

Im Rahmen einer Untersuchung über den Einsatz und die Entwicklung von Buchprogrammen in der innerbetrieblichen Aus- und Weiterbildung wurde ein Bestand von 500 Buchprogrammen ermittelt, deren Übernahme in die Medienbank abgeschlossen ist.

Neben der Erfassung und Bereitstellung von Unterrichtsmedien für die berufliche Ausbildung, wird von der Projektgruppe die Medienmarktsituation beobachtet und analysiert, um unter anderem als Grundlage für den weiteren Ausbau der Medienbank zu dienen [5].

Anmerkungen

- [1] Hecker, O.; Wehner, C.: Die MEDIENBANK des BIBB, Projektstand Februar 1976, Arbeitspapier der Projektgruppe MEDIENBANK, Berlin: BBF 1976
- [2] Marczinski, R.: Ein Informationssystem zum Bestandsnachweis von AV-Medien im Bildungsbereich. Vortrag auf der VISODATA 1975 in München. Erscheint 1976 im VISODATA 75 — Sammelband
- [3] Dieck, R.: Lernplatz Buchprogramme — Ein Informationssystem in der Lehrerausweis- und Weiterbildung. Vortrag auf der GPI-Tagung 1976 in Hamburg
- [4] Hertkorn, O.: Computer-Dokumentation „Arbeitstransparente“ Sonderdruck aus „Audiovision“ 3 (75), S. 25—27
- [5] Hecker, O.; Wehner, C.: Medienmarktsituation der beruflichen Bildung. Arbeitspapier der Projektgruppe MEDIENBANK, Berlin: BBF 1976

Jörg-Rainer Gerlach und Dietrich Krischok

Ausbildungsbegleitende Teilprüfungen am Beispiel der flugtechnischen Ausbildungsberufe

Am Beispiel der flugtechnischen Ausbildungsberufe wird deutlich, daß die Frage der Prüfungsart zu einer wichtigen Einflußgröße im Prozeß der Entwicklung von Ausbildungsordnungen werden kann. So kann z. B. durch die Prüfungsart die Ausbildungsdauer beeinflußt werden. Ausbildungsbegleitende Teilprüfungen bewirken tendenziell eine Verkürzung der Ausbildungszeit bei Beibehaltung des Qualifikationsniveaus. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, durch eine bessere Auslastung der Ausbildungsplätze die Ausbildungskapazitäten zu erhöhen. Eine gesetzliche Regelung, die die Einführung von ausbildungsbegleitenden Teilprüfungen für die flugtechnischen Berufe möglich macht, ist nach den vorliegenden Erfahrungen wünschenswert. Ob und inwieweit eine solche Regelung auf andere Ausbildungsberufe übertragbar wäre, sollte geprüft werden.

Neuordnung der flugtechnischen Ausbildungsberufe: Das Problem der Teilprüfungen

Die Ordnungsmittel für die Berufsausbildung zum Flugtriebwerkmechaniker wurden am 5.3.1964, zum Flugzeugmechaniker am 15.8.1961 und zum Metallflugzeugbauer am 14.4.1964 staatlich anerkannt.

Seit mehreren Jahren gibt es Bemühungen, initiiert vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), die geltenden Ordnungsmittel entsprechend dem Auftrag des BBiG an die technische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung anzupassen und diese in neu zu entwickelnden Ausbildungsordnungen zu berücksichtigen. Dies wird verständlich, wenn man sich z. B. klar macht, in welchem Maß die technologische Entwicklung im Flugzeugbau fortgeschritten ist und welche Bedeutung internationaler Verbund und technische Kooperation für die westeuropäische Luftfahrtindustrie in den vergangenen Jahren erlangt haben [1].

Zur Erarbeitung von Ausbildungsordnungsentwürfen für die flugtechnischen Berufe wurde im Herbst 1975 beim Bundesinstitut für Berufsbildungsforschung eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Sie ist paritätisch mit Experten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer besetzt, weiterhin gehören ihr Fachleute des BBF an.

Die Neukonstruktion der Ausbildungsordnungsentwürfe erfolgte zügig. Dabei wurden als Arbeitstitel neue Berufsbezeichnungen festgelegt:

- Für Flugtriebwerkmechaniker — Flugtriebwerkmonteur
- Für Flugzeugmechaniker — Fluggerätwart
- Für Metallflugzeugbauer — Fluggerätbauer

Außerdem wurden die Berufsbilder überarbeitet sowie die sachliche und zeitliche Gliederung der Berufsausbildung in Ausbildungsrahmenplänen neu erstellt. Für die drei Ausbildungsberufe ist eine gemeinsame Grundbildung vorgesehen. Die in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen konnten zwischen den beteiligten Gruppen schnell gelöst werden. Gegen Ende der Ordnungsarbeit wurde jedoch besonders deutlich, daß die Frage der Ausbildungsdauer und damit verbunden die Prüfungsart in der Ausbildung ein schwieriges Problem ist, das den Fortgang der Neuordnung gefährdet [2].

Teilprüfungen und Ausbildungszeit

Nach der Häufigkeit der in einem Ausbildungsgang durchgeführten Prüfungen lassen sich punktuelle und kontinuierliche Prüfungen unterscheiden. Die Länge der Ausbildungszeit wird durch die angewendete Prüfungsart beeinflußt, wie unten dargestellt.

Punktuelle Prüfungen sind die Zwischenprüfung(en) nach § 42 BBiG und die Abschlußprüfung nach § 34 BBiG. Unter kontinuierlicher Prüfung wird verstanden:

In der beruflichen Erstausbildung werden Prüfungen materiell auf den Stoff eines Ausbildungsabschnitts bezogen, während der Berufsausbildung begleitend abgenommen, verfahrensmaßig wie Abschlußprüfungen nach § 34 BBiG durchgeführt und als Prüfungsleistung auf das Ergebnis der Abschlußprüfung angerechnet [3].

Die generelle Vorschrift des BBiG zur Frage der Ausbildungsdauer lautet:

§ 25, Abs. 2: „Die Ausbildungsordnung hat mindestens festzulegen ... die Ausbildungsdauer; sie soll nicht mehr als drei und nicht weniger als zwei Jahre betragen ...“.

Gesetzliche Sollbestimmungen sind bindend. Nur in besonders begründeten Ausnahmefällen darf von ihnen abgewichen werden [4].

Die Ausbildungszeit beträgt nach den geltenden Ordnungsmitteln für die flugtechnischen Berufe dreieinhalb Jahre. Die Gewerkschaften treten für eine Verkürzung auf drei Jahre ein.

Eine dreijährige Ausbildungszeit entspräche auch der von BENNER vorgeschlagenen und begründeten Regelausbildungsdauer [5]. Durch die Einführung einer Regelausbildungsdauer wäre „der Ausbildungsberuf als Bildungskategorie ... teilweise von sozial-, standes- und tarifpolitischen Einflußgrößen befreit“ [6].

Die Arbeitgeberseite will der dreijährigen Ausbildungsdauer nur zustimmen, wenn während des Ausbildungsganges auf die Abschlußprüfung anrechenbare Teilprüfungen (fortlaufende Lernfortschrittskontrollen — ähnlich dem französischen System ‚contrôle continu‘ [7]) durchgeführt werden können.

Begründet wird dies wie folgt:

Bei einer in Ausbildungsabschnitte gegliederten Ausbildung sollten nach jedem Abschnitt die erlernten Fertigkeiten und Kenntnisse abgeprüft werden. Bei einer Anrechnung der Leistungen in der Fertigungsprüfung entfielen gegenüber einer punktuellen Zwischen- bzw. Abschlußprüfung Übungsverluste und damit Wiedereinübungszeiten zur Vorbereitung auf die Zwischen- bzw. Abschlußprüfung.

Die Frage, inwieweit es aus berufspädagogischer Sicht sinnvoll ist, daß die vor punktuellen Abschlußprüfungen üblichen Vorbereitungszeiten verringert werden, kann im Rahmen dieses Aufsatzes nicht diskutiert werden.

Durch die bei Teilprüfungen erzielbare Zeitersparnis wurde eine Verkürzung der Ausbildungszeit möglich bei gleichzeitiger Erhaltung des derzeit in den genannten Ausbildungsberufen der Luft- und Raumfahrtindustrie, sowie der Fluggesellschaften erreichten und unverzichtbaren Qualifikationsniveaus.

Anrechenbare Teilprüfungen sind jedoch nach dem Berufsbildungsgesetz von 1969 nicht möglich. Einzelregelungen, wie sie z. B. von der IHK Ludwigshafen im Hinblick auf die Befreiung vom Fertigkeitsteil der Zwischenprüfungen bei einer entsprechenden Organisation des Ausbildungsganges im Jahre 1975 Ausbildungsbetrieben angeboten wurden, sind nicht auf einen ganzen Industriezweig oder gar auf die Bundesrepublik Deutschland übertragbar.

Teilprüfungen und Ausbildungsplatzkapazität

Für den Bereich der flugtechnischen Ausbildungsberufe kann aufgrund der in der Praxis gemachten Erfahrungen festgestellt werden, daß Teilprüfungen eine Verkürzung der Ausbildungszeit bewirken. Gegenüber der Erfassung der Gesamtqualifikation in einer punktuellen Abschlußprüfung kann somit die einem bestimmten vorgegebenen Qualifikationsniveau entsprechende Menge an Fertigkeiten (und Kenntnissen) in einer kürzeren Zeit vermittelt werden.

Kann diese Wirkung von Teilprüfungen — abgesehen von sonstigen mit ihnen verbundenen Effekten — für einzelne Bereiche des Berufsbildungssystems oder das Berufsbildungssystem insgesamt relevant werden?

Geht man davon aus, daß durch eine in Ausbildungsabschnitte (z. B. Lehrgänge) gegliederte Organisation der Ausbildungsgänge und die Einführung von Teilprüfungen auch in anderen Bereichen der beruflichen Erstausbildung die oben beschriebene Wirkung von Teilprüfungen eintritt, so ist dies besonders unter dem Aspekt der derzeitigen Ausbildungsplatzknappheit [8] bedeutsam.

Bei einer kürzeren Verweildauer der Auszubildenden im Ausbildungssystem (schnellerer Durchlauf) können tendenziell durch die bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten mehr Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt werden. Damit besteht die Möglichkeit, das Angebot an Ausbildungsplätzen zu erhöhen.

Da sich die einzelwirtschaftliche Entscheidung, wieviele Ausbildungsplätze zu besetzen sind, jedoch u. a. am Fachkräftebedarf und der Kostensituation des jeweiligen Unternehmens orientiert, kann nicht davon ausgegangen werden, daß sich das Ausbildungsplatzangebot durch die Einführung von anrechenbaren Teilprüfungen automatisch erhöht. Um sicherzustellen, daß zusätzlich auszubildende eingestellt werden, scheint es deshalb z. B. sinnvoll zu sein, an die gesamtwirtschaftliche Verantwortung der Arbeitgeber zu appellieren und ihnen als Anreiz finanzielle Hilfen zu gewähren.

Es ist zu vermuten, daß im Berufsfeld Metall, dem die flugtechnischen Berufe zugeordnet sind, günstige Voraussetzungen für eine in Ausbildungsabschnitte gegliederte Organisation von Ausbildungsgängen gegeben ist. In diesem Bereich könnten bei der Einführung von anrechenbaren Teilprüfungen zusätzliche Ausbildungsplätze in Berufen geschaffen werden, die einen hohen Substitutionsgrad haben und deshalb auch angesichts der derzeitigen und künftigen Arbeitsmarktsituation eine besondere Bedeutung haben dürften.

Für und wider Teilprüfungen

Der Komplex ausbildungsbegleitende Teilprüfungen ist im Regierungsentwurf zu einem neuen Berufsbildungsgesetz [9] angesprochen worden. Nach dem inzwischen am Votum des Bundesrates gescheiterten Gesetz sollte das Prüfungssystem flexibler gestaltet werden.

§ 8,2 lautet: „Die Ausbildungsordnungen sollen den Ausbildungsinhalt in Ausbildungsabschnitte gliedern. Sie können regeln, daß Zwischenprüfungen durchzuführen sind, Ausbildungsabschnitte durch Teilprüfungen abgeschlossen werden, Teile von Abschluß- oder Teilprüfungen während der Berufsausbildung durchgeführt werden und daß Prüfungen unter Festlegung von Gegenstand und Umfang ganz oder teilweise durch ausbildungsbegleitende Leistungsnachweise ersetzt werden oder ersetzt werden können“ [10].

Durch die Neuregelung sollten zwei Ziele erreicht werden.

- Ausbildungsabschnitte durch Teilprüfungen formal abzuschließen, die auch zur Aufnahme einer Berufstätigkeit befähigen.
- Prüfungen schon während der Berufsausbildung oder nach der Beendigung eines Ausbildungsabschnittes abzulegen. Damit sollten z. B. Prüfungsverfahren nach dem ‚contrôle continu‘ ermöglicht werden.

In dem zum Regierungsentwurf durchgeführten Hearing wurden zum Komplex Teilprüfungen von Vertretern der Arbeitgeberseite u. a. folgende Argumente vorgetragen. Dabei wurde nicht streng zwischen punktuellen und ausbildungsbegleitenden Teilprüfungen unterschieden [11].

- Der Ausleseprozeß vor Beginn der Ausbildung wird verschärft, schwache Lernende bleiben auf der Strecke.
- Die Auszubildenden befinden sich in ständiger Prüfungsangst und ständigem Prüfungsstreß.
- Es besteht keine Möglichkeit mehr, die berufliche Gesamtqualifikation festzustellen.
- Es erfolgt eine Atomisierung des Prüfungswesens.
- Die höheren Anforderungen in zeitlicher, organisatorischer und kostenmäßiger Sicht bei Teilprüfungen überfordern die Betriebe.
- Es besteht die Gefahr, daß sich das Ausbildungsplatzangebot verringert.
- Sowohl von der Zahl als auch von der Kostenbelastung her ist es schwierig, die erforderlichen Prüfungsausschußmitglieder zur Verfügung zu stellen.
- Es besteht die Gefahr des Zusammenbruchs des derzeitigen Prüfungssystems.

Auf Arbeitnehmerseite stehen folgende Überlegungen im Vordergrund [12]:

- Prüfungsangst und -streß werden vermindert [13].
- Die Anrechnung von Leistungen im Bereich der betrieblichen Ausbildung verringert den notwendigen Personal- und Zeitaufwand.

Während also im erwähnten Hearing Vertreter der Sozialpartner unterschiedliche Stellungnahmen zum Thema Teilprüfungen abgaben, sprachen sich bei der Neuordnung der

flugtechnischen Ausbildungsberufe die Sachverständigen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer einhellig für die Einführung von Teilprüfungen aus. Als weiteres Argument, das diesen Standpunkt bekräftigt, wurde angeführt, durch anrechenbare Teilprüfungen könne die Motivation der Auszubildenden gefördert werden.

Anrechenbare Teilprüfungen als Mittel einer kontinuierlichen Lernkontrolle können schließlich dazu beitragen, daß der Auszubildende den Abschluß seiner Ausbildung erreicht: „Funktion der Lernkontrolle ist, zu verhindern, daß der Schüler während seines Schulbesuchs nicht zu einem qualifizierenden Abschluß gelangt. Punktuelle Überprüfungsformen erfassen nicht das Spektrum möglicher Schülerleistungen“ [14].

In der Tendenz dürfte sich diese Aussage auf den Bereich der beruflichen Erstausbildung übertragen lassen.

Wegen der genannten Argumente wäre es wünschenswert, wenn zumindest für den Bereich der flugtechnischen Ausbildungsberufe eine Lösung gefunden werden konnte, die die Einführung dieser Prüfungsart ermöglicht. Darüber hinaus erscheint eine wissenschaftliche Untersuchung zur Problematik der anrechenbaren Teilprüfungen sinnvoll, um ggf. eine solide Argumentationsbasis für ihre generelle Einführung zu erlangen.

Anmerkungen

- [1] Vgl. Durcourage, F., Fertigungsbeispiele aus dem Flugzeugbau, in Werkstatt und Betrieb, 109 Jg (1976), Heft 8, S. 467 ff

- Muckelberg, E., Berichte über die Luftfahrtschau Hannover 1976, Teil 1—4, in VDI-Nachrichten, 30 Jg (1976), Nr. 21—24
- [2] Vgl. DIHT (Hrsg.), Berufsbildung 1975/76. Die Berufsbildungsarbeit der Industrie- und Handelskammern, Bonn 1976, S. 35 f
- [3] Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Berufsbildungsgesetz-Regierungsentwurf, Bonn 1975, S. 28 ff
- [4] Vgl. Theurich, H., Prüfungen und Berechtigungen im beruflichen und allgemeinen Schulwesen, in der Berufspraxis sowie Staatsprüfungen für Lehrer, Hannover 1966, S. 11
- [5] Vgl. Benner, H., Der Ausbildungsberuf als berufspädagogisches und bildungsökonomisches Problem, Hannover 1977 (Schriften zur Berufsbildungsforschung, Band 44), S. 143
- [6] Ebenda
- [7] Vgl. J. W., Leistungskontrolle der Lehrlinge. Grenzüberschreitender Modellversuch der „contrôle continu“ für die Facharbeiterausbildung, in VDI-Nachrichten, 30 Jg (1976), Nr. 27.
- [8] Zur Frage der bis 1985 benötigten Ausbildungsplätze vgl. Kuratorium der Deutschen Wirtschaft für Berufsbildung (Hrsg.), Zum Ausbildungsplatzbedarf im kommenden Jahrzehnt, Bonn 1976, S. 10 ff
- [9] Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Berufsbildungsgesetz-Regierungsentwurf, a a O., S. 17 ff und S. 20 f
- [10] Ebenda, S. 17 vgl. auch §§ 24 und 25
- [11] Vgl. Stenographisches Protokoll des Ausschusses für Bildung und Wissenschaft des Deutschen Bundestages, 57. Sitzung 1975, S. 18 f und S. 48 sowie 58. Sitzung 1975, S. 92 ff. Vgl. hierzu auch Kuratorium der Deutschen Wirtschaft für Berufsbildung (Hrsg.), Stellungnahme zum Regierungsentwurf für ein neues Berufsbildungsgesetz, Teil 2, Bonn 1975, S. 17 ff
- [12] Vgl. Ebenda, 57. Sitzung, S. 18 und 21
- [13] Vgl. Waszkewitz, B., Lernstörungen, in Beruf und Bildung, 24 Jg (1976), Nr. 8, S. 5 ff.
- [14] Hessischer Kultusminister (Hrsg.), Die neugestaltete gymnasiale Oberstufe in der Sekundarstufe II, Teil A, in Bildungspolitische Informationen, Nr. 3/75, S. 45

Wolfgang Fritz

Die quantitative Entwicklung der Ausbildung im Einzelhandel*)

Etwa jedes fünfte Ausbildungsverhältnis wird mit Unternehmen des Einzelhandels abgeschlossen. In einer sektoral angelegten Analyse werden wesentliche Merkmale und Tendenzen der Ausbildung in diesem Wirtschaftszweig skizziert und interpretiert.

Es ist auf Grund der Vielzahl möglicher Einflußfaktoren auf das Auszubildungsverhalten eines Wirtschaftszweiges nicht möglich, eine Prognose der quantitativen Entwicklung der

Ausbildung im Einzelhandel zu erstellen. Es soll hier jedoch der Versuch unternommen werden, wesentliche Entwicklungen der Vergangenheit und ihre möglichen Ursachen aufzuzeigen, um zumindest einige Anhaltspunkte für das zukünftige Auszubildungsverhalten des Einzelhandels zu gewinnen. Im folgenden sollen daher die quantitative Entwicklung der Ausbildung in den „Einzelhandelsberufen“ dargestellt und hinsichtlich einiger ihrer Bestimmungsfaktoren interpretiert werden

Tabelle 1: Auszubildende in Einzelhandelsberufen

Beruf	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Verkäufer(in)/Einzelhandelskaufmann	208 751	176 168	122 044	116 254	115 803	108 283	102 161	101 190
dar. Verkäufer(in)	—	—	67 542	75 807	79 542	76 146	71 556	69 614
dar Einzelhandelskaufmann	—	—	54 502	40 447	36 261	32 137	30 605	31 576
Buchhändler	2 941	3 268	3 198	2 741	2 425	2 190	2 217	2 459
Drogist	9 893	10 627	10 270	9 192	8 648	7 441	6 393	5 689
Florist	2 626	2 616	3 273	3 304	3 471	3 705	4 002	4 458
Musikalienhändler	154	145	138	164	161	166	166	190
Schaufenstergestalter	6 397	8 177	8 895	9 200	8 913	7 897	6 595	5 572
Tankwart	9 543	7 723	5 371	4 422	4 147	3 581	3 275	3 489
Einzelhandelsberufe insgesamt	240 305	208 724	153 189	145 277	143 568	133 263	124 809	123 047
Auszubildende insgesamt absolut	1 269 112	1 331 948	1 270 120	1 273 078	1 302 751	1 330 801	1 330 768	1 328 906
Auszubildende in den Einzelhandelsberufen in % der Auszubildenden insgesamt	18,94	15,67	12,06	11,41	11,02	10,01	9,38	9,26

Quellen: Beilage zum Heft 12/66 der „Arbeits- und sozialstatistischen Mitteilungen“ — Lehrlinge und Anlernlinge in der BRD „Berufliche Aus- und Fortbildung 1973“, Stat. Bundesamt/BMBW „Berufliche Aus- und Fortbildung 1974“, Stat. Bundesamt/BMBW „Berufsausbildung“ 1961—1975 der Schriftenreihe des DIHT

*) Die Tabellen wurden von Lieselotte Ohl zusammengestellt