

Matthias Becker, Georg Spöttl

Berufswissenschaftliche Fallstudien und deren Beitrag zur Evaluation des Ausbildungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in

Dieser Artikel stellt das Forschungsinstrumentarium vor, mit dessen Hilfe die bundesweite Evaluation des zweijährigen Ausbildungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in durchgeführt wurde. Die mehrperspektivische Betrachtung des Gegenstandes durch Einbeziehung aller am Ausbildungsprozess beteiligten Gruppen und die Anwendung quantitativer und qualitativer Untersuchungsansätze führte zu einem vielfältigen Erkenntnisgewinn, der in die Empfehlung mündete, den Erprobungsberuf nicht in eine Regelverordnung zu überführen. Die Konzeption der Untersuchung kann für Politik und Sozialpartner als Beispiel dienen, wie Ausbildungsberufe validiert werden können.

1 Einleitung

Der zweijährige Ausbildungsberuf Kraftfahrzeugservicemechaniker/-in wurde zum 1. August 2004 für eine Erprobung zunächst bis zum 31. Juli 2009 verordnet. Mit geringen Modifikationen wurde die Erprobung dann bis zum 31. Juli 2013 verlängert. In den Jahren 2010 und 2011 haben die Autoren die Ausbildung¹ im gesamten Bundesgebiet evaluiert. Im Zentrum stand dabei die Frage, welche Chancen schwächere Schulabsolventinnen und -absolventen haben, eine solche Ausbildung zu beginnen und nach Abschluss eine Anstellung zu finden (vgl. www.bibb.de/de/5042.htm). Die Beantwortung dieser Frage konnte zur Beratung des nach § 4 der Ausbildungsverordnung eingerichteten Sachverständigenbeirats genutzt werden, um zu einer fundierten Beurteilung dieses Ausbildungsberufs, insbesondere mit Blick auf die Arbeitsmarktsituation, zu gelangen.

Mit diesem Beitrag soll ein Spannungsfeld aufgezeigt werden zwischen den beruflichen Anforderungen und komplexen Aufgaben in Kfz-Betrieben einerseits und dem Ausbildungsprofil im Service- und Reparatursektor mit einem reduzierten Qualifikationsniveau andererseits. Berufswissenschaftliche Fallstudien als qualitatives Erhebungsinstrument erweisen sich dabei als unverzichtbar. Sie ermöglichen es, den hier gestellten Fragen auf den Grund zu gehen und die mit quantitativen Forschungsansätzen erzielten Ergebnisse sinnvoll auszuwerten. Standardisierte Befra-

1 An der Studie waren weiterhin beteiligt: Bärbel Bertram, Sonja Zylka, Torben Karges, Frank Musekamp, Nils Petermann, Hermann Hitz.

gungen unter Betrieben, Auszubildenden sowie Lehrkräften, Auszubildenden (in Form einer Vollerhebung), Prüfungsverantwortlichen und Innungsvertreterinnen und -vertretern waren dabei Ausgangspunkt für die vertiefenden Fallstudien, in denen sich die Bedeutungszusammenhänge der Ergebnisse differenziert aufzeigen und begründen ließen. Auf der Grundlage dieser Datenlage, die in diesem Beitrag nur in Auszügen dargestellt werden kann (vgl. BECKER u. a. 2012), konnte der für diesen Erprobungsberuf eingerichtete Sachverständigenbeirat die Schlussfolgerung ziehen, dass es keinen ausreichenden Arbeitsmarkt für ein Ausbildungsprofil mit nur zwei Jahren Ausbildungsdauer gibt. Die Begründung ist u. a. darin zu sehen, dass der/die dreieinhalbjährig ausgebildete Kfz-Mechatroniker/-in für den gleichen Arbeitsmarkt qualifiziert ist. Allerdings ist das letztere Qualifikationsprofil bereits etabliert und für die gesamte Breite der betrieblichen Anforderungen hinreichend geeignet.

2 Forschungsstand und theoretischer Kontext

Vielfach wurde der Berufsbegriff als solcher samt der sich mit ihm beschäftigenden Wissenschaftsdisziplinen infrage gestellt (vgl. BOLTE/BECK/BRATER 1988, S. 42). Die immer wiederkehrende Prophezeiung vom „Ende der Beruflichkeit“ führte immer auch zur intensiven Diskussion über die Stellung des Berufskonzepts für Individuum, Organisation und Gesellschaft (vgl. BAETHGE u. a. 2007; SPÖTTL u. a. 2009). Die Entgegnungen auf die Entberuflichungsthese führten zu einer Schärfung des theoretischen Berufsbegriffs. So beleuchteten die gegenwärtigen Theorien der beruflichen Bildung das Phänomen „Beruf“ entweder aus arbeitsmarkttheoretischer, subjektorientierter, didaktischer oder sozialer Perspektive (vgl. MUSEKAMP 2010, S. 107).

Die nachstehende Auseinandersetzung mit dem Beruf Kfz-Servicemechaniker/-in erfolgt aus Sicht der beruflichen Bildung bei gleichzeitiger Betonung einer arbeitsmarkttheoretischen und subjektorientierten Perspektive. Der Beruf soll hier nicht als Norm gelten, sondern in seiner historischen Gewordenheit und gelebten Praxis im Mittelpunkt stehen. Dadurch wird die „Bedeutung von Interessenwidersprüchen und den daraus resultierenden Aushandlungsprozessen“ (ebd., S. 125 f.) zum Ausdruck gebracht. Die Besonderheit des Berufs Kfz-Servicemechaniker/-in ist, wie oben bereits erwähnt, dass es sich – im Gegensatz zur dreieinhalbjährigen Ausbildungsdauer zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in – um einen zweijährigen Ausbildungsberuf handelt. „Die Frage, ob zweijährige oder gestufte Ausbildungen aus einer pädagogischen Sicht sinnvoll sind, war kaum Thema öffentlich schriftlicher Debatten“ (ebd., S. 127). Es dominierten zu dieser Frage in erster Linie politische Positionen der Sozialpartner. Zweijährige Berufe wurden in der Literatur vor allem aus historischer Perspektive diskutiert, wobei Anforderungen der Wirtschaft auf der einen und Eignungs- und Begabungsstrukturen auf der anderen Seite „dialektisch“ betrachtet

wurden. Eine Skizze der historischen Etappen vom Anlernberuf, vom Fachfertiger und vom Stufenberuf gehört mit in diese Diskussionsreihe (vgl. ebd., S. 127 ff.).

Aktuelle Konzepte zweijähriger Ausbildungsberufe sind in der Vergangenheit in Einzelfällen untersucht worden: Maschinen- und Anlagenführer/-in (vgl. GRUBER u. a. 2004), Industrieelektriker/-in (vgl. ZINKE/SCHENK 2007; KRENN/STUMPF 2012) und hier nun der/die Kfz-Servicemechaniker/-in. Die aktuelle Forschungslage zu zweijährigen Berufen verweist dabei auf die Notwendigkeit einer mehrperspektivischen empirischen Untersuchung, wie sie nachstehend beispielhaft für den/die Kfz-Servicemechaniker/-in dargestellt wird.

3 Problemzusammenhang und Fragestellung

Kernfragen zur Etablierung und Evaluation von Ausbildungsberufen werden durch die Kriterienliste des früheren Bundesausschusses für Berufsbildung betreffend die „Verfahren für die Anerkennung und Aufhebung von Ausbildungsberufen“ (vgl. BWP 1974) aufgestellt und sind bis heute relevant. Insbesondere sind die Fragen bedeutsam,

- ob mit der Ausbildung eine „Anlage auf dauerhafte, vom Lebensalter unabhängige berufliche Tätigkeit“ (ebd.),
- eine „Grundlage für Fortbildung und beruflichen Aufstieg“ (ebd.) und
- ein „hinreichender Bedarf an entsprechenden Qualifikationen, der zeitlich unbegrenzt und einzelbetriebsunabhängig ist“ (ebd.), geschaffen wird.

Solche Fragen lassen sich nur schwer durch quantitativ ausgerichtete Befragungsmethoden beantworten, weil diese nur wenig Gelegenheit geben, Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Einflussfaktoren aufzudecken. Auf solche Wechselbeziehungen kommt es aber entscheidend an, weil Berufe als gesellschaftlich ausgehandelte Konstrukte vielfältige Abhängigkeiten von Arbeitsorganisationsformen, Aufgabenstrukturen, Weiterbildungsmöglichkeiten sowie technologischen, ökonomischen und ökologischen Bedingungen aufweisen. Am Beispiel des evaluierten Ausbildungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in lässt sich zeigen, dass diese Wechselbeziehungen durch berufswissenschaftlich ausgerichtete Fallstudien aufgedeckt und zur Beantwortung von Gestaltungsfragen nutzbar gemacht werden können.

Im Rahmen der Evaluation wurde acht Forschungsfragen nachgegangen, die vom Auftraggeber, dem Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB), formuliert wurden. Diese adressieren den Zusammenhang zwischen betrieblichen Bedürfnissen und den mit der Ausbildung erzielten Qualifikation:

1. Benötigen Kfz-Betriebe gewerblich-technische Mitarbeitende, die unterhalb des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in ausgebildet sind?

2. Sind die in der Ausbildungsordnung zum/zur Kfz-Service­mechaniker/-in festgelegten Qualifikationsanforderungen für einen späteren Einsatz in Kfz-Betrieben ausreichend?
3. Ist die parallele Gestaltung der betrieblichen Ausbildungsrahmenpläne und schulischen Rahmenlehrpläne von Kfz-Service­mechanikerinnen und Kfz-Service­mechanikern sowie Kfz-Mechatronikerinnen und Kfz-Mechatronikern für die ersten ein­einhalb Ausbildungsjahre sinnvoll (gemeinsame Beschulung)?
4. Sollen weitere Qualifikationen aus anderen Berufsprofilen in der Ausbildung zum/zur Kfz-Service­mechaniker/-in vermittelt werden?
5. Ist es in Hinblick auf die Akzeptanz des Berufes sinnvoll, den Umfang der Abschlussprüfung zu erweitern?
6. Ist in Zukunft ein Wandel im Reparatur- und Servicegeschäft der Kfz-Branche zu erwarten, der eine Neuausrichtung der Ausbildungsberufe erforderlich macht?
7. Wird eine berufliche Handlungsfähigkeit erreicht, die es den Absolventinnen und Absolventen ermöglicht, eine adäquate Beschäftigung gemäß ihrer Ausbildung zu finden?
8. Werden durch diese Ausbildung die Chancen schwächerer Jugendlicher am Arbeitsmarkt erhöht?

4 Forschungsdesign

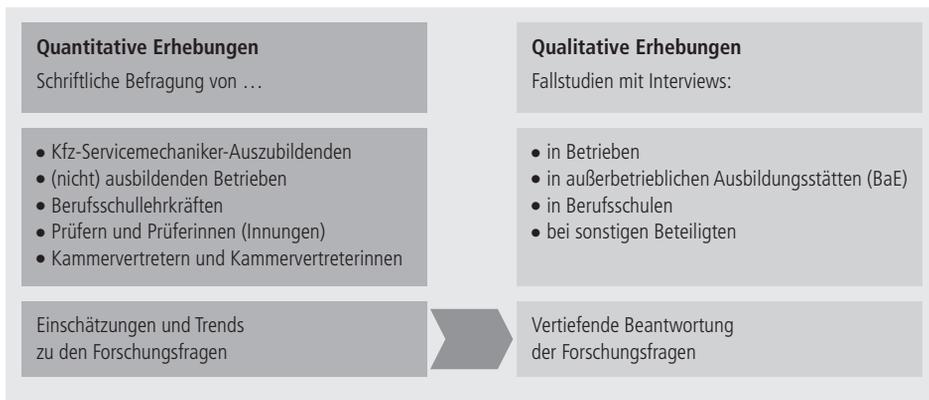
4.1 Methodische Anlage

Den Forschungsfragen (vgl. BECKER u. a. 2012) wurde mittels eines Forschungsdesigns nachgegangen, das quantitative Erhebungen zur Erfassung von Trends sowie zur Erhöhung der Reliabilität und Objektivität mit qualitativen Erhebungen (berufswissenschaftliche Fallstudien) zur vertiefenden Beantwortung und Aufdeckung von Wechselbeziehungen kombinierte, um so die oben genannten Wechselbeziehungen besonders in den Blick zu nehmen (vgl. Abbildung 1). Auf diese Weise – so die Erwartung – sollte es gelingen, insbesondere die betrieblichen und schulischen Bedingungen aufzudecken, unter denen Kfz-Service­mechaniker/-innen eine den Berufskriterien entsprechende Beschäftigung finden können.

Mit dem Fallstudienkonzept wurde beabsichtigt, Einblicke in die Beschäftigungschancen in Kfz-Werkstätten zu bekommen. Eine kriterien­gestützte Auswahl (Größe und Ausrichtung der Betriebe, Beschäftigte, Ausbildungsengagement, regionale Verteilung und Besonderheiten, Art der Ausbildungs­verträge, berufsbildungspolitische Bedeutung von Strukturen und Akteuren) von 29 Fällen führte zu einer hohen Validität und Reliabilität und vor allem Kontextgüte, die allein mit quantitativen Erhebungsmethodiken nicht hätte erreicht werden können (vgl. BECKER/SPÖTTL

2008, S. 205 ff.). Die Anzahl der Fälle wurde zwischen den Autoren und dem BIBB abgestimmt.

Abbildung 1: Forschungsdesign der Evaluation



4.2 Schriftliche Befragungen und Fallstudien

Zur Erfassung von Entscheidungen einzelner Akteure bereits im Vorfeld bekannter Fakten und strukturellen Kennzahlen wurden Fragebögen verwendet. Schriftliche Befragungen und Fallstudien wurden eng aufeinander bezogen, um möglichst breite, valide und zugleich tiefgehende Begründungszusammenhänge aufzudecken.

4.2.1 Schriftliche Befragungen

Die schriftliche Befragung sollte Antworten liefern auf die Fragen des Bedarfs, des Wandels der Branche sowie zur Einschätzung der beruflichen Handlungsfähigkeit, während die Fallstudien vor allem vertiefte Einblicke in Begründungszusammenhänge für den Ausbildungs- und Prüfungsumfang sowie hinsichtlich der Beschäftigungschancen geben sollten.

Die Befragungen erfolgten in Form einer Vollerhebung. Damit sollten Einschätzungen im gesamten Bundesgebiet erhoben werden, und zwar von Auszubildenden, betrieblichen Auszubildenden, Betriebsvertreterinnen und Betriebsvertretern, Auszubildenden der überbetrieblichen Lehrlingsunterweisung, Ausbildungsverantwortlichen der Kammern, Prüfungsverantwortlichen und Lehrkräften zum Erprobungsberuf. Zudem war es möglich, zu den Forschungsfragen Aussagen zu generieren sowie weiterführende Fragen für die Fallstudien zu schaffen. Die Fragebogenerhebungen dienten somit einer Informationserfassung, die Vollständigkeit und Verlässlichkeit

zum Ziel hatte und ein möglichst breites Meinungsbild abbilden sollte. Für die Online-Befragungen wurden Teilnahmeaufforderungen über verschiedene Multiplikatoren verschickt (Tabelle 1), um einen zielgruppenbezogenen hohen Rücklauf zu erreichen.

Tabelle 1: Überblick über die schriftlichen Befragungen

Befragte	Instrument	Stichprobe/Informationswege
Betriebe	Online	Grundgesamtheit der Kfz-Betriebe/Publikationsorgane Kfz-Betrieb, Autofachmann, Auto Service Partner-Online, Landesverbände des Kfz-Gewerbes
Auszubildende	Paper/Pencil	Versand der Fragebogen gemeinsam mit den Prüfungsunterlagen über den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) an alle Auszubildenden
Lehrer/-innen	Online	267 Berufsschulen/Auswahlliste des Berufsbildungsinstituts Arbeit und Technik (biat) und des Instituts Technik und Bildung (ITB) via E-Mail
Kammern	Online	53 Handwerkskammern, 80 IHKs, flächendeckend
Innungen	Online	ZDK: Versand eines Anschreibens mit den Prüfungsunterlagen an alle Innungen

Die schriftlichen Befragungen dienten auch dazu, möglichst breite und zugleich zuverlässige Einschätzungen der Betriebe zu erhalten. Die Passung zwischen Ausbildungsordnung und Einsatzmöglichkeiten im Betrieb konnte durch die schriftliche Befragung erhoben werden; wegen des Umfangs der Qualifikationen und der zu erwartenden Komplexität der Antworten wurden die vertiefenden Antworten mithilfe der Fallstudien erarbeitet. Letztere erlauben keine quantitativ repräsentative Stichprobe, sondern liefern exemplarische und mehrperspektivische Begründungszusammenhänge. Durch Sektoranalysen wurde – basierend auf Auswahlkriterien (siehe oben und vgl. dazu BECKER/SPÖTTL 2008) – eine Fallstudienauswahl getroffen, die im qualitativen Sinne repräsentativ ist.

Eine Herangehensweise zur Erfassung der Akzeptanz von Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz Servicemechanikern in Kfz-Betrieben besteht darin, zu erheben, wie viele Betriebe bereits ausgebildete Kfz-Servicemechaniker/-innen eingestellt haben. Da aber erst 1.500 Kfz-Servicemechaniker/-innen ihre Ausbildung abgeschlossen haben, konnte über eine Betriebserhebung keine verlässliche Einschätzung erreicht werden. Selbst wenn 100 Prozent aller Absolventinnen und Absolventen in Kfz-Betrieben arbeiten würden, wäre in weniger als vier Prozent aller Kfz-Betriebe ein/-e Kfz-Servicemechaniker/-in anzutreffen. Daher wurde die Frage nach der Möglichkeit einer adäquaten Beschäftigung im Sektor durch die Erfassung von Bedingungsfaktoren beantwortet (vgl. Becker u. a. 2012, S. 29), die den Einsatz von Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz Servicemechanikern in Zukunft wahrscheinlich bzw. unwahrscheinlich machen.

Ob Kfz-Service-mechaniker/-innen in Kfz-Betrieben eine Beschäftigung finden, hängt betrieblicherseits entscheidend davon ab, ob genügend (einfache) Aufgaben anfallen, die sich von schwierigen Aufgaben trennen lassen, und ob sich die Betriebsstrukturen mehr und mehr in Richtung größerer Betriebseinheiten entwickeln, in denen günstigere Voraussetzungen zur Aufrechterhaltung der Qualität der Facharbeit unter Einsatz von Kfz-Service-mechanikerinnen und Kfz-Service-mechanikern vermutet werden. Eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielt auch, ob ein schwierig zu deckender Bedarf an Fachkräften – auch mit höheren Qualifikationen – besteht und ob sich unabhängig vom Fachkräfteangebot ein finanzieller Vorteil für die Betriebe durch den Einsatz von Kfz-Service-mechaniker-Fachkräften erzielen lässt.

In welchem Ausmaß diese Bedingungen in den Betrieben vorliegen, wurde im Rahmen der schriftlichen Befragung durch berufswissenschaftliche Items einerseits und etablierte Items aus der Arbeitsmarktforschung andererseits erfasst. Zur Validierung wurden die Fragen im Rahmen der Fallstudien vertieft beantwortet. Dabei wurde der Wandel im Reparatur- und Servicegeschäft erhoben und den betrieblichen Akteuren die Frage gestellt, ob dieser Wandel kurz-, mittel- oder langfristig zu günstigeren Voraussetzungen für die Beschäftigung von Kfz-Service-mechanikerinnen und Kfz-Service-mechanikern führt. Mithilfe von Fallstudien wurde dann vertiefend untersucht, wie die Betriebe die Variablen des Wandels einschätzen. Zudem wurde kontrolliert, ob zusätzlich zu den schon bekannten und relevanten Bedingungen weitere identifizierbar sind.

Die Auszubildenden wurden schriftlich im Nachgang ihrer Abschlussprüfung befragt. Schwerpunkt waren Fragekomplexe zu Schwierigkeiten mit der Ausbildung und dem Ausbildungszugang, zu Vor- und Nachteilen der Parallelität der Ausbildung zum/zur Kfz-Service-mechaniker/-in und Kfz-Mechatroniker/-in sowie zum Erfolg im Arbeitsmarkt. Weiterhin wurden die Absichten zum Verbleib im Betrieb bzw. die Übernahme-perspektiven erhoben. Darüber hinaus wurden die Auszubildenden dazu befragt, ob im betrieblichen Alltag bestimmte Qualifikationen fehlen oder ohne Nutzen für die alltägliche Arbeit sind.

Große Unklarheiten bestanden in der Frage, wie im Bundesgebiet die gesetzlich festgeschriebene Durchstiegs-garantie für Kfz-Service-mechaniker/-innen zu weiterführenden fahr-zeugtechnischen Berufen umzusetzen ist. Hier spielen die Kammern (HWK und IHK) eine wichtige Rolle, die aus diesem Grund dazu befragt wurden. Prinzipiell darf nur ausbilden, wer im Erfolgsfall eine Fortführung des Ausbildungs-verhältnisses als Kfz-Mechatroniker/-in oder in einem der weiteren Kfz-Berufe sicherstellt (siehe § 3, Satz 1, Erprobungs-verordnung; BMWA 2004). Anders als in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein wurde dies in den restlichen Bundes-ländern nicht über die Landes-regierungen gewährleistet. Es wurde daher erhoben,

wie mit der Formulierung des Gesetzestextes in der Praxis umgegangen wird und welche inhaltlichen Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit ein Durchstieg ohne Hürden für die Auszubildenden möglich ist. Die „Kann“-Formulierung des § 12 der Erprobungsverordnung hat nach Erkenntnissen aus der Evaluation in Nordrhein-Westfalen für Unsicherheiten gesorgt. Der Umgang mit den beiden Passagen der Erprobungsverordnung wurde im Zusammenhang mit der Beantwortung weiterer Fragen untersucht. Neben dem Umfang der Abschlussprüfung und der Parallelität der Ausbildung zum/zur Kfz-Service-mechaniker/-in und Kfz-Mechatroniker/-in waren Fragen zu zusätzlichen Qualifikationen in den Fragebogen für alle Zielgruppen zu berücksichtigen, weil die Gründe für die Absicherung oder Nicht-Berücksichtigung des Durchstiegs vielfältig sein können.

Schriftlich befragt wurden auch die Innungen und Prüfungsausschüsse zu ihren Erfahrungen mit dem Prüfungsgeschehen. Es wurde erhoben, ob eigene Prüfungen für Kfz-Service-mechaniker/-innen durchgeführt wurden oder ob gemeinsame Prüfungen mit den Kfz-Mechatronikerinnen und Mechatronikern stattfanden und über welchen Zeitraum der Ausbildung sich die Prüfungsinhalte erstreckten.

Eine Befragung der Lehrkräfte an berufsbildenden Schulen konzentrierte sich auf Integrations- und Förderinstrumente und auf die Erfahrungen mit der Ausbildung im berufsbildenden Unterricht sowie auf die Bedeutung der Berufsausbildung in außerbetrieblichen Einrichtungen (BaE).

4.2.2 Fallstudien

Im Rahmen der Evaluation wurden 29 Fallstudien durchgeführt, davon fünf unter Beteiligung des BIBB. Mithilfe eines Stichprobenplans (vgl. KELLE/KLUGE 1999; BECKER/SPÖTTL 2008, S. 101 ff.) und einer Fokussierung auf bestimmte Fragekomplexe wurden Betriebe, Berufsschulen, Kammern, Bildungsträger und berufsbildungspolitisch agierende Akteure für einzelne Fallstudien ausgewählt, die einen besonderen Erkenntnisgewinn durch ihren Zugang zu den Ausbildungsbedingungen und den Kompetenzanforderungen in der Werkstatt versprachen. Mit den Fallstudien wurden vor allem betriebliche Zusammenhänge in den Mittelpunkt gestellt. So wurden die Interviews auch handlungsorientiert und in authentischen Umgebungen durchgeführt. Es kamen Arbeitsprozessanalysen (vgl. BECKER/SPÖTTL 2008), hier insbesondere Arbeitsbeobachtungen, und auf die Arbeit ausgebildeter Gesellinnen und Gesellen ausgerichtete Fachinterviews zum Einsatz (vgl. BECKER 2005).

Arbeitsbeobachtungen und Fachinterviews sind unmittelbar miteinander gekoppelt, d. h., es werden Fragen aus dem Geschehen des Arbeitsprozesses herausgestellt. Um die Qualität dieses Untersuchungsansatzes nicht zu mindern, wurden in der Regel Gedächtnisprotokolle statt durchgängiger Aufzeichnungen der Gesprächs-

verläufe auf Tonträger angefertigt. In der Auswertung wurden die Aussagen der Befragten unter Berücksichtigung der Verläufe der Aufgabenbearbeitung den Fragestellungen zugeordnet.

Die Zielgruppen der Fallstudien entsprachen weitestgehend denen der schriftlichen Befragung: Betriebe, Berufsschulen, Kammern, Auszubildende und Auszubildende. Weiterhin wurden befragt:

- *Bildungsträger*: Bei den freien Bildungsträgern und z. T. auch bei überbetrieblichen Ausbildungsstätten der Kammern war von besonderem Interesse, wie die Vermittlung betrieblicher Anteile der Ausbildungsordnung organisiert ist, ob Kfz-Servicemechaniker/-innen zusätzlich gefördert werden und wie diese Förderung gestaltet wird.
- *Bundesagentur für Arbeit*: Diese Zielgruppe wurde erst während der Durchführung der Erhebung in die Evaluierung aufgenommen, da die Untersuchungen gezeigt hatten, dass in verschiedenen Regionen bis zu 98 Prozent aller Kfz-Servicemechaniker/-innen ihre Berufsausbildung in den BaE absolvierten, die über die Bundesagentur für Arbeit vermittelt wurden.

Fallauswahl

Die 29 Fallstudien wurden nach berufswissenschaftlichen Kriterien (vgl. BECKER/SPÖTTL 2008) in neun Bundesländern realisiert (Tabelle 2). Drei Fallstudien, die schwerpunktmäßig überbetriebliche Ausbildungsstätten (ÜAS) bei Trägern betreffen, wurden in Berlin und Sachsen platziert, da im Gebiet der neuen Bundesländer der Anteil an Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz-Servicemechanikern ohne betrieblichen Vertrag (BaE) besonders hoch ist. Bei den Zielgruppen Berufsschulen, Kammern und Bildungsträgern erfolgte die Auswahl basierend auf Erfahrungen und Nachforschungen der Evaluatoren. Hier spielte neben dem pragmatischen Kriterium des Zugangs zu Expertinnen und Experten das Kriterium des „Involvement in der Community“ eine entscheidende Rolle (vgl. BECKER/SPÖTTL 2008, S. 104 f.). Im Kfz-Sektor gibt es Schlüsselpersonen, die ein besonderes Engagement in Ausbildungs- und Gestaltungsfragen zeigen und die deswegen über ein für die Studie wertvolles Know-how verfügen. Solche Schlüsselpersonen wurden in die engere Wahl für die Fallstudien gezogen.

Tabelle 2: Aufteilung und Auswahl der Fallstudien nach Zielgruppen

Fallstudie	befragte Zielgruppen				
	Betriebe	Berufliche Schule	Kammer/ Innung	ÜAS/ BaE	Auszubildende
1	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinbetrieb • Freie Werkstatt • Lackiererei 				✓
2	<ul style="list-style-type: none"> • Mittel-/Großbetrieb • Vertragswerkstatt • VW/Audi/Skoda 	Berufliche Schule; separate Kfz-Servicemechaniker-Klasse			✓
3-1				<ul style="list-style-type: none"> • ÜAS • Berufsbildungsstätte einer HWK 	
3-2	<ul style="list-style-type: none"> • Kette Multimarkenwerkstatt 				
...					
9	<ul style="list-style-type: none"> • Mittel-/Großbetrieb • Vertragswerkstatt Peugeot • Landmaschinen 		Verband Kraftfahrzeug-gewerbe		✓
10	<ul style="list-style-type: none"> • Fast-Fit-Kette • Multimarkenservice 				
11	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinbetrieb, • Freie Werkstatt Kfz-Elektrik 				
12				BaE Berufsförderungs-werk	
13	Automobilindustrie	Berufliche Schule	Handwerkskammer Kfz-Innung	Landesfachschule Kfz-Gewerbe	
...					
16-1	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinbetrieb • Freie Werkstatt 	Berufliche Schule; gemischte Klassen		BaE Berufliche Schule	✓
...					
17-2				BaE Bildungsträger	✓
...					
20-1	Herstellerwerk	Berufliche Schule; separate Klassen			
20-2			Handwerkskammer	BaE Bildungsträger, kirchlich	✓

Durchführung der Fallstudien

Basierend auf den Auswahlkriterien ergab sich die in Tabelle 2 dargestellte Aufteilung für die Fallstudien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die für die Fallstudie notwendige Kooperation einiger Betriebe nicht in jedem Fall sichergestellt werden konnte. Daher kam es im weiteren Untersuchungsverlauf mehrmals zu Veränderungen und Anpassungen zwischen den geplanten und durchgeführten Fallstudien. Tabelle 2 stellt das realisierte Fallstudienkonzept mit den jeweiligen Untersuchungsgegenständen und den befragten Zielgruppen dar. Die Sortierung und Zusammenfassung einzelner Untersuchungsgegenstände basiert vorwiegend auf inhaltlichen Passungen, die Zusammenhänge und Strukturen in der Ausbildung von Kfz-Service-mechanikerinnen und Kfz-Service-mechanikern aufdecken. So sind Dokumentationen zu Befragungen bei Betrieben und in Schulen dann zusammengefasst, wenn sie in unmittelbarem Zusammenhang Auskunft zu Ausbildungs- und Beschäftigungsbedingungen der gleichen Zielgruppe geben konnten (z. B. Fälle 2, 11, 16-1, 20-1).

Fall 13 hat eine gewisse Sonderstellung, weil dort die Einschätzungen und Positionen berufsbildungspolitischer Akteure und der Verbandsvertreter/-innen zusammengefasst wurden. Fall 3-2 gibt darüber hinaus einen Einblick in die Einschätzungen einer großen, bundesweit agierenden Werkstattkette, die des Öfteren als potenzieller Arbeitgeber für Kfz-Service-mechaniker/-innen gehandelt wird.

Die Befragten in den Fallstudien haben vielschichtige Antworten vor dem Hintergrund des eigenen Wirkungsfelds als Betriebs- oder Werkstattleiter/-in, Personalverantwortliche/-r, Gesellin/Geselle, Auszubildende/-r, Lehrkraft, Innungs- oder Prüfungsausschussmitglied oder Auszubildende/-r gegeben. Jeder Fall vermittelt für sich einen Eindruck davon, wie in der Ausbildungspraxis mit dem Erprobungsberuf Kfz-Service-mechaniker/-in umgegangen und wie er beurteilt wird.

5 Ergebnisse

5.1 Datenqualität

Die Rückläufe der Erhebungen sind zusammenfassend in Tabelle 3 aufgeführt und variieren beträchtlich zwischen den fünf einbezogenen Zielgruppen. Als Rücklauf wurde jeder vollständig beendete (Online-)Fragebogen gekennzeichnet. Vor allem Lehrkräfte haben in der Regel den Fragebogen angeschaut (728 Aufrufe), jedoch nur teilweise bearbeitet. Aus diesem Grund sinkt die Anzahl der auswertbaren Datensätze spürbar. Entsprechend wurden die Datensätze vor der Auswertung bereinigt und der Rücklauf mit Bezug zu einer zuvor bestimmten Grundgesamtheit bewertet. Es wurden zwar alle Betriebe, Lehrkräfte, Kammern, Innungen und auch alle Auszubildenden zum/zur Kfz-Service-mechaniker/-in angesprochen (Vollerhebung),

allerdings kommen diese mit Ausnahme der 1.719 Auszubildenden, die im Jahr 2008 einen neuen Ausbildungsvertrag geschlossen haben, nicht in Gänze als Grundgesamtheit infrage. Denn nicht jede berufliche Schule und jeder Kfz-Betrieb ist mit der Ausbildung von Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz-Servicemechanikern befasst oder über den Beruf informiert und an einer Stellungnahme interessiert. Die prozentuale Beteiligungsquote an der Befragung muss daher vor dem Hintergrund dieser Grundgesamtheit gelesen und bewertet werden.

Tabelle 3: Zusammenschau der Rückläufe aller fünf Erhebungen

Zielgruppe	Rücklauf (beendete Fragebogen)	Grundgesamtheit
Betriebe	356 (22,8 %)	1.558 ausbildende Betriebe; insgesamt 38.300 Betriebe
Lehrkräfte	65 (3,6 %)	86 Lehrkräfte, die Kfz-Servicemechaniker/-innen unterrichten; 1807 Lehrkräfte, die Kfz-Mechatroniker/-innen unterrichten
Kammern	166 (ca. 75 % HWK)	53 HWK + 82 IHK
Innungen	35 (14,6 %)	239
Auszubildende (Kohorte 2008)	741 (43,1 %)	1.719 (Neuverträge 2008)

Unter den 38.300 Betrieben im Kfz-Gewerbe in Deutschland bilden ca. 18.500 bis 19.200 Betriebe in Handwerk sowie Industrie und Handel aus (Ausbildungsbetriebsquote: 48,3%; BIBB 2010, Tab. A5.10.1-21; vgl. auch Tab A5.10.1-19).² Bei einer Ausbildungsquote von ca. 18 Prozent (Abbildung 2) und einer betrieblichen Durchschnittsgröße von zwölf Mitarbeitenden bildet statistisch jeder Betrieb 2,16 Jugendliche aus. Überträgt man diesen Schnitt auf die tatsächlich zum Zeitpunkt der Befragung in Ausbildung befindlichen 3.366 Auszubildenden zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in, ergeben sich rechnerisch 1.558 ausbildende Betriebe als Grundgesamtheit (Tabelle 3). An dieser Grundgesamtheit gemessen beträgt die Rücklaufquote 22,8 Prozent.

2 Der BIBB-Datenreport zum Berufsbildungsbericht weist als Quelle die Betriebsdatei der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit für „Kfz-Instandhaltung; -reparatur“ aus; Stichtag jeweils 31. Dezember. Das Kfz-Gewerbe (Handwerksbereich), die Niederlassungen (meist IHK-Einzugsbereich) und sonstige Betriebe im Kfz-Sektor sind kaum einwandfrei und eindeutig unter dieser Klassifikation quantitativ bestimmbar.

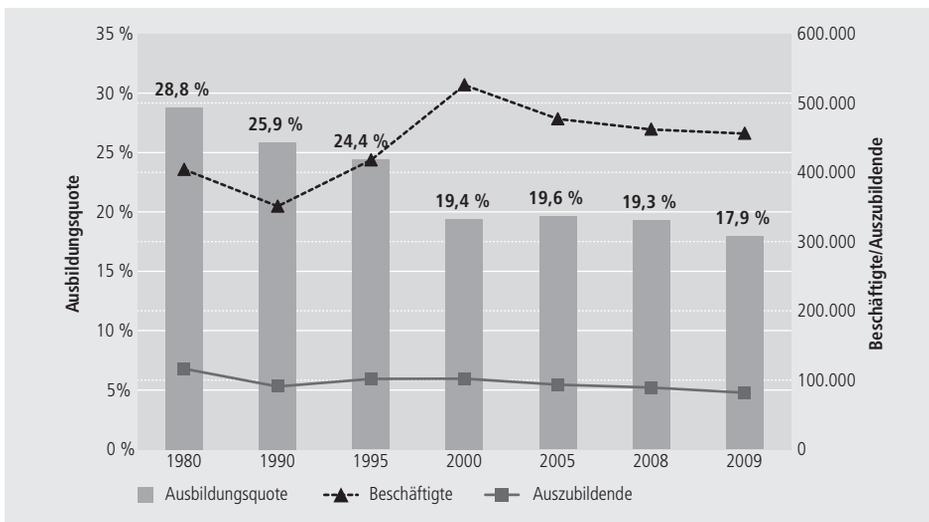
5.2 Zusammenfassung zentraler Erkenntnisse

Schriftliche Befragungen und qualitative Untersuchungen führen zu folgenden Erkenntnissen, die hier aufgrund des Umfangs der bundesweiten Erhebung auszugsweise entlang der Forschungsfragen strukturiert und zusammenfassend dargelegt werden:

1. Bedarf an Mitarbeitenden mit einem gegenüber dem/der Kfz-Mechatroniker/-in verminderten Qualifikationsprofil

Das Einstellungsverhalten der Betriebe, so wie es in der schriftlichen Befragung seinen Niederschlag fand, ist widersprüchlich. Etwa die Hälfte der Befragten sieht einen Bedarf an niedrigeren Qualifikationsniveaus (43,2%); tatsächlich eingestellt werden im eigenen Betrieb jedoch höher Qualifizierte, mindestens also Kfz-Mechatroniker/-innen. Die Fallstudien zeigen, wie dieses Verhalten zu erklären ist: Nur große Betriebe und darunter vor allem Nutzfahrzeugbetriebe sehen für niedriger Qualifizierte prinzipiell Einsatzmöglichkeiten. Aber auch diese Betriebe können nur einen sehr kleinen Anteil gering qualifizierte Mitarbeitende integrieren und setzen für die Kernbelegschaft auf Kfz-Mechatroniker/-innen. Dort wo ein Bedarf für Kfz-Servicemechaniker/-innen vermutet werden konnte, nämlich für den Schnellservice und insbesondere für die in diesem Segment zu verortenden Werkstattketten, werden derart ausgebildete Fachkräfte grundsätzlich nicht eingestellt.

Abbildung 2: Ausbildungsquote im Kfz-Handwerk auf der Basis der Angaben der ZDK-Geschäftsberichte (vgl. ZDK o. J.)



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

Betriebe jeglicher Größe und Betriebsorganisation verneinen die „Passung“ des Qualifikationsprofils von Kfz-Servicemechanikerinnen und Kfz-Servicemechanikern zu den existierenden Anforderungen. Dies gilt für die in den Fallstudien und den schriftlichen Befragungen identifizierbaren Arbeitsorganisationsformen, die zukünftigen Entwicklungen der Arbeitsfelder und auch für den wirtschaftlichen Einsatz von Fachkräften in der Werkstatt unter Qualitätsansprüchen und bei Verbundarbeiten. Den betrieblichen Kontexten eher fernstehende Ausbildungsbeteiligte aus Kammern und auch beruflichen Schulen hingegen sind von einer Passung des Profils und von den Einsatzmöglichkeiten für Kfz-Servicemechaniker/-innen in bestimmten Werkstatttypen (Schnellservice, Reifenhandel) überzeugt. Werden die von diesen Gruppen genannten Werkstatttypen jedoch befragt, stellt sich die Vermutung der Passung des Qualifikationsprofils etwa für die Schnellserviceketten als falsch heraus. Die von einem/einer Facharbeiter/-in 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-Servicemechaniker/-innen zu beschäftigen, wird betont, dass unabhängig von der Art des Abschlusses zwei Jahre Ausbildung nicht ausreichen, selbst dreieinhalb Jahre noch knapp bemessen sind und Erfahrung eine enorm wichtige Komponente für kompetentes Handeln der Mitarbeitenden ist.

3. Parallelität der Ausbildung „Kfz-Servicemechaniker/-innen“ und „Kfz-Mechatroniker/-innen“

Hier gibt es drei Argumentationslinien, die unauflösbare Widersprüche untereinander und teilweise auch in sich enthalten:

Argument 1

Die Parallelität der Ausbildung wird in nahezu allen Fällen als Bedingung für die Fortführung der Ausbildung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in bezeichnet, weil letztlich nur dieses Profil in den Werkstätten eingesetzt werden kann. Die Option der Fortsetzung der Ausbildung in einem dreieinhalbjährigen Ausbildungsgang wird sowohl von Betrieben als auch vom ausbildenden Personal bei Bildungsträgern und beruflichen Schulen eingefordert. Die befragten Auszubildenden sehen in der Parallelität ebenfalls die Chance, ihren eigentlichen Wunschberuf Kfz-Mechatroniker/-in noch erlernen zu können.

Argument 2

Für einen zweijährigen Ausbildungsberuf im Kfz-Sektor, der zu einer Beschäftigungsfähigkeit schwächerer Schulabsolvierender führen soll, wäre ein anderes Profil erforderlich. Der Berufsausbildungsabschnitt nach zwei Jahren der Kfz-Mechatroniker-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. Wird das Profil nun verändert, verweisen die entsprechenden Vorschläge auf das Profil Kfz-Mechatroniker/-in. Wird es nicht verändert, wird keine Beschäftigungsfähigkeit erreicht.

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; diese kann einerseits bewusst gewählt werden, 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 darauf verwiesen, dass die auszubildenden Kfz-Servicemechaniker/-innen andere Lernvoraussetzungen mitbringen und daher anders unterrichtet werden müssen.

Es lässt sich daher zusammenfassend der folgende zirkulare und nicht auflösbare Zielkonflikt feststellen: Wird die Ausbildung nach zwei Jahren beendet, dann erhalten die Absolvierenden keinen adäquaten Arbeitsplatz. Wird die Ausbildung auf das betriebliche Anforderungsprofil ausgerichtet, dann ergibt sich eine Übereinstimmung mit dem Profil des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in. Werden andere Qualifikationen in das Profil integriert, ist keine Parallelität der Ausbildung mehr realisierbar und der Durchstieg zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in nicht mehr sicherzustellen.

4. Umfang der Abschlussprüfung zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in

Aus Sicht der Prüfenden würde eine Veränderung der Ausbildungsinhalte den Prüfungsaufwand deutlich erhöhen, da die Abschlussprüfung derzeit im Wesentlichen dem Teil 1 der gestreckten Prüfung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in entspricht. Teilweise wird von zu hohen Anforderungen berichtet, die Berufsschulen an Auszubildende stellen. Dies führt zu schlechten Benotungen der schwachen Auszubildenden, obwohl die Betriebe mit den betrieblichen Leistungen durchaus zufrieden sind. Diese Problematik könnte durch eine Anpassung der Prüfung weitestgehend behoben werden, würde aber auch eine inhaltliche Änderung der Ordnungsmittel voraussetzen. Für den Fall allerdings, dass der Prüfungsumfang hinsichtlich der in § 11 (BMW 2009) geforderten Arbeitsaufgaben für die Prüfung reduziert wird,

würde man Gefahr laufen, den Durchstieg zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in und auch die Beschäftigungsfähigkeit der Prüflinge noch stärker infrage zu stellen.

5. 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-Servicemechanikerinnen und -mechanikern ablehnen, da auch bei Standardarbeiten flexible und umfassend ausgebildete Fachkräfte benötigt werden, um die Qualität der Arbeiten sicherzustellen. Modulbauweisen und darauf bezogene Austauschkonzepte sind bereits heute verwirklicht und fordern von den Fachkräften in der Kfz-Werkstatt weniger Detailkenntnisse zu den in Fahrzeugen eingebauten Aggregaten und mehr Kompetenzen für fehlerfreies und vorausschauendes Arbeiten unter Beachtung technischer Zusammenhänge. Es besteht also mehr Bedarf an Kompetenzen für komplexe Reparaturprozesse als für einfache Austauscharbeiten. Dies gilt insbesondere für die vermeintlich einfachen Austauschreparaturen, die in der Regel im Zusammenhang mit Verbundarbeiten stehen.

6. Berufliche Handlungsfähigkeit der Kfz-Servicemechaniker/-innen

Eine vollwertige Beschäftigung als Kfz-Servicemechaniker/-in, dessen/deren Ausbildung nach nur zwei Jahren endet, halten die Befragten für nicht realisierbar. Die Ausbildungsdauer von zwei Jahren wird als zu kurz angesehen; selbst eine Ausbildungszeit von dreieinhalb Jahren – wie im Fall des Berufsprofils Kfz-Mechatroniker/-in – qualifiziert noch nicht für alle Aufgaben in einer Kfz-Werkstatt. Korrespondierend mit den Ergebnissen der Forschungsfragen 1 und 2 (s. dazu Kap. 3) ist festzustellen, dass mit der Ausbildung zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in keine berufliche Handlungsfähigkeit erreicht wird, mit der die Anforderungen einer Kfz-Werkstatt erfüllt werden können.

7. Chancenverbesserung durch die Ausbildung für schwächere Jugendliche

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen eine Chancenverbesserung für schwächere Jugendliche beim Einstieg in eine Berufsausbildung an, wobei insbesondere kleine Kfz-Betriebe Ausbildungsbereitschaft demonstrieren. Die Tendenz, bei öffentlich geförderter Berufsausbildung nur zur/zum Kfz-Servicemechaniker/-in auszubilden, verringert die Chancen der Absolventinnen und Absolventen auf eine betriebliche Beschäftigung. Eine Verbesserung der Chancen auf dem Arbeitsmarkt ist nicht gegeben, da Betriebe nur in geringem Maße Kfz-Servicemechaniker/-innen einstellen. In

Ländern wie Berlin, wo das Ausbildungsprofil Kfz-Service-mechaniker/-in verstärkt ausgebildet wurde, sank in gleichem Maße die Einstellungsbereitschaft für so ausgebildete Absolventinnen und Absolventen.

6 Schlussbetrachtung

Die Ergebnisse der Evaluationsstudie belegen, dass bei Forschungsansätzen, die den Gegenstand aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten, Ergebnisse erarbeitet werden können, die für Personen, die für die Gestaltung und Implementierung von Berufsbildern zuständig sind, eine wichtige Grundlage für Entscheidungen liefern können. Das verhindert, dass über Berufsbilder „nach Gefühl“ und ohne geeignete Datenlage entschieden wird. Forschungsmethodisch betrachtet war es besonders aufschlussreich, neben der quantitativen Befragung vor allem qualitativ erhobene Ergebnisse erarbeitet zu haben, weil erst dadurch eine ausdifferenzierte und ausgewogene Interpretation und Bewertung der quantitativ erhobenen Fakten möglich war.

Die Untersuchungen zeigten Zusammenhänge auf, die im Vorfeld von der zuständigen Steuerungsgruppe nicht bedacht werden konnten, weil derartige Entwicklungen nicht zu vermuten waren. Die Erhebungsergebnisse sorgten für eine hohe Transparenz der verschiedenen Entwicklungen und lieferten mehrfach abgesicherte Antworten auf die Forschungsfragen. Dadurch war es den Mitgliedern der Steuerungsgruppe möglich, fundiert zu beraten und anhand der Datenlage zu prüfen, ob bspw. der Erprobungsberuf Kfz-Service-mechaniker/-in in eine Rechtsverordnung übergehen oder eingestellt werden soll. Letztendlich folgten die Entscheider den Ergebnissen der Evaluationsstudie, den Erprobungsberuf einzustellen und ein Neuordnungsverfahren für den/die Kfz-Mechatroniker/-in einzuleiten.

Literatur

- BAETHGE, Martin; SOLGA, Helga; WIECK, Markus; PETSCH, Christiane: Berufsbildung im Umbruch: Signale eines überfälligen Aufbruchs. Berlin 2007
- BECKER, Matthias: Handlungsorientierte Fachinterviews. In: RAUNER, Felix (Hrsg.): Handbuch Berufsbildungsforschung. Bielefeld 2005, S. 601–606
- BECKER, Matthias; SPÖTTL, Georg: Berufswissenschaftliche Forschung. Ein Arbeitsbuch für Studium und Praxis. Frankfurt a. M. u. a. 2008
- BECKER, Matthias; SPÖTTL, Georg; KARGES, Torben; MUSEKAMP, Frank; BERTRAM, Bärbel: Kfz-Service-mechaniker/in auf dem Prüfstand. Bielefeld 2012
- BERTRAM, Bärbel; BECKER, Matthias; SPÖTTL, Georg: Zusammenfassung der Ergebnisse der Evaluation der Berufsausbildung zum Kfz-Service-mechaniker/zur Kfz-Service-mechaniker/in. Bonn 2009. – URL: www.bibb.de/dokumente/pdf/a42_fahrzeugtechnische-berufe_evaluierung-kfz-servicemechaniker.pdf (Stand: 15.08.2013)

- BOLTE, Karl Martin; BECK, Ulrich; BRATER, Michael: Der Berufsbegriff als Instrument soziologischer Analyse. In: BOLTE, Karl Martin (Hrsg.): Mensch, Arbeit und Betrieb: Beiträge zur Berufs- und Arbeitskräfteforschung. Weinheim 1988, S. 39–54
- BUNDESAUSSCHUSS FÜR BERUFSBILDUNG: Empfehlung betr. Kriterien und Verfahren für die Anerkennung und Aufhebung von Ausbildungsberufen. – URL: www.bibb.de/dokumente/pdf/empfehlung_028-kriterien-verfahren_erkennung_aufhebung_ausb.berufen_203.pdf (Stand: 15.08.2013)
- BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG (BIBB): BIBB-Datenblätter der Aus- und Weiterbildungsstatistik des Bundesinstituts für Berufsbildung auf Basis der Berufsbildungsstatistik des Statistischen Bundesamtes (Erhebung zum 31.12.), Bonn 2008. – URL: berufe.bibb-service.de/Z/B/30/7609.pdf (Stand: 15.08.2013)
- BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG (BIBB): Datenreport zum Berufsbildungsbericht. Bonn 2010
- BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (BMWA): Verordnung über die Entwicklung und Erprobung des Ausbildungsberufes Kraftfahrzeugservicemechaniker/Kraftfahrzeugservicemechanikerin vom 2. Juni 2004. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2004 Teil I Nr. 27, ausgegeben zu Bonn am 11. Juni 2004. (Verlängerung der Erprobungsverordnung am 25. Juni 2009, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2009 Teil I Nr. 37, ausgegeben zu Bonn am 2. Juli 2009, S. 1598 ff.). Bonn 2004/2009. – URL: www2.bibb.de/tools/aab/ao/dvo-kfz-sm09.pdf (Stand: 15.08.2013)
- GRUBER, Sabine; WEBER, Heiko; ZELLER, Beate; SAILMANN, Gerald: Allrounder in der Produktion. Der neue zweijährige Beruf Maschinen- und Anlagenführer – Antwort auf veränderte betriebliche Anforderungen? Bielefeld 2007
- KELLE, Udo; KLUGE, Susann: Vom Einzelfall zum Typus: Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. Opladen 1999
- KRENN, Sylvia; STUMPF, Felix: Moderne Berufsstrukturen in der Elektroindustrie: der zweijährige Ausbildungsberuf Industrieelektriker/-in. Bielefeld 2012
- SPÖTTL, Georg; BREMER, Rainer; GROLLMANN, Philipp; MUSEKAMP, Frank: Gestaltungsoptionen für die duale Organisation der Berufsbildung. Hrsg. v. Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf 2009
- ZENTRALVERBAND DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE e.V. (ZDK): Geschäftsberichte des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Zahlen und Fakten. Bonn o. J. (verschiedene Ausgaben). – URL: www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/zahlen-fakten.html (Stand: 10.10.2013)
- ZINKE, Gerd; SCHENK, Harald: Kurzexpertise Berufsqualifizierung zum/zur Industrieelektriker/in. Hrsg. vom Bundesinstitut für Berufsbildung. Bonn 2007

© 2014 by Bundesinstitut für Berufsbildung, Bonn
Herausgeber: Bundesinstitut für Berufsbildung, 53142 Bonn
Internet: <http://www.bibb.de/veroeffentlichungen>

aus: BECKER, Matthias; SPÖTTL, Georg: Berufswissenschaftliche Fallstudien und deren Beitrag zur Evaluation des Ausbildungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in.

In: SEVERING, Eckart; WEIß, Reinhold (Hrsg.): Weiterentwicklung von Berufen – Herausforderungen für die Berufsbildungsforschung. Bielefeld 2014, S. 99 - 116



Der Inhalt dieses Werkes steht unter einer Creative Commons Lizenz
(Lizenztyp: Namensnennung – Keine kommerzielle Nutzung – Keine Bearbeitung – 3.0 Deutschland).

Das Werk wird durch das Urheberrecht und/oder einschlägige Gesetze geschützt. Jede Nutzung, die durch diese Lizenz oder Urheberrecht nicht ausdrücklich gestattet ist, ist untersagt. Weitere Informationen finden Sie im Internet auf unserer Creative Commons-Infoseite: <http://www.bibb.de/cc-lizenz>