Eine Verbesserung der Chancen der eher schwächeren Jugendlichen muss differenziert hinsichtlich des Ausbildungsmarktes und hinsichtlich des Arbeitsmarktes betrachtet werden. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen eine Chancenverbesserung hinsichtlich des Einstiegs in eine Berufsausbildung an, wobei hier sogar eher kleine Kfz-Betriebe eine Ausbildungsbereitschaft signalisieren.

Die Tendenz, bei öffentlich geförderten Berufsausbildungen nur noch den Kfz- Servicemechaniker/Kfz-Servicemechanikerin anzubieten, verringert die Chancen der Absolventen/Absolventinnen eher, da AusbilderInnen bei Bildungsträgern von einer deutlich besseren Übergangsquote von außerbetrieblich ausgebildeten Kfz-Mechatronikern/Kfz-Mechatronikerinnen in eine betriebliche Beschäftigung sprechen, die stark zurückgegangen ist, seitdem vorrangig Kfz-ServicemechanikerInnen außerbetrieblich ausgebildet werden. Ein geförderter Durchstieg wird nur in den seltensten Fällen angeboten.

Eine Verbesserung der Chancen auf dem Arbeitsmarkt ist nicht gegeben, da Betriebe nur in geringstem Maße Kfz-ServicemechanikerInnen einstellen und die Einstellungsbereitschaft mit steigender Verbreitung des Ausbildungsprofils sogar eher sinkt.

Fazit

Die Ergebnisse der vorliegenden Evaluierung zeigen, dass das Ausbildungsprofil des Kfz-Servicemechanikers/der Kfz-Servicemechanikerin bundesweit unter den Beteiligten nur geringe Akzeptanz findet. Ein Berufsabschluss führt kaum zu ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten. In 2009 wurden 44 % der Ausbildungsverhältnisse in diesem Beruf öffentlich gefördert; das ist außergewöhnlich hoch. Ein nennenswerter Bedarf an Beschäftigten mit Qualifikation Kfz-ServicemechanikerIn war nicht nachweisbar; eher war ein Bedarf an höherwertigen Qualifikationsprofilen festzustellen, die auf das Profil Kfz-MechatronikerIn hindeuteten.

Auf der Basis der Erkenntnisse der Evaluation wird empfohlen, den Beruf Kfz-Service-mechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin nicht mehr als eigenständiger Ausbildungsberuf bestehen zu lassen, sondern in den Beruf Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin zu integrieren. Die Integration des Berufes Kfz-Service-mechaniker/ Kfz-Service-mechanikerin in die Berufsausbildung zum Kfz-Mechatroniker/ zur Kfz-Mechatronikerin erfordert eine Veränderung der Struktur des bisherigen Berufes Kfz-Mechatroniker/Kfz-Mechatronikerin. Dieser Beruf wird durch eine „Service-Komponente“ entweder als Schwerpunkt, als Fachrichtung oder als Einsatzgebiet ergänzt. Demnach ist eine Neuordnung des Berufes Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin erforderlich. Die Ausbildungszeit im Beruf Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin beträgt dreieinhalb Jahre.

Welche Variante zum Tragen kommt, entscheiden die beteiligten Sozialpartner im Antragsgespräch beim Bundeswirtschaftsministerium. Zu klären ist dort auch, wie die bestehenden bzw. bereits absolvierten Ausbildungen im Beruf Kfz-Service-mechaniker/ Kfz-Service-mechanikerin, die auf der Erprobungsverordnung basieren, in anrechenbare Regelungen überführt werden können.