



Modernisierung der luftfahrt-technischen Berufe abgeschlossen

BÄRBEL BERTRAM

Dr., wiss. Mitarbeiterin im Arbeitsbereich „Unternehmens- und personenbezogene Dienstleistungsberufe/Ausschuss für Fragen behinderter Menschen“ im BIBB

HARALD SCHENK

Wiss. Mitarbeiter im Arbeitsbereich „Unternehmens- und personenbezogene Dienstleistungsberufe/Ausschuss für Fragen behinderter Menschen“ im BIBB

► **Zum Ausbildungsstart am 1. August 2013 sind die neuen dreieinhalbjährigen Berufsausbildungen zum Fluggerätmechaniker/zur Fluggerätmechanikerin und zum Fluggerätelektroniker/zur Fluggerätelektronikerin in Kraft getreten. Im Beitrag werden die wesentlichen inhaltlichen und strukturellen Modernisierungen vorgestellt.**

WAS IST NEU?

Eine Modernisierung der beiden Ausbildungsordnungen aus den Jahren 1997 und 2007 war u. a. erforderlich, um die Gleichwertigkeit der bestandenen Facharbeiterprüfung vor einer Industrie- und Handelskammer mit den Anforderungen der nationalen und europäischen Luftfahrtbehörden (Luftfahrt-Bundesamt, European Aviation Safety Agency) herzustellen.

Die Neuerungen in der Berufsausbildung der „Luftfahrt-technischen Berufe“ beziehen sich insbesondere auf vier Aspekte.

- Schaffung einer neuen Berufsgruppe für die zwei luftfahrttechnischen Berufe mit gemeinsamen Ausbildungsinhalten.
- Durch die Anerkennung von Inhalten zum Erwerb der CAT A-Lizenz trägt die Neuordnung zur Internationalisierung der Ausbildung bei.
- Mit Erneuerung der Prüfungsform und der Prüfungsstruktur in der Verordnung Fluggerätmechaniker/-in

wurde die Möglichkeit geschaffen, bei der Abschlussprüfung eine von zwei Prüfungsvarianten zu wählen: entweder einen „betrieblichen Auftrag“ oder ein „Prüfungsprodukt“.

- Durch die Gliederung des Ausbildungsrahmenplans mittels eines Zeitrahmens ist ein zeitlich verbesserter und strukturierter Ablauf der Ausbildung umsetzbar.

EINE NEUE BERUFSGRUPPE

Das verbindende Element für beide Berufe in der neuen Berufsgruppe „Luftfahrttechnische Berufe“ sind acht gemeinsame Berufsbildpositionen in den jeweiligen Ausbildungsrahmenplänen. Im Lernort Berufsschule gibt es für das erste Ausbildungsjahr in beiden Rahmenlehrplänen vier identische Lernfelder.

Der Vorgängerberuf für den Fluggerätelektroniker und die Fluggerätelektronikerin war bisher unter dem Namen Elektroniker/-in für luftfahrttechnische Systeme integraler Bestandteil der Berufsausbildung in den industriellen Elektroberufen. Die „Befähigung als Elektrofachkraft“, ein wichtiges Element in der Ausbildung der elektrotechnischen Berufe, bleibt für den Fluggerätelektroniker und die Fluggerätelektronikerin erhalten.

INTERNATIONALISIERUNG DER AUSBILDUNG

Die komplexe Problemstellung im Neuordnungsverfahren bestand darin, neben der fachlichen Modernisierung und den strukturellen Änderungen, Anforderungen für den Erwerb der behördlichen Freigabeberechtigung gemäß EU-Verordnung¹ zu integrieren. Um in einem der beiden Berufe in Reparatur- und Instandsetzungsbetrieben der Luftfahrt arbeiten zu können, ist eine CAT A-Lizenz erforderlich. Bisher wurden die notwendigen Inhalte zum Erwerb der CAT A-Lizenz, die zur technischen „Freigabe“ des Fluggeräts (z. B. Flugzeug oder Hubschrauber) berechtigt, nach der Ausbildung durch Weiterqualifizierungen in Berufsschulen oder bei anderen Bildungsträgern erworben. Der Lizenzwerb war mit zusätzlichen Kosten und hohem Zeitaufwand verbunden. In den neuen Ausbildungsverordnungen sind die erforderlichen Kenntnisse für CAT A nun integraler Bestandteil, was die Attraktivität dieses Berufs deutlich steigert.

Zukünftig entfällt auch die Genehmigung des dualen Partners Berufsschule als Ausbildungseinrichtung nach Teil-147 der EU-Verordnung (vgl. Fußnote 1) durch das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde. Damit werden der Auditierungsaufwand und die Lizenzkosten in den Berufsschulen eingespart. Ermöglicht wurde diese Neuerung unter anderem auch durch die Expertise der am Neuordnungs-

¹ Verordnung (EU) 1149/2011 Anhang III (Teil-66) Anlage I.

Tabelle Berufsgruppe „Luftfahrttechnische Berufe“

Fluggerätmechaniker/ Fluggerätmechanikerin	Fluggerätelektroniker/ Fluggerätelektronikerin
Bundesgesetzblatt 2013 Teil I Nr. 33, Seite 1890	Bundesgesetzblatt 2013 Teil I Nr. 36, Seite 2201
Vorgänger-Verordnung von 1997	Vorgänger-Verordnung von 2007 Vorhergehende Berufsbezeichnung: Elektroniker/Elektronikerin für luftfahrttech- nische Systeme
Beruf mit drei Fachrichtungen: • Instandhaltungstechnik • Fertigungstechnik • Triebwerkstechnik und vier Einsatzgebieten: • Flugzeuge mit Turbinentriebwerk • Flugzeuge mit Kolbentriebwerk • Hubschrauber mit Turbinentriebwerk • Hubschrauber mit Kolbentriebwerk	Monoberuf mit vier Einsatzgebieten: • Flugzeuge mit Turbinentriebwerk • Flugzeuge mit Kolbentriebwerk • Hubschrauber mit Turbinentriebwerk • Hubschrauber mit Kolbentriebwerk
Tätigkeitsfelder: Fluggerätmechaniker und Fluggerätmecha- nikerinnen arbeiten in der Luft- und Raum- fahrtindustrie, z. B. bei Triebwerksherstellern, Wartungs- und Instandhaltungsbetrieben, Fluggesellschaften, Fluggerätherstellern oder bei der Bundeswehr.	Tätigkeitsfelder: Fluggerätelektroniker und Fluggerätelektronikerinnen arbeiten in Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie, bei Fluggesell- schaften, in Wartungsbetrieben oder bei der Bundeswehr. Darüber hinaus können sie auch in Flugschulen Beschäftigung finden.
Ausbildungsdauer: dreieinhalb Jahre	

Gemeinsame Ausbildungsinhalte:
acht gemeinsame Berufsbildpositionen im Ausbildungsrahmenplan,
vier gemeinsame Lernfelder im Rahmenlehrplan.

verfahren beteiligten Vertreter/-innen des Luftfahrt-Bundesamts, der Berufsschulen und den Sachverständigen aus den Luftfahrtunternehmen.

Eine neue Qualifikationsanforderung, die daraus resultiert, ist beispielsweise die ungewöhnliche Berufsbildposition „Berücksichtigen von menschlichen Faktoren“. Hier werden u. a. psychische Einflüsse, insbesondere Gesundheit, Stress, Zeitdruck, Über- und Unterforderung, Schlafmangel sowie physische Einflüsse wie Geräusche, Staub, Temperatur und Beleuchtung, die bei der Arbeit am Fluggerät auf den Menschen einwirken, berücksichtigt; der Einzelne und das Team übernehmen eine Art „fürsorgliche Verantwortung“. Neu ist auch die Integration weiterer Inhalte aus der EU-Verordnung in die duale Ausbildung. Dies betrifft u. a. technische Regelwerke und luftfahrtrechtliche Vorschriften sowie die Rolle der nationalen und internationalen Luftfahrtbehörden.

PRÜFUNGSSTRUKTUR UND GLIEDERUNG DES AUSBILDUNGSRAHMENPLANS

Mit der Modernisierung der Verordnung Fluggerätmechaniker/-in wird auch in diesem Ausbildungsberuf die „Gestreckte Abschlussprüfung“ eingeführt. Teil 1 der Abschlussprüfung findet zum Ende des zweiten Ausbildungs-

jahrs statt. Die Ergebnisse fließen mit 30 Prozent in das Gesamtergebnis ein, das am Ende der Ausbildung zusammen mit Teil 2 der Abschlussprüfung festgestellt wird. Im praktischen Abschnitt des Teils 2 der Abschlussprüfung ist es nun möglich, zwischen zwei Varianten, dem „betrieblichen Auftrag“ oder dem „Prüfungsprodukt“, zu wählen.

Wie in der aus der Ausbildungsordnung (AO) der industriellen Elektroberufe herausgelösten AO Fluggerätelektroniker/-in, wurde auch für die AO Fluggerätmechaniker/-in der Ausbildungsrahmenplan nach der „Zeitrahenmethode“ gegliedert. Dabei sind die Inhalte zum einen nach Berufsbildpositionen und zum anderen nach Zeitrahen gegliedert. Die Zeitrahen orientieren sich an Geschäftsprozessen oder an den einzelnen Arbeitsprozessen, die der zeitlich gegliederten Vermittlung beruflicher Handlungskompetenz dienen. Sie stellen eine Anleitung für die betriebliche Vermittlung der Ausbildungsinhalte dar. Die Zeitrahenmethode gliedert die Ausbildung in mehrere Ausbildungsblöcke, in denen unterschiedliche Inhalte praxisnah miteinander verknüpft werden, und verfolgt das Ziel, zusammengehörige Inhalte in komplexen Handlungsfeldern zu bündeln.

AUSBILDUNGSVERHÄLTNISSE UND AUSBILDUNGSVERGÜTUNG

Anders als in vielen technisch-gewerblichen Berufen ist bei der Ausbildung zum Fluggerätmechaniker/zur Fluggerätmechanikerin der Anteil weiblicher Jugendlicher mit ca. zehn Prozent relativ hoch. Im Jahr 2011 waren von insgesamt 2.577 Auszubildenden 237 Frauen. Im Ausbildungsberuf Elektroniker/-in für luftfahrttechnische Systeme gab es im Jahr 2011 insgesamt 537 Auszubildende, davon waren 60 weiblich; das entspricht einer Quote von elf Prozent.²

Die Ausbildungsvergütungen in den luftfahrttechnischen Berufen sind relativ hoch, was auch die hohen Anforderungen an die Auszubildenden widerspiegelt. Im Jahr 2012 lagen sie bei durchschnittlich 911 Euro. ■

² Quelle: „Datenbank Auszubildende“ des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) auf Basis der Daten der Berufsbildungsstatistik der statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Erhebung zum 31. Dezember).