

Ein zweijähriger Ausbildungsberuf zwischen Integrationsanspruch und Qualifikationsbedarf

Evaluation des Ausbildungsberufs Kfz-Service-mechaniker/-in

► Die Verordnung von zweijährigen Ausbildungsberufen mit oder ohne Anschlussmöglichkeit an drei- bis dreieinhalbjährige Berufe ist umstritten. Bisher liegen erst wenige empirische Befunde vor, die nicht auf prognostischen Bedarfsanalysen beruhen. In einer auf Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein fokussierten Evaluationsstudie wurden am Institut Technik und Bildung (Universität Bremen) die Akzeptanz und die Wirkungen des zweijährigen Ausbildungsberufs Kfz-Service-mechaniker/-in untersucht. Die Ergebnisse der Studie, ergänzt durch Daten der bundesweiten Ausbildungsstatistik, geben erste Einblicke, wie dieser Ausbildungsberuf bei Auszubildenden und Betrieben nachgefragt wird, welche betrieblichen Einsatzfelder vorgesehen sind und in welchem Umfang von der Durchstiegs-option zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in Gebrauch gemacht wird.

Berufseinstieg für Hauptschüler/-innen erleichtern

Seit August 2004 bilden Kfz-Werkstätten in einem bis 2009 zur Erprobung verordneten Beruf aus, der seitdem jährlich einer wachsenden Zahl von Jugendlichen eine Ausbildungsstelle im Wunsch-Sektor Kraftfahrzeugtechnik ermöglicht: Kfz-Service-mechaniker/-in (vgl. Tab. 1, S. 44). Der zweijährige Ausbildungsberuf wurde auf Initiative des Kfz-Gewerbes Nordrhein-Westfalen (NRW) für Jugendliche geschaffen, die höchstens einen Hauptschulabschluss des Typs 10A (ohne Fachoberschulreife) erreicht haben und soll für die Standardservice- und Wartungsarbeiten im Kfz-Sektor qualifizieren (Kfz-Service-mechaniker-Vereinbarung). Darauf aufbauend ist eine Fortführung der Ausbildung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in möglich. Der Lehrplan des Berufs ist identisch mit den ersten beiden Lehrjahren für Kfz-Mechatroniker/-innen, schließt jedoch nach zwei Jahren mit der Prüfung zum/zur Kfz-Service-mechaniker/-in ab.

Der neue Kfz-Beruf ist nicht unumstritten: Vor allem der Bundesvorstand der IG Metall befürchtete, dass in diesem Beruf nicht für qualifizierte, eigenverantwortliche Tätigkeiten auf möglichst breitem Gebiet ausgebildet wird, sondern für zerstückelte Teiltätigkeiten, ohne damit die Grundlagen für eine lebenslange Weiterbildung zu schaffen (vgl. EHRKE/HEIMANN/VITT 2004). In die Vereinbarung zur Schaf-

Verkürzte Ausbildungsberufe

Pro

Verkürzte Ausbildung ...

- erhöht betriebliche Ausbildungsbereitschaft,
- motiviert schulmüde Jugendliche,
- fördert handwerklich begabte Jugendliche,
- entspricht einem betrieblichen Bedarf,
- vergünstigt die Ausbildung für Betriebe.

Kontra

Verkürzte Ausbildung ...

- verdrängt Ausbildungsstellen längerer Dauer,
- schafft keine berufliche Handlungsfähigkeit,
- führt zu niedrigeren Löhnen,
- erhöht den Druck auf die Auszubildenden (zweijährige Probezeit),
- widerspricht den Erfordernissen der Wissensgesellschaft,
- schwächt den Wirtschaftsstandort Deutschland.



FRANK MUSEKAMP

MBA, wiss. Mitarbeiter in der Abteilung „Arbeitsprozesse und Berufliche Bildung“ des Instituts Technik und Bildung (ITB), Universität Bremen



MATTHIAS BECKER

Prof. Dr., Berufsbildungsinstitut Arbeit und Technik, Universität Flensburg

Die Kfz-Servicemechaniker-Studie

Im Rahmen der Studie wurden 350 Kfz-Servicemechaniker/-innen der Kohorten 2004 und 2005, 121 Lehrkräfte aus 37 Berufskollegs sowie 247 Ausbildungsbetriebe in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein schriftlich zu ihren Erfahrungen mit dem zweijährigen Ausbildungsberuf befragt. Neben einer Vergleichsbefragung (345 Kfz-Mechatroniker/-innen) wurden zur Rekonstruktion von Entscheidungsprozessen in neun Fallstudien 22 Interviews in Kfz-Betrieben, Berufskollegs und mit Verbandsvertreterinnen und -vertretern realisiert. Ein besonderes Augenmerk wurde durch Fachgespräche und Arbeitsbeobachtungen auf die betrieblichen Auftrags- und Organisationsstrukturen gelegt. Mittlerweile wurde mit einer Verbleiberhebung begonnen, mit deren Ergebnissen in ca. zehn Monaten zu rechnen ist.

Auftraggeber des Projekts zur Evaluation des Kfz-Servicemechanikers ist das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich wird das Projekt aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds finanziert.

fung des Berufs, die im Einvernehmen zwischen dem nordrhein-westfälischen Kfz-Gewerbe und der IG Metall, Bezirk NRW, getroffen wurde, konnten darum einige Besonderheiten aufgenommen werden, um die Befürchtungen der Gewerkschaften auszuräumen:

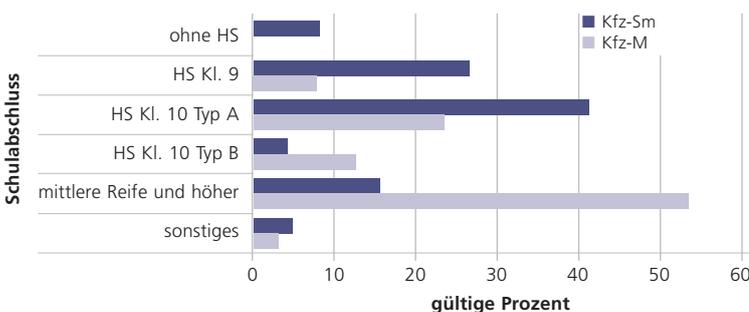
- Absolventinnen und Absolventen des verkürzten Berufes wird garantiert, dass sie bei bestandener Prüfung die Ausbildung als Kfz-Mechatroniker/-in fortsetzen können, um berufliche Sackgassen zu vermeiden.
- In Aussicht gestellt wurden zudem besondere Fördermaßnahmen, um den Erfolg der Ausbildung sicherzustellen.

Tabelle 1 **Neue Ausbildungsverträge und Ausbildungsverhältnisse für Kfz-Servicemechaniker/-innen und Kfz-Mechatroniker/-innen im Vergleich** (bundesweit, inkl. Vorgängerberufe)

		2003	2004	2005	2006
Neue Verträge	Kfz-M	23.218	22.554	21.539	21.732
	Kfz-Sm	0	462	975	1.350
		23.218	23.016	22.514	23.082
Ausbildungsverhältnisse	Kfz-M	79.935	77.943	76.089	75.248
	Kfz-Sm	0	462	1.356	2.183
	Summe	79.935	78.405	77.445	77.431

Quelle: BIBB-Datenblätter

Abbildung 1 **Allgemeinbildende Schulabschlüsse Kfz-Servicemechaniker/-innen und Kfz-Mechatroniker/-innen im Vergleich**



Quelle: schriftliche Befragung der Auszubildenden

Das Institut Technik und Bildung der Universität Bremen hat als wissenschaftliche Begleitung in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein zahlreiche Erhebungen unter allen an der Ausbildung beteiligten Akteuren aus Berufsschulen, Betrieben und Verbänden durchgeführt, um den neuen Beruf zu evaluieren (siehe Infokasten zur Kfz-Servicemechaniker-Studie). Die Untersuchung kommt zu einem vielschichtigen Ergebnis, das einerseits auf Erfolge verweist, aber gleichzeitig kritische Punkte aufzeigt, die es zu bewältigen gilt. Der Übersichtlichkeit wegen werden hier allein die Ergebnisse aus Nordrhein-Westfalen vorgestellt.

Der neue Beruf hat die angestrebte Zielgruppe erreicht

Mit dem Erprobungsberuf Kfz-Servicemechaniker/-in wurde die angestrebte Zielgruppe erreicht. Der größte Teil der Betriebe hielt sich in den drei bisherigen Einstellungsjahren an die Empfehlungen der Verbände, nur Jugendliche mit einem Hauptschulabschluss Typ 10A oder niedriger einzustellen, obwohl diese Richtlinie keinen bindenden Charakter hat (vgl. Abb. 1).

Damit unterscheidet sich die Zielgruppe des zweijährigen Berufes signifikant von der des Berufs Kfz-Mechatroniker/-in, die in der Regel höhere allgemeinbildende Abschlüsse vorweist. Außerdem ist es gelungen, vermehrt diejenigen Jugendlichen in die Servicemechaniker-Ausbildung zu integrieren, die in anderen Berufen oft unterrepräsentiert sind: Jugendliche mit Migrationshintergrund, Jugendliche aus Herkunftsfamilien mit niedrigerem Bildungsniveau oder Jugendliche mit erschwerten familiären Bedingungen. Der erreichte Anteil an Jugendlichen mit schwächeren Schulabschlüssen spricht für eine Türöffnerfunktion.

Schwache Voraussetzungen führen nicht per se zu schlechteren Ausbildungsleistungen

Formal niedrigere Eingangsvoraussetzungen sind nicht per se mit schlechteren Leistungen in der Ausbildung gleichzusetzen. Zwar bestätigen die befragten Lehrkräfte wie die Auszubildenden selbst, dass sie im Schnitt langsamer lernen als die Kfz-Mechatroniker/-innen. Aber 30 Prozent der Lehrkräfte und 45 Prozent der Betriebe sind im Nachhinein überzeugt, dass ihre Servicemechaniker/-innen auch direkt den Beruf Kfz-Mechatroniker/-in hätten erlernen können. Im Jahr 2006 haben in Nordrhein-Westfalen mit 216 von 267 Teilnehmenden über 80 Prozent die Kfz-Servicemechaniker-Prüfung bestanden. Außerdem lag im ersten Jahrgang die Abbrecherquote in Nordrhein-Westfalen sehr niedrig: Von 310 Jugendlichen mit neuem Ausbildungsvertrag in 2004 haben 267 an der Abschlussprüfung im Jahr 2006 teilgenommen. Dies entspricht einer

Abbrecherquote von 14 Prozent.¹ Von den erfolgreichen Auszubildenden der Kohorte 2004 sind 40 Prozent zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in durchgestiegen, die meisten unter ihnen in ihrem Ausbildungsbetrieb. Lediglich neun Kfz-Servicemechaniker/-innen haben die Durchstiegsgarantie des Landes Nordrhein-Westfalen in Anspruch genommen, die in der Vermittlung an eine ausbildende Einrichtung und in deren Finanzierung besteht. Für die Kohorte 2005 sind die Zahlen stabil (vgl. Tab. 2).

Bei teilweiser Verdrängung entsteht ein Nettozuwachs an Ausbildungsplätzen

Die Kfz-Servicemechaniker-Ausbildung hat in den ersten zwei Jahren nach ihrer Einführung eine zunehmende Nachfrage erfahren. In Nordrhein-Westfalen wurden im ersten Jahr 310 Jugendliche eingestellt (2004). Im Jahr 2005 waren es mit 440 knapp 42 Prozent mehr (Quelle: BIBB-Datenblätter). Mit den 750 Auszubildenden im neuen Beruf in den ersten beiden Jahren der Erprobung wurden jedoch 292 weniger Kfz-Mechatroniker/-innen ausgebildet. Bei diesen Ausbildungsplätzen kann von einer Substitution gesprochen werden (Quelle: schriftliche Betriebsbefragung). Auch im Jahr 2006 wuchs die Zahl der neuen Ausbildungsverträge in Nordrhein-Westfalen (vgl. Tab. 3). Mit 588 Verträgen hat sich die Zahl erneut um mehr als ein Drittel im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Die Zahl der neuen Mechatroniker-Ausbildungsverhältnisse sank erneut geringfügig ab. Inwieweit es im Jahr 2006 zu Substitutionen kam, konnte nicht erhoben werden. Im darauffolgenden Jahr stieg bis zum 30. September die Zahl der neuen Ausbildungsverhältnisse für Kfz-Servicemechaniker/-in auf 784, so dass sich auch für 2007 ein weiterer Zuwachs ankündigt. Dieser hohe Zuspruch, den der neue Ausbildungsberuf findet, führt dazu, dass der Servicemechaniker-Anteil an allen Kfz-Auszubildenden in Nordrhein-Westfalen von 6,7 Prozent im Jahre 2004 auf 12,8 Prozent im Jahre 2006 ange- stiegen ist (vgl. Tab. 3).

Bedingungen für den Erfolg des Ausbildungsmodells

Der Charakter des neu geschaffenen dualen Ausbildungsberufs wird dort verwischt, wo Ausbildungsplätze in großem Rahmen als finanziell geförderte Maßnahme angeboten werden. Wenn Ausbildungsverträge mit Bildungsträgern anstatt

Tabelle 2 **Erfolgsquoten: Kfz-Servicemechaniker/-in in Nordrhein-Westfalen**

Einstellungsjahr	2004		2005	
	Absolut	in Prozent	Absolut	in Prozent
Neue Ausbildungsverträge	310	100	440	100
Offizielle Lösungsquote (BIBB)		7		21
Ausbildungsabbrecher/-innen retrospektiv*	43	14	51	12
Teilnehmende Abschlussprüfung (AP, Sommer 06 bzw. 07) gesamt	267	100	389	100
Kfz-Servicemechaniker/-in mit ausreichender Leistung	216	81	297	76
Anzahl Kfz-Servicemechaniker/-in mit Vertrag zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in	86	40	126	42
davon im Erstausbildungsbetrieb	54	63	105	83

Quelle: Kfz-Gewerbe NRW, Sonderabfrage Oktober 2007

* Abbrecherquote nicht vergleichbar mit Berechnungen des BIBB, siehe Fußnote 1

Tabelle 3 **Entwicklung der neuen Ausbildungsverhältnisse von gewerblichen Auszubildenden im Kfz-Service-Sektor (NRW)**

	2002	2003	2004	2005	2006
Neuabschlüsse gewerblicher Auszubildender Gesamt	4.276	4.296	4.616	4.440	4.578
darunter Kfz-M und Vorläufer	4.276	4.296	4.306	4.000	3.990
darunter Kfz-Sm	0	0	310	440	588
Anteil Kfz-Sm in %			6,7%	9,9%	12,8%
Betriebe	8.827	8.786	8.824	9.050	9.140
Beschäftigte	83.119	80.625	79.497	79.949	79.390
Ausbildungsquote „Neuabschlüsse“	5,14%	5,33%	5,81%	5,55%	5,77%
Gesamtbestand Auszubildende	15.644	15.183	14.920	14.831	14.907
offizielle Ausbildungsquote	18,82%	18,83%	18,77%	18,55%	18,78%

Quelle: BIBB-Datenblätter, Kfz-Gewerbe NRW, eigene Berechnungen, Stand: jeweils 31. Dezember

mit Betrieben geschlossen werden, leidet das Engagement der Jugendlichen. Die befragten Lehrkräfte berichten, dass sich dort die Probleme in den Klassenräumen häufen und die Erfolgsquote sinkt. In NRW wurden ca. zwölf Prozent der Kfz-Servicemechaniker-Verträge der Jahre 2004 und 2005 mit einem Bildungsträger geschlossen.

Während in Nordrhein-Westfalen und Schleswig Holstein der Durchstieg zum/zur Mechatroniker/-in für erfolgreiche Kfz-Servicemechaniker/-innen auf Grundlage der bundesweiten Erprobungsverordnung intensiv unterstützt wird, ist eine vergleichbare Entwicklung in anderen Bundesländern nicht immer klar erkennbar. Weil der Dialog über den zweijährigen Ausbildungsberuf dort auf Verbandsebene weniger intensiv geführt wird als in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein, wissen häufig weder Betriebe noch die Innungen, wie mit Kfz-Servicemechaniker/-mechanikerinnen umzugehen ist, die ihre Ausbildung als Mechatroniker/-in fortsetzen wollen.

Gründe für die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen

Vor allem in kleineren Unternehmen gibt es eine positive Grundhaltung gegenüber schwächeren Jugendlichen. Dies wird in den Betriebsfallstudien deutlich. Es besteht eine

¹ Diese Zahl ist aufgrund einer anderen Berechnungsweise nicht mit der vom BIBB berechneten Lösungsquote und damit auch nicht mit der für Kfz-Mechatroniker/-innen vergleichbar. Die ersten vergleichbaren Zahlen liegen für 2005 vor (Quelle: BIBB Datenblätter). Dort lag die Lösungsquote der Kfz-Servicemechaniker/-innen mit 21,1 Prozent höher als die der Kfz-Mechatroniker/-innen (16,9 %).

tendenzielle Bereitschaft, diesen Personen einen Ausbildungsplatz als Kfz-Servicemechaniker/-in anzubieten, wenn diese bereits eine erste Tauglichkeit bewiesen haben (z. B. in einem Praktikum). Dabei wird nicht selten bei der Auswahl eines Auszubildenden bewusst die Entscheidung zugunsten eines formal schwächeren Jugendlichen getroffen; 37 Prozent der Betriebe machten entsprechende Angaben (Quelle schriftliche Betriebsbefragung). Oft starteten Eigentümer/-innen kleinerer Unternehmen ihre Karriere selbst mit einem Hauptschulabschluss und vertrauen deshalb auf das Entwicklungspotenzial der Jugendlichen. Auch die starke Einbindung kleinerer Unternehmen in ihr soziales Umfeld führt dazu, dass bekannten Jugendlichen trotz schwächerer schulischer Voraussetzungen eine Chance gegeben wird.

Die Fallstudien und Betriebsbefragungen verdeutlichen, dass ausschlaggebend für das Angebot einer Ausbildungsstelle als Kfz-Servicemechaniker/-in oft die Möglichkeit ist, mit den Jugendlichen eine kürzere Bindung als beim Ausbildungsberuf Mechatroniker/-in eingehen zu können. Die Einstiegshürde für Jugendliche mit schlechten Startchancen wird so zwar deutlich gesenkt. Gleichzeitig birgt dies die Gefahr, dass auch Jugendliche im Bereich Servicemechaniker ausgebildet werden, die trotz formal schlechterer Eingangsvoraussetzungen über die nötigen Fähigkeiten verfügen, direkt in den dreieinhalbjährigen Mechatroniker-Beruf einzusteigen (bis zu 45 % der Auszubildenden, s. o.). Bei diesen Auszubildenden handelt es sich dann um Quasi-Mechatroniker/-innen oder Marktbenachteiligte.

Zu Ausbildungsbeginn sind betriebliche Einsatzfelder oft unklar

In den ersten beiden Erprobungsjahren stellen Betriebe auszubildende Kfz-Servicemechaniker/-innen aus sehr unterschiedlichen Gründen ein. Damit ist allerdings noch keine Planung für ihren späteren Einsatz verbunden. Dies ist während der Ausbildung auch nicht nötig, weil zunächst im gesamten Ausbildungsverlauf die Durchstiegsmöglichkeit offen bleibt. Die Befragungen im Rahmen der Betriebsfallstudien haben gezeigt, dass vorläufige Ideen für potenzielle Einsatzfelder genannt werden, die im Regelfall als solche erst noch auszugestalten sind. Denn in kleinen Betrieben nehmen die Fachkräfte als Allrounder den Großteil der anfallenden Aufgaben aus einer Hand wahr. Der reduzierte Ausbildungsumfang qualifiziert jedoch nicht mehr für dieses Organisationsprinzip, weshalb ein erfolgreicher Einsatz von Fachkräften im Bereich Servicemechanik Eingriffe in die betrieblichen Abläufe erforderlich macht. Diese waren bei Abschluss der ersten beiden Kfz-Servicemechaniker-Kohorten noch nicht sichtbar.

Die Passung des Profils bedarf einer Prüfung

In kleineren Betrieben, den „Stammbetrieben“ der Kfz-Servicemechaniker/-innen, fallen über 50 Prozent einfache Wartungs- und Reparaturaufgaben an. Daneben gibt es noch Arbeiten wie Frühjahrs- und Wintercheck, Reifenwechsel und Gebrauchtwagenaufbereitung. Allerdings ist nicht uneingeschränkt davon auszugehen, dass diese Aufgaben vollständig von Kfz-Servicemechanikerinnen und -mechanikern wahrgenommen werden sollen, weil auch Mechatroniker/-innen Vorteile durch die Übernahme derartiger Aufgaben haben. Zum Beispiel wirken sich leichtere Aufgaben bei leistungsabhängiger Bezahlung positiv auf den Lohn aus, oder einfachere Routineaufträge werden von den Fachkräften als Ausgleich für anstrengende Aufgaben wahrgenommen. Daher widersprechen auch die allgemeinen Einschätzungen der betrieblichen Akteure zum Bedarf an einem zweijährigen Ausbildungsprofil im Kfz-Service-Sektor der zugleich geäußerten Absicht, im eigenen Betrieb in diesem Bereich keine Facharbeiter/-innen einzustellen: Während 73 Prozent der Befragten angeben, man brauche beide Qualifikationsprofile in den deutschen Kfz-Werkstätten, geben nur 18 Prozent an, Facharbeiter/-innen im Bereich Kfz-Servicemechanik einstellen zu wollen.

Es zeigt sich, dass ein großer Teil der Betriebe Kfz-Servicemechaniker/-innen mit dem Ziel einstellen, die Auszubildenden anschließend möglichst zu Kfz-Mechatroniker/-innen weiterzubilden. So bleiben den Personalverantwortlichen im Betrieb zwei Jahre Zeit, die Auszubildenden genau einzuschätzen und zu prüfen, ob sie für den betrieblichen Einsatz als Kfz-Mechatroniker/-in fit gemacht werden können. 40 Prozent der Betriebe machten entsprechende Angaben.

Kritik und bildungspolitische Einordnung

Mit diesen tendenziell positiv zu bewertenden Ergebnissen des neuen zweieinhalbjährigen Ausbildungsberufs sind jedoch auch einige kritisch zu würdigende Aspekte verbunden, die durch die eben dargestellte Bilanz nicht ohne Weiteres zum Ausdruck kommen. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Neben der Erkenntnis, dass der Kfz-Servicemechaniker-Beruf für viele Personen eine Chance bietet, den Einstieg in eine duale Ausbildung zu finden, die sich ohne diese Initiative mit großer Wahrscheinlichkeit nicht aufgetan hätte, wurden im Laufe der Evaluation drei Einsichten deutlich:

Erstens zeigt sich, dass ein großer Teil der Kfz-Servicemechaniker/-innen den Anforderungen im Kfz-Mechatroniker-Beruf durchaus gewachsen ist, obwohl sie den Berufstart nachweislich unter erschwerten Bedingungen zu meistern haben. Das bedeutet, dass der Ausbildungsberuf

Kfz-Servicemechaniker/-in zwar zur Sicherung des Zugangs für die angestrebte Zielgruppe einen erheblichen Vorteil darstellt, für die Entwicklung eines Teils der Auszubildenden in fachlicher und persönlicher Hinsicht jedoch nicht die einzige Lösung darstellt. Falls sich insgesamt das Einstellungsverhalten der Betriebe nicht insofern ändert, dass mehr Ausbildungsstellen angeboten werden (auch für Jugendliche mit vermeintlich schwachen Voraussetzungen), kommt es in jedem Falle darauf an, die Durchstiegsoptionen aufrechtzuerhalten oder sogar auszuweiten.

Zweitens kristallisiert sich heraus, dass das Image eines anspruchsvollen Topberufs „Kfz-Mechatroniker/-in“, in dem man in erster Linie nur mit mittleren Schulabschlüssen bestehen könne, nicht gerechtfertigt ist. Zwar sind Kfz-Servicemechaniker/-innen im Schnitt ihren Mechatroniker-Kollegen vor allem in den Berufskollegs unterlegen, jedoch hielten zwischen 35 und 65 Prozent der Kfz-Servicemechaniker/-innen in einer Weise mit, die auf eine erfolgreiche Karriere auch als Mechatroniker/-in schließen lässt – so die gemeinsame Einschätzung von Lehrkräften, Ausbilderinnen und Ausbildern sowie Personalverantwortlichen in Betrieben sowie den befragten Auszubildenden.

Drittens nutzen nicht alle Kfz-Servicemechaniker/-innen die Durchstiegsmöglichkeit, wie es eigentlich durch die geringen bürokratischen Hürden anzunehmen wäre.

60 Prozent der Auszubildenden in NRW, die ihre Prüfung bestanden haben, ergriffen diese Anschlussoption nicht. Der Wunsch, die Ausbildung zum/zur Kfz-Mechatroniker/-in fortzuführen, lag am Ende der Servicemechaniker-Ausbildung bei 58 Prozent (am Beginn bei 53,3 %). Legt man diesem Anteil die Absolventenzahlen der Kohorte 2004 in NRW zugrunde, so kämen 125 der 216 Kfz-Servicemechaniker/-innen mit bestandener Prüfung für den Durchstieg in Frage. Tatsächlich haben jedoch nur 86 einen neuen Vertrag abgeschlossen. Dass nicht alle, die in Frage kommen, auch die Chance genutzt haben, ist nicht allein auf fehlende Möglichkeiten zurückzuführen. Die Ursachen dürften sehr vielfältig sein. Es wird daher empfohlen, Betriebe und Jugendliche weiterhin intensiv hinsichtlich der Durchstiegsmöglichkeit zu beraten. ■

Literatur

Auszubildende-Datenblätter der Aus- und Weiterbildungsstatistik auf Basis der Berufsbildungsstatistik des Statistischen Bundesamtes (Erhebung zum 31.12.). BIBB Bonn 2006 – URL: www.bibb.de/de/5490.htm (Stand 31.7.2008)

EHRKE, M.; HEIMANN, K.; VITT, E. (2004): Anschluss statt Ausschluss – Zweijährige Berufe helfen benachteiligten Jugendlichen nicht. In: Gewerkschaftliche Bildungspolitik, 1/2004, Berlin 2004, S. 1–7, und Kfz-Servicemechaniker-Vereinbarung: Vereinbarung zur NRW-Modellausbildung „Kraftfahrzeugservicemechaniker/-in“ zwischen dem Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe, Landesverband NRW, und der IG-Metall-Bezirksleitung NRW, (2003): In: Gewerkschaftliche Bildungspolitik, 1/2004, Berlin 2004, S. 22–23

Anzeige

Perspektive Bildungsberatung

Weiterkommen mit Beratung

Was leistet professionelle Beratung, wer bietet sie an und wer bezahlt sie?

Diese Fragen und noch mehr werden diskutiert auf der diesjährigen wbv-Fachtagung

Perspektive Bildungsberatung – Chancen für Weiterbildung und Beschäftigung.

Namhafte ReferentInnen geben Ihnen aktuelle Einblicke in

- Beratungslandschaft
- Beratungspraxis
- Beratungswissenschaft



5. wbv-Fachtagung

Perspektive Bildungsberatung

Chancen für
Weiterbildung und
Beschäftigung

29. – 30. Oktober 2008
in Bielefeld

www.wbv-fachtagungen.de

W. Bertelsmann Verlag
Ihr Kontakt zur Fachtagung per E-Mail fachtagung@wbv.de

