Bundesinstitut für Berufsbildung BIBB

Forschen
Beraten
Zukunft gestalten

Entwicklungsprojekt **4.2.327**

Abschlussbericht der Evaluierung der Berufsausbildung zum Kfz-Servicemechaniker/ zur Kfz-Servicemechanikerin

Bärbel Bertram
Andreas Stöhr
Barbara Schild (im Projekt bis Dez. 2010)

Laufzeit IV/2009 – IV/2011

Bundesinstitut für Berufsbildung
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

Telefon: 0228 / 107 -2227
Fax: 0228 / 107 - 2993
E-Mail: bertram@bibb.de

www.bibb.de

Bonn, 01. Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

Abstract 2

1 Ausgangslage/Problemdarstellung 2

2 Projektziele 3

3 Methodische Vorgehensweise 3

4 Ergebnisse 4

5. Zielerreichung 8

6 Empfehlungen, Transfer, Ausblick 9

Veröffentlichungen 10

Abstract

Es ist erkennbar, dass das Profil des Ausbildungsberufes Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin - als zielgruppenspezifischer Ausbildungsberuf - nur eingeschränkte Akzeptanz erfährt. Ein nennenswerter Bedarf an Beschäftigten mit diesen Qualifikationen war nicht konkret nachweisbar; eher ist ein Bedarf an höherwertigen Qualifikationsprofilen festzustellen, die auf das Profil Kfz-Mechatroniker/-in hindeuteten. Fazit ist, dass das High-Tech-Produkt Auto von nur zweijährig ausgebildeten Jugendlichen nicht beherrschbar ist. Ein Berufsabschluss in diesem Beruf führt nicht zu ausreichenden Beschäftigungsaussichten. Als Konsequenz der Ergebnisse der Evaluation werden zwei Varianten empfohlen, die beide dazu führen, dass der Beruf Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin nicht mehr als eigenständiger Ausbildungsberuf bestehen bleibt. Sein Profil soll in die Ausbildung des Berufs Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin integriert werden.

1 Ausgangslage/Problemdarstellung

Ausgangssituation

Die Kfz-Branche hat eine große Bedeutung für die Berufsausbildung und versucht, zusammen mit den Sozialpartnern und dem BIBB, Aus- und Weiterbildungsbildungsmöglichkeiten für Jugendliche zu schaffen. Kurz nach der Neuordnung der fahrzeugtechnischen Berufe im Jahr 2004 waren sich Arbeitgeberseite der Kfz-Branche und der Verordnungsgeber darüber einig, einen „neuen“ zweijährigen Beruf, den Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin[1], zu entwerfen. Seine Ausbildungsinhalte basieren auf den ersten beiden Ausbildungsjahren des in 2003 neu geordneten Ausbildungsberufes Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin.

[1] Bundesgesetzblatt Jahrgang 2004 Teil I Nr. 27, ausgegeben zu Bonn am 11. Juni 2004, Seite 1057, Verordnung über die Entwicklung und Erprobung des Ausbildungsberufes Kraftfahrzeugservicemechaniker/ Kraftfahrzeugservicemechanikerin vom 2. Juni 2004

Mit dem Ausbildungsberuf Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin sollte eher praktisch begabten Jugendlichen (mit schlechteren Startchancen) ein zusätzliches Angebot im Kfz-Bereich offeriert und somit eine zusätzliche Chance auf dem Ausbildungsmarkt gegeben werden. Mit dieser Intention wurde der zweijährige Ausbildungsberuf Kfz-Servicemechaniker/ Servicemechanikerin zum 01. August 2004 für eine Erprobung bis zum 31. Juli 2009 verordnet (BGBL I, Nr. 27, S. 1057 ff.). Die Erprobungsverordnung wurde mit geringen Modifikationen bis zum 31. Juli 2013 verlängert (BGBL I, Nr. 37, S. 1598 ff.). Derzeit ist es in diesem Beruf möglich, die Ausbildung - nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung in den fahrzeugtechnischen Berufen Kfz-Mechatroniker/-in, Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/-in, Mechaniker/-in für Karosserieinstandhaltungstechnik, Mechaniker/-in für Land- und Baumaschinentechnik, Mechaniker/-in für Reifen- und Vulkanisationstechnik und Zweiradmechaniker/-in in der Fachrichtung Motorradtechnik - nach den Vorschriften für die zweite Hälfte des zweiten Ausbildungsjahres fortzuführen. Bei Fortsetzung der Ausbildung, mit dem Ziel den Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker/-in zu erlernen, wird die Abschlussprüfung zum/zur Kfz – Servicemechaniker/-in als Teil 1 der Abschlussprüfung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in angerechnet[2].
Um die Akzeptanz des neuen Berufes, den Bedarf an Fachkräften in diesem Bereich sowie mögliche Schwierigkeiten, die sich künftig für diesen Beruf ergeben könnten, zu erheben, wurde in der Verordnung festgeschrieben, dass eine wissenschaftliche Evaluation der Berufsausbildung zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in durchzuführen ist.

2 Projektziele

Ziel dieser Untersuchung war es, bundesweit den Bedarf der Kfz-Branche für den Beruf Kfz-Servicemechaniker/in in der betrieblichen Praxis zu ermitteln, die für den Einsatz in Kfz-Betrieben erforderlichen Kompetenzen zu identifizieren, zu klären, ob die Absolventen und Absolventinnen auf die betriebliche Arbeitsrealität angemessen vorbereitet worden sind und ob sie nach dieser Ausbildung in den Arbeitsmarkt einmünden konnten. Weiterhin waren Schlüsse hinsichtlich einer ggf. notwendigen Neu- bzw. Umgestaltung des Berufes zu ziehen sowie, falls erforderlich, die Neuausrichtung der bestehenden Kfz-Berufe vor dem Hintergrund sich wandelnder Servicekonzepte in den Werkstätten in den Blick zu nehmen.

3 Methodische Vorgehensweise

Die bundesweite Evaluierung des Ausbildungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in basiert auf quantitativen schriftlichen Befragungen (mittels Fragebogen, überwiegend online) und qualitativen Fallstudien (Arbeitsprozessanalysen mittels Arbeitsbeobachtung und handlungsorientierten Fachinterviews sowie leitfadengestützten Interviews). Schriftliche Befragungen und Fallstudien wurden eng aufeinander bezogen, um eine möglichst breite und valide Erhebungsweise abzusichern.

[2] vgl. §12 der o.-g. Ausbildungsordnung zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in

4 Ergebnisse

Auf der Grundlage der Evaluationsergebnisse können im Folgenden, mit Bezug zu den acht zugrunde liegenden Forschungsfragen, zusammenfassend folgende Erkenntnisse dargelegt werden:

1. **Bedarf** an Mitarbeiter/-innen 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 annähernd der Hälfte der Betriebe wird ein Bedarf an niedrigeren Qualifikationsniveaus gesehen, tatsächlich eingestellt werden im eigenen Betrieb eher höher Qualifizierte, mindestens jedoch Kfz-Mechatroniker/-innen. 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/-innen „verkraften“ 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 dergestalt ausgebildete Fachkräfte grundsätzlich nicht eingestellt.

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 (Ausbilder/-innen bei Bildungsträgern, Lehrkräfte, Verantwortliche bei Kammern) hingegen sind von einer Passung des Profils und Einsatzmöglichkeiten für Kfz-Servicemechaniker/-innen in bestimmten Werkstattypen (Schnellservice, Reifenhandel) überzeugt. Werden die von diesen Gruppen genannten Werkstatttypen jedoch befragt, stellen sich diese Vermutungen als falsch heraus. Die von 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 würden, selbst dreieinhalb Jahre noch knapp bemessen wären und Erfahrung eine enorm wichtige Komponente für kompetentes Handeln der Mitarbeiter/-innen 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-Mechatroniker/-in und damit als unabdingbar bezeichnet, weil letztlich nur das Profil Kfz-Mechatroniker/-in 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-Mechatroniker/-in 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-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 würde.

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-Servicemechaniker/-innen 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 davon überzeugt sind, die benötigten Qualifikationen unabhängig von den Ordnungsmitteln und sogar unabhängig vom gewählten Ausbildungsprofil (Mechatroniker/-in/Servicemechaniker/-in) zu vermitteln.

Ergänzungen und Änderungen der Ordnungsmittel werden hingegen eher von Lehrkräften und Ausbildern außerbetrieblicher Bildungseinrichtungen gewünscht, z.B. hinsichtlich einer neuen Anordnung und anderer Zeitvorgaben für die Lernfelder. 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 teilweise auch bei überbetriebli-

chen 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 bei 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 würden. Dieses führe zu schlechten Benotungen der schwachen Auszubildenden, obwohl die Betriebe mit deren Leistungen durchaus zufrieden seien. 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-Mechatroniker/-innen (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-Servicemechaniker/-innen 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-Mechatroniker/-in, 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-Servicemechaniker/-innen verdeutlicht dieses. Entweder haben diese ihre Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker/zur Kfz-Mechatronikerin fortgesetzt und 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 selbst bei Fast-Fit-Ketten keine Akzeptanz erfahren 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, wobei hier sogar eher kleine Kfz-Betriebe eine Ausbildungsbereitschaft signalisieren.

Die Tendenz, bei öffentlich geförderten Berufsausbildungen nur noch den Kfz-Servicemechaniker/die Kfz-Servicemechanikerin anzubieten, verringert die Chancen der Absolventen/Absolventinnen eher, da Ausbilder/-innen 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-Servicemechaniker/-innen 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-Servicemechaniker/-innen einstellen und die Einstellungsbereitschaft mit steigender Verbreitung des Ausbildungsprofils sogar eher sinkt.

Die Ergebnisse der hier vorliegenden Evaluierung zeigen, dass das Ausbildungsprofil des Kfz-Servicemechanikers/der Kfz-Servicemechanikerin bundesweit unter den Beteiligten nur geringe Akzeptanz findet. Auch berufsbildungspolitisch aktive Vertreter/-innen aus Innungen, Landesverbänden und Berufsschulen wurden im Rahmen von offenen Interviews zu ihren

Einschätzungen zur Ausbildung, Erprobung und zu Beschäftigungsaussichten von Kfz-Servicemechanikern/Kfz-Servicemechanikerinnen befragt. Die Grundeinstellung zur Ausbildung eines zweijährigen Kfz-Servicemechanikers/einer Kfz-Servicemechanikerin ist dominiert von der Haltung, dass diese Ausbildung nicht zielführend ist. Das High-Tech-Produkt Auto ist von nur zweijährig ausgebildeten Jugendlichen nicht beherrschbar. Ein Berufsabschluss führt kaum zu ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten. Im Jahr 2009 wurden 44 % der Ausbildungsverhältnisse in diesem Beruf öffentlich gefördert; das ist außergewöhnlich hoch. Ein nennenswerter Bedarf an Beschäftigten mit der Qualifikation Kfz-Servicemechaniker/-in war nicht nachweisbar; eher war ein Bedarf an höherwertigen Qualifikationsprofilen festzustellen, die auf das Profil Kfz-Mechatroniker/-in hindeuteten.

5. Zielerreichung

Der Zwischenbericht wurde am 30.06.2010 vorgelegt. Die Abgabe des Abschlussberichts erfolgte Anfang August 2011.

16.02.2010	Erteilung des Zuschlages; Beginn der Arbeiten
25.02.2010	**1. Arbeitssitzung** (BIBB + Auftragnehmer/in (AN)) in Bonn (Erläuterung Projektverlauf/-idee; Fragebogen diskutieren)
05.03.2010	**1. Projektbeirats-Sitzung** in Bonn (Vorstellung der Fragebogen)
24.03.2010	**2. Arbeitssitzung** (BIBB + AN) in Bonn (Prüfungstermine - endgültige Fassung der Fragebogen - und Interviewleitfäden)
April- Dezember 2010	Durchführung **schriftliche Befragungen**
Ab April 2010	Beginn der Feldphase
April 2010 - März 2011	Durchführung der **Fallstudien**
April 2010	Beginn der **Befragung der Betriebe**
April 2010	Eröffnung der Online-Befragung
Zum Termin der Abschlussprüfungen	Versand der Fragebogen an Auszubildende und zuständige Stellen zeitnah zu den jeweiligen Prüfungen im Bundesland
30.06.2010	**Abgabe Zwischenbericht**
09.07.2010	**2. Projektbeirats-Sitzung** in Bonn (Präsentation der Ergebnisse, Zwischenbericht)
Herbst 2010	**3. Arbeitssitzung** (BIBB+AN) in Bonn (nach den Erfordernissen des Projektes sowie zum aktuellen Stand der Arbeiten und zum weiteren Vorgehen)
März 2011	**Abschluss der Feldphase**
31.05.2011	**Entwurf Abschlussbericht**
15.06. 2011	**4. Arbeitssitzung** (BIBB + AN) in Bonn (Vorstellung und Diskussion des Abschlussberichts)
30.06.2011	**3. Projektbeirats-Sitzung** in Frankfurt (Präsentation der Ergebnisse)
Aug. 2011	**Abgabe Abschlussbericht**

6 Empfehlungen, Transfer, Ausblick

Als Konsequenz der Ergebnisse der Evaluation werden zwei Varianten empfohlen, die beide dazu führen, dass der Beruf Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin nicht mehr als eigenständiger Ausbildungsberuf bestehen bleibt. Sein Profil soll in die Ausbildung des Berufs Kfz-Mechatroniker/ Kfz-Mechatronikerin integriert werden. Die neue Struktur des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in wird voraussichtlich um eine „Service-Komponente“, entweder als Schwerpunkt, als Fachrichtung oder als Einsatzgebiet, erweitert. Die zweite Variante – das „Stufenmodell“ – ist unter der Voraussetzung vorstellbar, dass für die Jugendlichen nach zwei Jahren eine arbeitsmarktfähige Ausstiegsoption besteht. Die Jugendlichen würden in beiden Fällen einen Ausbildungsvertrag über dreieinhalb Jahre erhalten. Dafür ist eine Neuordnung des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in erforderlich. Die an der Evaluation Beteiligten haben zwei Varianten herausgearbeitet:

Die **erste Variante** betrifft ein „Integrationsmodell“, bei dem das Profil des derzeitigen Erprobungsberufs Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin in das Profil des Kfz-Mechatronikers/der Kfz-Mechatronikerin integriert wird. Dadurch wird die Struktur des Berufs verändert und durch eine „Service-Komponente“ entweder als Schwerpunkt, als Fachrichtung oder als Einsatzgebiet ergänzt.
Als **zweite Variante** wird die Integration des Berufs Kfz-Servicemechaniker/ Kfz-Servicemechanikerin in das Profil des Kfz-Mechatronikers/der Kfz-Mechatronikerin in Form einer Stufenausbildung nach § 5 (2) 1 BBIG und § 26 (2) 1 HWO vorgeschlagen. Hier würde nach 24 Monaten die erste Stufe des Ausbildungsabschlusses des jetzigen Erprobungsberufs Kfz-Servicemechaniker/-in verankert. Diese Ausbildungsstufe könnte zum Beispiel als „Kfz-Systemmechaniker/-in“ oder (wie bisher) als „Kfz-Servicemechaniker/-in“ bezeichnet und anerkannt werden.

Die Integration des Berufes Kfz-Servicemechaniker/-in in die Berufsausbildung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in erfordert eine Veränderung der Struktur des bisherigen Berufes Kfz-Mechatroniker/-in. Dazu wird in Anlehnung an die Ergebnisse der Evaluation empfohlen, die gemeinsame Grundbildung für das erste Ausbildungsjahr der fahrzeugtechnischen Berufe beizubehalten, die zukünftige Berufsstruktur zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in in drei Fachrichtungen (Personenkraftwagentechnik, Nutzfahrzeugtechnik, Motorradtechnik) zu gliedern und diese im letzten halben Jahr in den Einsatzgebieten „Service und Reparatur“ oder „Diagnose“ zu vertiefen.
Auf der Basis der vorliegenden Evaluierungsergebnisse wird vorgeschlagen, vor dem 31.7.2013 (dem Zeitpunkt des Außerkrafttretens der Verordnungen über die Erprobung zum/zur Kfz-Servicemechaniker/-in) eine Neustrukturierung der Ausbildungsverordnung des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in vorzunehmen. Dem Verordnungsgeber wird empfohlen, vor dieser Neuordnung zusammen mit den Sozialpartnern abzuwägen, welche der beiden Varianten eingesetzt werden soll.

Veröffentlichungen

Pressemitteilung vom 02.11.11 http://www.bibb.de/de/59806.htm

Es ist eine Buchveröffentlichung der Evaluation geplant unter dem Titel:
BECKER, Matthias; SPÖTTL, Georg; KARGES, Torben; MUSEKAMP, Frank; BERTRAM, Bärbel (2012): Kfz-Servicemechaniker/-in auf dem Prüfstand. Chancen und Grenzen zielgruppenspezifischer Berufsausbildung. Berichte zur beruflichen Bildung.