

merksam gemacht werden, von dem angenommen werden darf, daß es auch für die Berufsausbildung in der BRD von großer Bedeutung ist. Dieses Problem stellt sich im herkömmlichen dualen System wie in den Berufsfachschulen in gleicher Weise, weil durch die Ausbildung sowohl der betrieblichen Ausbilder als auch der Fachlehrer für den Werkstattunterricht an beruflichen Schulen die Frage nach der Trennlinie zwischen berufspraktischem und berufstheoretischem Unterricht stärker ins Bewußtsein tritt. Die Entwicklung der Ausbildung von Ingenieurpädagogen auf Fachschulniveau in der DDR gehört mit in diesen Problemkreis. Empirische Untersuchungen sollten deshalb bald begonnen werden, wobei eine Versuchsvariante auch die sein sollte, daß die bisherige Berufsschulfachkunde aufgespalten wird. Der mehr deskriptive Teil der Fachkunde könnte dem Lehrer für die Berufspraxis

(betrieblicher Ausbilder oder Fachlehrer) mit übertragen werden, der eigentlich wissenschaftliche Teil der Fachkunde dem Lehrer für die Berufstheorie.

Literatur

Abel, H., Das Berufsproblem im gewerblichen Ausbildungs- und Schulwesen (BRD), Braunschweig 1963

Bohnenkamp, H., Dirks, W., Knab, D., Empfehlungen und Gutachten des Deutschen Ausschusses für das Erziehungs- und Bildungswesen, 1953–1965, Gesamtausgabe, Stuttgart 1966

Grüner, G., Das berufliche Bildungswesen in der CSSR, in: Hilligen, W., Raasch, R., Pädagogische Forschung und Pädagogischer Fortschritt, Gütersloh 1970

Skuhrovec, Z., Experiment učitel teorie a praxe (Lehrer für Theorie und Praxis), in: Odborná výchova, Prag 1972

Verband der Gewerbefachlehrer und Fachschullehrer, Schreiben des Verbandes an den Bayerischen Kultusminister vom 28. 12. 1968, Mitteilungsblatt Nr. 22, München Juli 1972

Berichte aus der Forschung

Ausbildungsordnung für Berufskraftfahrer

Im modernen Straßenverkehr werden den Berufskraftfahrern Millionen von Fahrgästen und Milliarden von Sachwerten anvertraut. Dies geschieht ohne Klarheit darüber, welche Kenntnisse und Fähigkeiten, die über die beim Erwerb des Führerscheins nachgewiesenen hinausgehen, vorhanden sein sollten. Es gibt bis heute in der Bundesrepublik keine geordnete Berufsausbildung für Berufskraftfahrer. Gerade der Berufskraftfahrer könnte durch sein Verhalten im Verkehr anderen Verkehrsteilnehmern ein Vorbild sein.

Die Ministerien und Verbände beschäftigen sich schon seit langem mit diesem Problem. Um die Diskussion zu konkretisieren und zu Ergebnissen zu gelangen, hat die Hauptabteilung „Erwachsenenbildungsforschung“ des BBF auf der Basis von zwei Entwürfen – Lastkraftwagen- und Omnibusfahrer – eines Arbeitskreises der ABB eine Ausbildungsordnung für Berufskraftfahrer entworfen und den beteiligten Stellen vorgelegt.

Die Ausbildungsordnung sieht eine dreijährige Lehrzeit vor, wobei vorangegangene Ausbildungszeiten in der Elektrotechnik, in einem metallverarbeitenden oder kaufmännischen Beruf sowie der Erwerb eines Führerscheins entsprechend angerechnet werden.

Der ausgebildete Berufskraftfahrer soll Grundkenntnisse der Mechanik, der Wärmelehre, der Elektrotechnik, der Hydraulik und Pneumatik sowie der Metallbearbeitung und Montagetechnik besitzen. Er muß die Wirkungsweise von Verbrennungsmotoren und von elektrischen und mechanischen Systemen am Fahrzeug kennen. Die vermittelten technischen Kenntnisse sollen ihn in die Lage versetzen, die Überprüfung und Wartung des Fahrzeugs und seines Zubehörs vorzunehmen, Störungen und Schäden zu erkennen und einfache Reparaturen selbst durchzuführen.

Etwas schwierig wird sich die schulische Begleitung der Ausbildung gestalten lassen, da es noch keinen Berufsschulunterricht für die Auszubildenden gibt und für die Anlehnung an einen anderen Beruf kaum Ansatzpunkte vorhanden sind. Es wird daran gedacht, die schulischen Ausbildungsinhalte, wie Kenntnisse des Straßenverkehrsrechts in der BRD und Grund-

züge des internationalen Straßenverkehrsrechts, Kenntnisse über die wichtigsten Vorschriften des allgemeinen Arbeits- und Sozialrechts, der Grundsätze der Arbeitssicherheit, der Arbeitshygiene und des Umweltschutzes, in Blockform zu vermitteln.

Im innerbetrieblichen Bürodienst soll der Auszubildende die Abwicklung von Beförderungsverträgen und alle zur Beförderung von Gütern und Personen notwendigen schriftlichen Unterlagen kennen und bearbeiten lernen. Er soll Meldungen über Schäden am Frachtgut sowie Schadensmeldungen der Fahrgäste abfassen und weiterleiten können. Er soll mit der zweckmäßigen Form der Beschaffung, Anwendung und Aufbewahrung von Betriebsmitteln vertraut gemacht werden. Er soll gute Fertigkeiten im wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz vermittelt bekommen, wie die Wahl eines zeitsparenden Transportweges, Vermeidung unnötiger Stillstandzeiten und die Ausnutzung des Transportraums unter Beachtung der Vorschriften über Abmessungen und Gewichte.

Besondere Wichtigkeit soll der Aneignung einer guten Fahrtechnik beigemessen werden, um damit entscheidend zur allgemeinen Verkehrssicherheit beizutragen.

Zwei anderen Lehrgängen in der Ausbildungsordnung kommt besondere Bedeutung zu: Eine Ausbildung in der Ersten Hilfe soll den ausgebildeten Berufskraftfahrer zu einem echten Helfer bei Verkehrsunfällen werden lassen. Ebenso bedeutsam aber ist die Ausbildung in Fragen der Verkehrssicherung nach Unfällen. Eine umfassende Kenntnis des richtigen Verhaltens nach Verkehrsunfällen könnte durch Absolvierung eines Lehrgangs bei der Polizei oder einem sonstigen Verkehrssicherheitsdienst erlangt werden. Diese Punkte können jedoch erst in der Erprobung dieses Berufsbildes restlos geklärt werden.

Die Ausbildungsordnung umfaßt vorerst nur die „Normalausbildung“, also die Erstausbildung, wobei die Mindestaltersvorschriften für den Erwerb der Fahrerlaubnis noch ein erhebliches Problem darstellen. Die Beibehaltung des Mindestalters (Führerschein der Klasse II mit 21 Jahren und Führerschein zur Fahrgastbeförderung mit 23 Jahren) würde wahrscheinlich zur Folge haben, daß die Jugendlichen wegen der zu

großen Zeitspanne zwischen Schulschluß und Lehrbeginn zu anderen Berufen abwandern, und der Zugang zu diesem Ausbildungsweg würde überwiegend Ungelernten, die in keinem anderen Beruf untergekommen sind, oder denen, die in einem bereits begonnenen anderen Beruf nicht bleiben konnten oder wollten, vorbehalten sein. Das würde dem Beruf des Kraftfahrers und seiner, in aller Interesse liegenden Qualifizierung nicht dienlich sein. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft berät deshalb z. Z. die Möglichkeit, das Mindestalter für Lastkraftwagenfahrer – wie in Frankreich und der Schweiz schon praktiziert – bei einer geordneten Berufsausbildung herabzusetzen.

Weitergehende Richtlinien für die Schulung, Umschulung und Fortbildung von Erwachsenen müßten noch entwickelt werden. Es wird angestrebt, diese Maßnahmen in geschlossenen Lehrgängen, zunächst in Form von Erprobungsmodellen, durchzuführen.

Am 26. 6. 1972 fand in Berlin eine Anhörung zu dem BBF-Entwurf statt. Sachverständige der Gewerkschaften, berufsständischen Organisationen, Unternehmerorganisationen, Kammern und sonstigen Fachverbänden waren anwesend. Auch das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung waren durch Sachverständige vertreten. Insgesamt würdigten die Teilnehmer die Arbeit des BBF. Die Gewerkschaften und die Berufskraftfahrerverbände plädieren jedoch für eine Kürzung der Ausbildungszeit von drei auf zwei Jahre. Mit Ausnahme des DGB verlangten sie den Erlaß einer Ausbildungsordnung noch in diesem Jahr. Der DGB warnte vor einem überstürzten Inkraftsetzen einer so wichtigen und problematischen Ausbildungsordnung nach nunmehr zwölfjähriger Beratungsdauer. Die Unternehmerverbände unterstützten diesen Entwurf des BBF, da er eine umfassendere Kenntnisvermittlung anstrebt als die beiden Entwürfe der ABB. Es bestand Übereinstimmung darin, daß eine gründliche und weitreichende Ausbildung des Berufskraftfahrers, teils aus verkehrstechnischen, teils aus sozialpolitischen Gründen, dringend nötig ist. Als besonders kritischen Punkt empfand man auch hier die Mindestaltersbegrenzung zur Erlangung der Fahrerlaubnis.

Die Verbände des Personenverkehrsgewerbes hielten die gemeinsame Ausbildungsordnung für Kraftfahrer im Güterverkehr und für Kraftfahrer im Personenverkehr für unzweckmäßig. Man könnte zwar – so wurde vorgeschlagen – in einer Grundstufe eine gemeinsame Ausbildung vornehmen, aber dann die weitere Ausbildung wegen der unterschiedlichen Bildungsinhalte getrennt weiterführen. Dem entgegen steht die Auffassung, die Zahl der Ausbildungsberufe nicht unnötig auszuweiten. In weiteren Beratungen soll versucht werden, die Differenzen auszuräumen und ggf. zu einem Kompromiß zu kommen.

Erika Mohns, Berlin.

Berufliche Erwachsenenbildung in der BRD – Situation – Probleme – Aspekte

Die wichtigsten aktuellen Aspekte und Probleme der beruflichen Erwachsenenbildung zu erhellen, war das Ziel einer im Auftrag des BBF vom WEMA-Institut, Köln, durchgeführten Problemanalyse. Sie trug den Titel: „Feststellung und Analyse der vorliegenden Dokumentationen und Aufstellungen über Einrichtungen und Maßnahmen der beruflichen Erwachsenenbildung sowie die Analyse der Finanzierung und sonstigen Förderung der beruflichen Erwachsenenbildung.“

Im ersten Teil des Ergebnisberichtes der Untersuchung wird der Standort zentraler Träger hinsichtlich Begriffsverständnis und Aufgaben der Erwachsenenbildung analysiert, im zweiten ein Überblick über jüngste, meist empirische Forschungsansätze auf dem Gebiet beruflicher Erwachsenenbildung ge-

geben und schließlich im dritten Teil das wichtige Thema „Kosten und Finanzierung der beruflichen Erwachsenenbildung“ behandelt.

Die Schwerpunkte der Analyse liegen in

- einer kurzen Darstellung von gesetzlichen Regelungen und Verordnungen zur Erwachsenenbildung,
- einer grobgerasterten Auswertung der relevanten Literatur zu Begriffsverständnis und Begründung für ein lebenslanges Lernen,
- der Auswertung von Experteninterviews,
- der Analyse von Dokumentationen und Statistiken zur beruflichen Erwachsenenbildung (u. a. Veranstaltungskalender),
- der Zusammenstellung und teilweisen Besprechung von Untersuchungen zur beruflichen Erwachsenenbildung.

In der Mehrzahl handelt es sich bei dem analysierten Material um in den vergangenen zwei Jahren begonnene und teilweise schon abgeschlossene empirische Untersuchungen. Insgesamt wurden ca. 5 000 sozialwissenschaftliche Untersuchungen durchgesehen und auf ihren thematischen Bezug zur beruflichen Erwachsenenbildung und deren Finanzierung hin überprüft. Davon wurden die Titel von etwa 140 Untersuchungen aufgenommen; zu rund 35 konnten detaillierte Angaben gemacht werden.

Um eine Übersicht zu gewinnen, wurde das Material nach folgenden Gesichtspunkten geordnet und in einer Matrix dargestellt:

- Grundlagenuntersuchungen
- Untersuchungen zur Weiterbildung einzelner Personengruppen
- Untersuchungen zur Weiterbildung durch bestimmte Träger der Erwachsenenbildung
- Untersuchungen zur Umschulung
- Untersuchungen zur Erfolgskontrolle
- Untersuchungen zum Bildungssystem
- Methoden der Erwachsenenbildung

Die Durchsicht der empirischen Untersuchungen zeigt zwar, daß zentrale Bereiche einer Erwachsenenbildungsforschung angesprochen werden, Fragen der beruflichen Erwachsenenbildung aber kaum alleiniger Untersuchungsgegenstand sind und darüber hinaus noch eine Reihe weiterer Probleme einer wissenschaftlichen Durchdringung harrt.

Global gesehen ergeben sich Forschungslücken hauptsächlich aus der

- Konzentration auf nur wenige Zielgruppen wie Akademiker, Ausbilder, Führungskräfte,
- Vernachlässigung struktureller Aspekte der Bildungsangebote und -bedürfnisse,
- Unsicherheit über Möglichkeit und Art von Erfolgsmessungen,
- Konzentration auf Ausbildungsprobleme.

Die vorhandenen Statistiken zur Erwachsenenbildung sind als Ausgangsmaterial für bildungspolitische Planungs- und Entscheidungsprozesse völlig unzureichend. Es läßt sich feststellen, daß

- der „Ist-Zustand“ statistischer Erhebungen zur Erwachsenenbildung einer mehr oder minder konzeptionlosen Datenerhebung gleicht,
- selbst die 1972 veröffentlichten Ergebnisse der Mikrozensus-Zusatzbefragung von 1970 nur (bereits veraltete) bundesweite Daten zur beruflichen Fortbildung und Umschulung, jedoch nicht zur allgemeinen und politischen Erwachsenenbildung bringen,
- regionale Übersichten nur einen Teil der Bildungsaktivitäten erfassen und nicht oder nur mit großen Informationsverlusten miteinander vergleichbar sind,
- statistische Aufstellungen betrieblicher Weiterbildungsarbeit, die über ein Unternehmen hinausgehen, völlig fehlen.