INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTLICHE FORSCHUNG E.V.
ISF MÜNCHEN JAKOB-KLAR-STR. 9 80796 MÜNCHEN
TEL. 089/272921-0 FAX 089/272921-60 E-MAIL ISF@LRZ.UNI-MUENCHEN.DE

Reinhard Bauer
Eckhard Heidling
Hans Gerhard Mendius

Kraftfahrzeug-Servicetechniker
- ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk

Forschungsbericht

München, Juni 1996

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Vorbemerkung

Dieser Bericht dokumentiert die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung zur Einführung des „Kraftfahrzeug-Servicetechnikers". Das Vorhaben wurde unter dem Titel „Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk" mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft* gefördert (Laufzeit April 1994 bis März 1996) und in Zusammenarbeit mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der Industriegewerkschaft Metall, Vorstandsverwaltung, Abt. Berufliche Bildung durchgeführt. Begleitet und unterstützt wurde das Vorhaben durch einen Fachbeirat, in dem neben dem Auftraggeber, dem ZDK und der IG Metall das Bundesinstitut für Berufsbildung vertreten war.

Die Arbeiten fanden im Rahmen des Forschungsschwerpunkts „Arbeitsmarkt und betriebliche Beschäftigungspolitik" des Instituts für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. - ISF München statt. Dabei konnte einerseits auf Ergebnisse einer Reihe thematisch verwandter empirischer Projekte zurückgegriffen werden, es konnten aber auch analytische Vorarbeiten nutzbar gemacht werden, die im Teilprojekt B 5 „Arbeitsmarktstrukturen und kleinbetrieblicher Sektor" des Sonderforschungsbereichs 333 „Entwicklungsperspektiven von Arbeit" der Ludwig-Maximilians-Universität München entstanden sind.

An dieser Stelle ist den vielen Gesprächspartnern in Unternehmen, Verbänden, in den Einrichtungen, die die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker durchführen (Kundendienstschulen der Automobilhersteller und -importeure, Berufsbildungszentren des Handwerks) und nicht zuletzt den zahlreichen von uns befragten Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen für ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an der Untersuchung zu danken.

Dank gilt auch den Mitgliedern des von den Tarifparteien gebildeten und aus Verbandsvertretern, vor allem aber auch aus Praktikern zusammengesetzten „Fachbeirats Kraftfahrzeug-Servicetechniker", der durch die vorbehaltlose Einbeziehung des Forscherteams in seine Arbeit wichtige Einblicke in den Entwicklungsprozeß des Konzepts und die dabei zu meisternden Probleme lieferte.

Stefanie Weimer war an der Diskussion der Projektergebnisse beteiligt und hat an der Endbearbeitung des Berichts mitgearbeitet; ihr sei an dieser Stelle ebenso gedankt wie den Kolleginnen und Kollegen, in deren Händen die Erstellung des Endmanuskripts lag.

München, im Juni 1996

Reinhard Bauer
Eckhard Heidling
Hans Gerhard Mendius

---

* Das Ministerium ist mittlerweile im Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie aufgegangen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Einleitung

1. Inhaltsübersicht 3

2. Ausgangsfragestellung und Zielsetzung: der Kraftfahrzeug-Servicetechniker im Zusammenhang arbeitsmarkt- und qualifizierungspolitischer Entwicklungen 5

   2.1 Konzeptioneller Hintergrund und empirische Vorgeschichte 6

   2.2 Handwerk - die verkannte Größe im bundesdeutschen Beschäftigungssystem 9

   2.3 Traditionsverhaftet solide, aber überholt und innovationsunfähig - zutreffende Attribute handwerklicher Qualifikationsstruktur? 11

   2.4 Doppelter Spagat: Zwischen handwerklicher Struktur und High-tech-Produkt und zwischen betrieblicher Autonomie und Herstellerbindung - zur Handlungssituation des Kfz-Gewerbes 11

   2.5 Die Qualifikationsstruktur im Kfz-Handwerk aus „segmentationstheoretischer" Sicht 15

   2.6 Kraftfahrzeug-Servicetechniker - der Auslöser: Wachsende Qualifikationsanforderungen bei sich verschlechternder Arbeitsmarktposition 19

   2.7 Der Lösungsansatz: Über eine neue Qualifikationsstufe zu einer zusätzlichen Funktionsebene 21

   2.8 Zum Konzept der wissenschaftlichen Begleitung 23

3. Zur Entwicklung wichtiger Branchendaten 27

   3.1 Einführung 27

   3.2 Marktentwicklung 28

   3.3 Kfz-Gewerbe 33

Teil B: Untersuchungsergebnisse

1. Resultate der schriftlichen Befragung von Teilnehmern der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung 44

   1.1 Vorbemerkung 45

   1.2 Ergebnisse der Teilnehmerbefragung 47

2. Die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker als innovativer Qualifizierungsansatz: Qualifizierungsformen und ihre Bewertung durch die Teilnehmer 61

   2.1 Vorbemerkung 61

   2.2 Technologische Umbrüche beim Automobil und veränderte Anforderungen an die Arbeitskräfte im Kfz-Gewerbe 63

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

2.3 Struktur des Kursangebots im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker 66
2.3.1 Die Vorgeschichte des Konzepts 66
2.3.2 Der Zugang zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung 69
2.3.3 Der Aufbau der Kurse 74
2.3.4 Formen der Lehrens und Lernens 80
2.3.5 Prüfungen im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker 83
2.4 Die Bewertung der Kurse aus Sicht der Teilnehmer 88
2.5 Bedeutung einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung und Einschätzung durch die betroffenen Funktionsgruppen 93
2.6 Zusammenfassung 96

3. Die betriebliche Nutzung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation 99
3.1 Vorbemerkung 99
3.2 Typologie der betrieblichen Nutzung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation anhand von Fallbeispielen 101
3.2.1 Typ 1: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Spezialist 101
3.2.2 Typ 2: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Experte 105
3.2.3 Typ 3: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als Mitarbeiter mit nützlicher Zusatzqualifikation 107
3.2.4 Typ 4: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker: Qualifikation ohne Anwendungsmöglichkeit im Beschäftigungsbetrieb 110
3.3 Probleme der betrieblichen Nutzung und Gratifizierung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation und Lösungsansätze 112
3.3.1 Determinanten der betrieblichen Nutzung der technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation 112
3.3.2 Die betriebliche Nutzung der nicht-technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation 117
3.3.3 Entlohnungsproblematik und Bedeutung einer tarifvertraglichen Regelung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker 119
3.4 Zusammenfassung 120

Teil C: Bewertung der Untersuchungsergebnisse

1. Die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers - erreichter Stand und mögliche Perspektiven 127
1.1 Vier Jahre Kraftfahrzeug-Servicetechniker - eine erste Zwischenbilanz 127
1.1.1 Strukturmerkmale von Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen 128
1.1.2 Einschätzung der bisherigen Praxis der Ausbildung und des Arbeitseinsatzes 131

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

1.2 Das duale System der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung - dauerhaftes Modell oder kurzes Intermezzo? 139

2. Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein Modell mit Perspektive? Abschließende Überlegungen und Ausblick 144

2.1 Akzeptanz und Möglichkeiten der Nutzung 144

2.2 Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung - ein Beitrag zur Stärkung der Berufsfachlichkeit der Qualifikation? 147

2.3 Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein Modell mit Eigendynamik? 152

Literatur 157

Anhang 1: Durchführung der Untersuchung A-1

Anhang 2: Verzeichnis der Übersichten der schriftlichen Befragung A-3

Anhang 3: Übersichten der schriftlichen Befragung A-6

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Teil A

Einleitung

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

1. Inhaltsübersicht

Der vorgelegte Bericht zu den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitforschung zur Einführung des „Kraftfahrzeug-Servicetechnikers" gliedert sich in drei Teile. Teil A informiert über die Rahmenbedingungen unter denen die neue Qualifikationsstufe im Handwerk installiert wurde. Gegenstand von Teil B ist die ausführliche Darstellung der Ergebnisse der empirischen Arbeiten. Im abschließenden Teil C erfolgt eine Bewertung der Untersuchungsergebnisse.

Im **Teil A**, geht es zunächst (2.) um eine Verortung der Fragestellung vor dem Hintergrund maßgeblicher arbeitsmarkt- und qualifizierungspolitischer Entwicklungen, aber auch darum, das Vorhaben in seinen Bezügen zu den bisherigen empirischen und konzeptionellen Arbeiten des Projektteams darzustellen. Ausgehend von der bestehenden Qualifikationsstruktur im Kfz-Handwerk, die mit Hilfe des Konzepts segmentierter Arbeitsmärkte eingeordnet wird, wird dann auf die veränderten Anforderungen an Betriebe und Arbeitskräfte eingegangen. Eine Analyse der maßgeblichen Rahmendaten für die Branche schließt sich an (3.), um zu verdeutlichen, in welchem Umfang auch das Kfz-Gewerbe von der gegenwärtig stattfindenden tiefgehenden Neustrukturierung des „Gesamtsystems Automobil" erfaßt ist.

Der **Teil B** beginnt mit der Darstellung und Bewertung der Ergebnisse einer schriftlichen Befragung von Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen (1.), die im Rahmen des Projekts 1994/1995 durchgeführt wurde. Im folgenden Kapitel werden unterschiedliche Qualifizierungsformen und deren Bewertung durch die Teilnehmer dargestellt (2.). Dabei werden - basierend auf intensiven qualitativen Recherchen vor Ort - Kurse an den beiden wichtigsten „Schultypen" (nämlich Kundendienstschulen und Berufsbildungszentren des Handwerks) untersucht und wichtige Unterschiede und Gemeinsamkeiten nach Merkmalen wie Teilnehmerstruktur, didaktische Konzeption, Ausstattung usw. herausgearbeitet. Die betriebliche Nutzung der in den Kursen erworbenen Qualifikationen ist Gegenstand des anschließenden Kapitels (3.). Eingegangen wird auf unterschiedliche „Typen" des betrieblichen Einsatzes der ausgebildeten Kraftfahrzeug-Servicetechniker und die daraus sich ergebenden Implikationen für Betriebe und Arbeitskräfte.

Im **Teil C** werden die Untersuchungsergebnisse zusammengefaßt und bewertet sowie Überlegungen zu möglichen künftigen Entwicklungen und deren erwartbaren Folgen angestellt. Dabei geht es beispielsweise um die Frage, in welchem Ausmaß und ggf. mit welchen Modifikationen sich die neue Qualifikationsstufe im Kfz-Gewerbe längerfristig durchsetzen wird bzw. mit welchen Konsequenzen zu rechnen ist, wenn sich wichtige Rahmenbedingungen verändern. Diskutiert wird auch, welche Auswirkungen in der Per-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

spektive des Funktionierens berufsfachlicher-markenspezifischer Teilarbeitsmärkte zu erwarten sind. Schließlich wird noch zur Debatte gestellt, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen sich die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers über den Bereich des Kfz-Gewerbes hinaus als eine „bahnbrechende" Entwicklung erweisen könnte.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

2. Ausgangsfragestellung und Zielsetzung: der Kraftfahrzeug-Servicetechniker im Zusammenhang arbeitsmarkt- und qualifizierungspolitischer Entwicklungen

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Einführung des „Kraftfahrzeug-Servicetechnikers" und damit eine strukturelle Innovation im Bereich handwerklicher Qualifikation. Da mit diesem Schritt eine doppelte, nämlich zugleich qualifizierungspolitische als auch arbeitsmarktbezogene Zielrichtung verbunden wird, ist eine Analyse, die - wie es im folgenden geschieht - beide Aspekte verbindet, besonders angemessen. Die Neuerung findet im Bereich des gemeinhin als „strukturkonservativ" angesehenen Handwerks statt, dort allerdings in einer als vergleichsweise überaus „fortschrittlich" geltenden Branche, dem Kfz-Gewerbe nämlich. Das Kfz-Gewerbe ist durch die besonders starke Vernetzung mit der durch große, meist multinationale Unternehmen geprägten Automobilindustrie charakterisiert. Es wird über diese enge, quasi symbiotische Beziehung stark geprägt und ist deshalb schon seit längerem mit den Anforderungen, die sich aus dem Einsatz neuer Techniken im Automobilbau ergeben, konfrontiert. Jetzt hat die Entwicklung aber eine neue Qualität erreicht, der mit der Schaffung der zusätzlichen Funktionsebene „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" Rechnung getragen werden soll. Insoweit kann zwar teilweise von einer Sondersituation der Branche ausgegangen werden, es stellt sich dennoch die Frage, inwieweit mit der Einführung der neuen Qualifikationsstufe eine Entwicklungstendenz bezeichnet ist, die auch für andere Handwerkszweige beispielhaften Charakter haben kann.

Vor diesem Hintergrund soll(en) im folgenden Berichtsteil in knapper Form

- verdeutlicht werden, warum die Thematik „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" enge Bezüge aufweist zu eher konzeptionellen Arbeiten, die sich mit Ursachen und Folgen von Arbeitsmarktsegmentation befassen und speziell für die Entwicklung der Märkte für berufsfachliche Qualifikationen, ihre Funktionen und Veränderungstrends von Bedeutung sind;
- einige Überblicksinformationen zum Handwerk als dem Wirtschaftszweig, in dem die meisten berufsfachlich qualifizierten Arbeitskräfte tätig sind, geliefert werden;
- das Kfz-Gewerbe anhand markanter Entwicklungen im technischen und wirtschaftlichen Bereich charakterisiert werden;
- wesentliche Momente, die für die Schaffung der neuen Qualifikationsstufe/Funktionsebene „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" maßgeblich waren, rekonstruiert werden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

2.1 Konzeptioneller Hintergrund und empirische Vorgeschichte

Die hier vorgelegte Studie zur Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers steht in der Kontinuität des sog. „**Segmentationsansatzes**" in der Arbeitsmarktforschung.[1] Dabei handelt es sich um ein Konzept, das sich den Arbeitsmarkt als dreigeteilt vorstellt, und zwar in je einen Teilmarkt für Jedermann-Qualifikationen, für betriebsspezifische Qualifikationen und für berufsfachliche Qualifikationen.[2]

Dabei ging es insbesondere um die vielfältigen personenbezogenen Prozesse innerhalb großer Unternehmen (Versetzungen, Auf- und Abwärtsmobilität entlang von „Karriereleitern", Veränderungen der Eingruppierung, On-the-job-training sowie besondere betriebliche Qualifizierungsmaßnahmen usw.) und deren Folgen für betriebliche Strategien einerseits und für den betriebsübergreifenden Arbeitsmarkt andererseits. Die Grundstrukturen der beobachtbaren Mobilitätsmuster wurden systematisch analysiert und mit der Kategorie des **betriebsinterne Arbeitsmärkte** gefaßt. Die aus der Herausbildung solcher Strukturen resultierenden Konsequenzen für den betriebsübergreifenden Arbeitsmarkt wurden bestimmt, und die Auswirkungen für die Wirksamkeit von Arbeitsmarktpolitik diskutiert (Sengenberger 1976). Zusammengefaßt wurden die entsprechenden Überlegungen im Konzept der „betriebszentrierten Arbeitsmarktsegmentation" (Lutz 1987).

Großunternehmen (vor allem in der Automobilindustrie, aber auch in der Elektro- und Stahlindustrie) bildeten das **bevorzugte Untersuchungsfeld**, weil betriebsinterne Märkte als charakteristisch für diesen Unternehmenstyp gelten. Diese Arbeiten fielen in die Zeit der ersten großen Nachkriegsrezession (ab 1974) und der sich daraus entwickelnden dauerhaften Massenarbeitslosigkeit, weshalb vor allem die dadurch ausgelösten grundlegenden Neuorientierungen bei der Nutzung und Entwicklung personalpolitischer Instrumente (wie Aufhebungsverträge, Vorzeitpensionierungen usw.) und die daraus resultierenden Effekte für den Arbeitsmarkt im Vordergrund standen.

Nachdem der Bereich betriebsinterner Märkte empirisch und konzeptionell einigermaßen als durchdrungen gelten konnte, wurde vor allem der Teilarbeitsmarkt für berufsfachliche Qualifikationen, dessen enorme Heterogenität und Komplexität nicht zu übersehen war, in den Mittelpunkt gerückt und damit der Akzent auf den **Bereich berufsfachlicher**

---

1 Die entsprechenden Arbeiten sind am Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. - ISF München am Schwerpunkt „Arbeitsmarkt und betriebliche Beschäftigungspolitik" angesiedelt.

2 Die „Entwicklungsgeschichte" des Konzepts reicht bis in die 70er Jahre zurück. Aufbauend auf der entsprechenden US-amerikanischen Debatte sind insbesondere von B. Lutz und W. Sengenberger dazu zahlreiche Veröffentlichungen erschienen (z.B. Lutz, Sengenberger 1974; Sengenberger 1975; Mendius, Sengenberger 1976). Den Rahmen für die konzeptionell ausgerichteten Arbeiten bildete zunächst das Teilprojekt „Arbeitsmarktstruktur und Arbeitsmarktbedingungen" des Sonderforschungsbereichs 101 „Theoretische Grundlagen sozialwissenschaftlicher Berufs- und Arbeitskräfteforschung" (1974 bis 1985, Team: Lutz, Maase, Mendius, Schultz-Wild, Sengenberger). Darauf aufbauend erfolgte dann ab 1986 die Weiterentwicklung und Differenzierung des Konzepts im Teilprojekt B 5 „Arbeitsmarktstruktur und kleinbetrieblicher Sektor" des Sonderforschungsbereichs 333 „Entwicklungsperspektiven von Arbeit" (Team: Mendius, Semlinger - bis 1992, Weimer).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Qualifikationen verlagert.[3] Zielsetzung war es, einerseits auch diesen Teilmarkt empirisch eingehender zu erforschen und andererseits ggf. zu einer konzeptionellen Differenzierung des bislang ebenfalls (wie der Jedermann-Bereich) mehr oder weniger als Residualkategorie fungierenden „berufsfachlichen Marktes" zu gelangen. Eine wichtige Konsequenz, die sich aus der Akzentsetzung auf berufsfachliche Qualifikationen bei den theoretisch orientierten Überlegungen ergab, war der Wechsel zum **kleinbetrieblichen Sektor als empirischem Gegenstandsbereich,** der erfolgte, weil davon ausgegangen werden konnte, daß hier - und zwar vor allem auch im Handwerk - der Typ der berufsfachlichen Qualifikationen eine besondere Bedeutung hat.

In einer ersten - 1983 begonnenen - Studie (vgl. Mendius u.a. 1987) ging es u.a. um die Klärung der Frage, warum sich der kleinbetriebliche Bereich als weit überlebensfähiger erwiesen hatte, als das von vielen erwartet worden war. Herausgearbeitet werden konnte ein außerordentlich breites Spektrum bei Arbeitsbedingungen und Qualifikationen, keineswegs aber vorzufinden war die gerne unterstellte einseitige Massierung negativer Erscheinungsformen. Zugleich wurde deutlich, daß in vielen Kleinbetrieben - vor allem im Handwerk - Formen extrem tayloristischer Arbeitszerlegung und eine damit verbundene Dequalifizierung, die man in Großunternehmen in neuerer Zeit mit erheblichem Aufwand wieder zu überwinden sucht, nie Einzug gehalten haben. Nicht zu übersehen war aber auch, daß durch Veränderungen auf den Produktmärkten sowie wegen der verschärften Konkurrenz (bei massiver Nutzung von Marktmacht seitens großer Wettbewerber) diese positiven Momente von Arbeit im Kleinbetrieb in vielen Fällen als bedroht gelten mußten.

Andererseits war aber auch offensichtlich, daß **viele Kleinbetriebe** aufgrund ihrer Voraussetzungen weitestgehend **zu Passivität verurteilt und zu strategischem Agieren nicht in der Lage** waren.[4]

Im nächsten Schritt wurden die Implikationen untersucht, die sich aus dem besonderen Stellenwert, den **Herstellung und Nutzung berufsfachlicher Qualifikationen** für Kleinbetriebe haben, für deren Handlungsfähigkeit ergeben. Verdeutlicht wurde, daß die **Erstausbildung im Handwerk** nicht nur eine viel höhere quantitative Bedeutung hat als in der Industrie (Ausbildungsquoten um 25 % und höher), sondern auch wichtige darüber hinausgehende Funktionen erfüllt, insofern nämlich, als die Veränderung der Ausbildungsintensität als wichtiges personalpolitisches Anpassungsinstrument genutzt werden kann. Herausgearbeitet und belegt werden konnte weiter die These, daß zu den bislang als konstitutiv für das Funktionieren berufsfachlicher Märkte angesehenen Bedingungen (standardisierte, öffentlich geregelte Ausbildung, zertifizierte, übertragbare Qualifikation, Mindestgröße des Teilmarktes) hinzukommen muß - zumindest wenn Kleinbetriebe diesen Markt wesentlich tragen -, daß die Ausbildung ihre Kosten weitgehend selbst erwirt-

---

3 Beim Bereich der „Jedermann-Qualifikationen" schien es demgegenüber sehr viel einfacher, seine Bedeutung auf Basis bestehender Anschauung und Erfahrung einigermaßen zutreffend einzuschätzen.

4 Deshalb wurde die Kategorie der Strategiefähigkeit (und ergänzend die der Strategiewirksamkeit) eingeführt. Damit war es prinzipiell möglich, Betriebe entlang eines Kontinuums zunehmender Strategiefähigkeit zu verorten (vgl. Mendius u.a. 1987, S. 195 ff.).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

schaftet, d.h. daß sie keinen Investitionscharakter haben darf (vgl. Mendius 1988).[5] Gezeigt wurde, daß gerade darin ein struktureller Unterschied liegt zwischen berufsfachlichen Qualifikationen, die in der Industrie erworben wurden (dort haben sie i.d.R. aus betrieblicher Sicht Investitionscharakter mit der Folge massiver Betriebsbindungsinteressen), und solchen aus dem Handwerk (hohe oder volle Kostendeckung bzw. sogar Überschüsse aus der Ausbildung und geringes Bindungsinteresse).[6]

Als eine **entscheidende Ursache der geringen strategischen Handlungsfähigkeit** vieler Kleinbetriebe hatte sich ihre massive **Abhängigkeit von Großunternehmen** herausgestellt. **Zwei Konstellationen** erwiesen sich als besonders bedeutsam: Zum einen die untergeordnete und stark verzerrte Wettbewerbsposition, in der sich Kleinbetriebe befinden, die auf gemeinsamen Produktmärkten mit Großunternehmen konkurrieren, zum anderen die spezifische Situation von Kleinbetrieben, die über enge Austauschbeziehungen stark an Großunternehmen gebunden sind. Bei letzterer Sachlage lassen sich unterscheiden: kleine Zulieferbetriebe, die den Großunternehmen quasi vorgelagert sind sowie den Großunternehmen nachgelagerte Betriebe, die sich mit dem Vertrieb sowie der Wartung und Reparatur der Produkte der Großunternehmen befassen. Die Aufmerksamkeit wurde daher auf die Frage gerichtet, ob und unter welchen Bedingungen derartige Unternehmen überhaupt autonom agieren können.

Dabei ging es um die Analyse der Nachteile, aber auch der (potentiellen) Vorteile, die sich aus einer derartigen Selbstbindung - prinzipiell steht es dem Kleinbetrieb frei, ob er sich in Austauschbeziehungen mit großen Partnern begeben will - ergeben. Schwerpunktmäßig wurde diesen Fragen im Bereich der Automobilindustrie (Autozulieferer und Kfz-Gewerbe) nachgegangen (vgl. Weimer, Mendius 1990; Mendius 1992; Mendius u.a. 1992; Semlinger 1992; Weimer, Semlinger 1992). Dabei spielten insbesondere die Potentiale betriebsübergreifender Kooperation (sei es horizontal, d.h. zwischen Kleinbetrieben, sei es vertikal, d.h. zwischen Kleinbetrieben und ihren großen Austauschpartnern) zur Steigerung kleinbetrieblicher Handlungsfähigkeit eine wichtige Rolle. Eingebettet sind diese Vorhaben in die Debatte um die - prototypisch wiederum in der Automobilindustrie vorzufindenden - „neuen Rationalisierungsstrategien", die im industriesoziologischen Diskurs in der Bundesrepublik meist unter dem Dachbegriff der „Systemischen Rationalisierung" gefaßt werden (vgl. z.B. Altmann, Sauer 1989; Deiß, Döhl 1992) und seit dem Erscheinen einer breit angelegten Untersuchung zu den Zukunftsperspektiven der Automobilindustrie (Womack u.a. 1991) mit ganz außerordentlicher Resonanz - unter dem Schlagwort "Lean-Production" diskutiert werden (vgl. Mendius 1992a; Semlinger 1992a).

---

5 Ebenfalls verdeutlicht wurde, daß die Qualität der Ausbildung keineswegs eine lineare Funktion der „Nettokosten" ist: Die Tatsache, daß Ausbildung im produktiven Prozeß stattfindet, ist nicht per se qualitätsschädlich, und ob Ausbildung in starkem oder geringerem Umfang Investitionscharakter hat oder nicht, impliziert noch nichts über deren Standard.

6 Neuerdings sprechen einige Anhaltspunkte dafür, daß auch im Handwerk eine Abkehr von der (nicht immer erfolgreichen) Praxis, Abwanderungsverluste durch hohe Ausbildungsquoten zu kompensieren, zugunsten der Konzentration auf die optimale Ausbildung einer kleineren Lehrlingszahl in Kombination mit Betriebsbindungskonzepten erfolgt (vgl. Mendius 1995).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Die daraus resultierende **intensive Befassung mit dem Kfz-Gewerbe** als einer zwar einerseits handwerklich geprägten, zugleich aber eng durch Großkonzerne der Automobilindustrie bestimmten Branche mit vergleichsweise hohem technischem Niveau und sich rasch verändernden, tendenziell ansteigenden Qualifikationsanforderungen brachte es mit sich, daß die Forschergruppe bereits im Rahmen der genannten empirischen Arbeiten auf die Probleme, die zu der qualifizierungspolitischen Initiative „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" führten, stieß und dazu entsprechende Vorstellungen entwickelte (Mendius u.a. 1992, S. 94 ff.; Lutz, Mendius 1992). Auf Basis der genauen Kenntnis der verschiedenen Faktoren, die letztlich die entsprechende Initiative auslösten, sowie aufgrund der eingehenden Befassung mit den damit seitens der Kfz-Betriebe und ihrer Beschäftigten, der Automobilindustrie und zuständigen Verbände verbundenen Erwartungen und Zielsetzungen konnte schon in einem frühen Stadium der Implementation des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers und in enger Zusammenarbeit mit den hauptbeteiligten Verbänden ein Konzept für eine wissenschaftliche Begleitung entwickelt und umgesetzt werden.[7]

Vor der ausführlichen Darstellung der Projektergebnisse (Teil B) sollen einige Strukturinformationen zum Handwerk und zur Situation des Kfz-Gewerbes sowie eine Skizze über die Entstehung des Konzepts „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" vorangestellt werden, um denjenigen, die mit diesen Entwicklungen nicht vertraut sind, die Verortung und Interpretation der Resultate zu erleichtern.

2.2 Handwerk - die verkannte Größe im bundesdeutschen Beschäftigungssystem

Die besondere **Bedeutung des „Mittelstandes"** wird von allen wichtigen Akteuren aus Politik und Wirtschaft immer wieder beschworen, und auch das Handwerk spielt im öffentlichen Bewußtsein durchaus eine wesentliche Rolle.[8] Erstaunlich aber ist, daß die beschäftigungspolitische Bedeutung kleiner Betriebe und insbesondere der hohe Stellenwert des Handwerks selbst von den meisten Fachleuten noch immer kaum realisiert werden. Deshalb an dieser Stelle ein paar knappe Informationen zum deutschen Handwerk

---

7 Dazu wurde 1993 ein Projektantrag „Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk" entwickelt, der zu dem im Frühjahr 1994 im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft und in Zusammenarbeit mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der Industriegewerkschaft Metall, Vorstandsverwaltung, Abtl. Berufliche Bildung begonnenen Vorhaben führte.

8 Beim „Mittelstand" handelt es sich um eine Kategorie, die sich zugleich durch hohe Popularität und exorbitante Unpräzision auszeichnet: Zugerechnet werden dem Mittelstand ebenso selbständige Inhaber eines Bauchladens oder Kiosks wie Familienunternehmen mit hunderten oder gar tausenden Beschäftigten und Milliardenumsatz, Unternehmenstypen also, bei denen sich die mit der „vereinnahmenden" Einheitsbezeichnung suggerierte Gleichheit oder wenigstens Gleichgerichtetheit zentraler Interessenlagen auch mit dem besten Willen kaum nachvollziehen läßt - vielleicht macht aber gerade die Vagheit und die beliebige Nutzbarkeit ein Gutteil der Attraktivität des Begriffs „Mittelstand" aus.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

als dem Wirtschaftsbereich, der den Großteil der berufsfachlich qualifizierten Arbeitskräfte beschäftigt und einen nochmals erheblich höheren Anteil an der Ausbildung solcher Arbeitnehmer hat.[9]

Das Handwerk beschäftigt in Westdeutschland ca. 4,8 Mio. Menschen in etwa 445.000 Betrieben. In den neuen Bundesländern kommen nochmals 1,4 Millionen Beschäftigte in 118.000 Handwerksbetrieben hinzu.[10] Der Gesamtumsatz des Handwerks im Jahre 1994 lag bei 800 Mrd. DM. Damit hat das Handwerk mittlerweile als Arbeitsplatzanbieter mit der Industrie fast gleichgezogen (in den neuen Bundesländern übertrifft es sie bereits deutlich), nachdem das Verhältnis 1977 2 zu 1 zugunsten der Industrie betragen hatte. Während sich das Handwerk auch in den letzten Jahren ganz im Unterschied zu den als trendbestimmend angesehenen industriellen Branchen, die durchweg und häufig in großem Umfang Arbeitsplätze abbauen mußten, durch erhebliche Wachstumsraten auch bei der Beschäftigung auszeichnete, wird für 1996 für Westdeutschland (erstmals seit Beginn der 80er Jahre) mit einem realen Umsatzrückgang von 1 % und einer Beschäftigungsabnahme von 0,5 bis 1 % gerechnet, im Osten wird ein Rückgang der Zunahme auf 2 % erwartet (Handelsblatt v. 7.3.1996, S. 15). Selbst wenn diese Prognosen zutreffen, wird damit aber die Entwicklung noch immer weit positiver als die für die Industrie prognostizierte sein, und es wird auch voraussichtlich weiterhin im Handwerk offene Stellen geben.[11]

Der **Anteil der Arbeitskräfte mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung** ist in allen „Gewerken" sehr hoch, berufsfachliche Qualifikationen haben also für das Handwerk eine herausragende Bedeutung.

1993 gab es im Handwerk **568.000 Auszubildende** (34,2 % der Auszubildenden in Deutschland insgesamt). Das bedeutet aber gegenüber dem Höchststand Mitte der achtziger Jahre bereits einen Rückgang um ca. 30 % in den alten Bundesländern). 1993 fanden im Handwerk 117.000 erfolgreiche Gesellenprüfungen und 39.000 bestandene Meisterprüfungen statt.

---

9 Ein Gutteil der in Industrie und in privaten und öffentlichen Dienstleistungen tätigen Arbeitskräfte kommt aus dem Handwerk und verfügt über eine entsprechende Qualifikation.

10 Ergebnisse der Handwerkszählung 1995 (vgl. Häussermann 1996). Zu den frappanten Ergebnissen der 1995 erstmals seit 1977 wieder durchgeführten „Handwerkszählung" gehört es, daß das Handwerk insgesamt ca. 1 Mio. mehr Arbeitsplätze bereitstellt und der Umsatz um 20 % höher liegt, als bisher auf Grund von Extrapolationen der 77er-Erhebung und von Mikrozensusergebnissen angenommen worden war. Daß aber auch jetzt noch keine endgültige Klarheit herrscht, wird z.B. daraus deutlich, daß - mit derselben Quelle auch von (gesamtdeutsch) 7 Mio. Beschäftigten in 790.000 Betrieben die Rede ist (Handelsblatt v. 7.3.96, S. 15).

11 Dieser Arbeitskräftemangel im Handwerk ist vor allem in Ballungszentren relativ ausgeprägt und betrifft selbstverständlich nicht alle Handwerkszweige („Gewerke") in gleicher Weise. Da in diesen Ballungsräumen meist zugleich Personalabbau bei den dort ansässigen Großunternehmen der Industrie stattfindet und auch weiterhin zu erwarten ist und da sich unter den Arbeitskräften der Großunternehmen zahlreiche mit einer (dort nur bedingt genutzten und honorierten) handwerklichen Fachqualifikation befinden, liegt der Gedanke einer Förderung der „Retourmobilität" von der Industrie ins Handwerk eigentlich nahe. Dies gilt um so mehr, als sich im Rahmen unserer Untersuchungen immer wieder gezeigt hat, daß die Revitalisierung und Aktualisierung vorhandener berufsfachlicher Qualifikationen mit geringem Aufwand und hoher Erfolgsquote möglich sind (vgl. Mendius 1995a).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

2.3 Traditionsverhaftet solide, aber überholt und innovationsunfähig - zutreffende Attribute handwerklicher Qualifikationsstruktur?

Stellt man die Frage nach einer Charakterisierung der Qualifikationsstruktur im Handwerk, wird - durchaus nicht ganz zu Unrecht - von vielen insbesondere ihre Prägung durch ein bis ins Mittelalter zurückreichendes Grundmuster in den Vordergrund gestellt: Die „Dreigliedrigkeit" von Lehrling, Geselle und Meister gilt unverändert mindestens seit den Zeiten der Meistersinger, und viele Gewerke sind geradezu Musterbeispiele (im durchaus positiven Sinne) für die Bewahrung traditioneller Fertigkeiten und Kenntnisse im Umgang mit Menschen und Materialien.[12] Das Beispiel der Einführung des „Kraftfahrzeug-Servicetechnikers" kann aber - so die hier gemachte Annahme, die es im folgenden zu untermauern gilt - bestätigen, daß auch im Bereich des Handwerks strukturelle qualifikatorische Innovationen möglich sind. Sollten sie über das Kfz-Gewerbe hinaus Wirkungen entfalten, können sich daraus neben den unmittelbaren bildungspolitischen Konsequenzen auch Implikationen für die Weiterentwicklung des Marktes für berufsfachliche Qualifikationen ergeben.

Daher ist die Rekonstruktion und Bewertung der „modernisierungbedingten" Veränderungen der Arbeitsanforderungen auf der einen Seite und die Durchleuchtung der Faktoren, die die Arbeitskräfteversorgung bestimmen, auf der anderen Seite als den beiden Momenten, die in ihrem wechselseitigen Zusammenspiel letztlich zur Herausbildung eines neuartigen Qualifikationstyps geführt haben, von einiger Bedeutung: Wenn nämlich die Etablierung des Abschlusses „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" als allgemein anerkannte Fortbildungsverordnung gelingt, käme es erstmals zu einer geregelten Ausdifferenzierung der erwähnten traditionellen handwerklichen Qualifikationsstruktur. Da bereits absehbar ist, daß dann weitere Handwerkssektoren entsprechende Schritte einleiten, können die Folgen dieser Entwicklung erheblich sein. Das zu erwartende Aufbrechen des bislang relativ starren Qualifikationsgefüges dürfte dann auch für die derzeit beschleunigt in Gang kommende Neustrukturierung des Verhältnisses von Industrie, Handwerk und Dienstleistungssektor eine wichtige Rolle spielen.

2.4 Doppelter Spagat: Zwischen handwerklicher Struktur und High-tech-Produkt und zwischen betrieblicher Autonomie und Herstellerbindung - zur Handlungssituation des Kfz-Gewerbes

Kaum jemand hat nicht schon in der einen oder anderen Form mit dem Produkt Automobil zu tun gehabt, und sicherlich ist auch der weit überwiegende Teil der Bevölkerung

---

12 Die Erkenntnis, daß diese traditionellen Formen in aller Regel auch in der Perspektive von „Nachhaltigkeit" (also Ressourcenschonung und Emmissionsreduktion bzw. -vermeidung) weit weniger problematisch waren als viele später sich durchsetzende industrielle Produktionsmethoden, beginnt sich erst seit neuerem und mehr als gemächlich durchzusetzen - zweifelsohne nicht zuletzt, weil das Handwerk selbst diese Einsicht keineswegs im möglichen und wünschenswerten Umfang befördert.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

bereits einmal mit dem Kfz-Gewerbe und seinen Beschäftigten in Kontakt gekommen. Trotzdem ist der **wirtschaftliche, aber auch der arbeitsmarktbezogene Stellenwert** dieser Branche keineswegs allgemein bekannt:

Das **Kfz-Gewerbe** stellt mit knapp 418.000 Beschäftigten in mehr als 57.000 Betrieben sowie einem Umsatz von ca. 237 Mrd. DM (Zahlen von 1995) eine der wichtigsten Branchen des Handwerks dar und übertrifft z.B. in seiner beschäftigungspolitischen Bedeutung bekannte und vielfach intensiv analysierte Branchen wie die Stahlindustrie (derzeit noch 120.000 Arbeitsplätze), den Bergbau oder gar den Schiffbau mittlerweile bei weitem. (Zur Entwicklung der Branchendaten vgl. Teil A, 3.). Das Kfz-Gewerbe hat einen sehr hohen Anteil von Beschäftigten mit Facharbeiter-(Gesellen-)Ausbildung.

Ungefähr 50 % der Betriebe sind an ein Fabrikat gebunden, hier spielt neben Service und Reparatur auch der Verkauf von Ersatzteilen, der Gebrauchtwagenhandel eine Rolle, vor allem aber der Neuwagenhandel. Die übrigen Betriebe, die sog. „markenfreien", sind i.d.R. weit kleiner und beschränken sich im wesentlichen aufs Reparaturgeschäft und den Gebrauchtwagenhandel.

Der **markengebundene Bereich** ist der wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch weit bedeutendere und wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit auch bleiben (auch wenn mittlerweile die Zukunft des markenfreien Teils von vielen Experten nicht mehr so skeptisch gesehen wird wie noch vor einiger Zeit). Eine besondere Akzentsetzung auf Markenbetriebe und ihre Pendants - die Automobilhersteller - resultiert aber auch daraus, daß sie bezogen auf Kraftfahrzeug-Servicetechniker den dominanten Part innehaben, sowohl was die Entstehung angeht, als auch was die Nutzung der Qualifikationsstufe betrifft (vgl. dazu Teil B).

Das Verhältnis der Markenbetriebe zu den jeweiligen Automobilherstellern umfaßt ebenso Momente von einseitiger Abhängigkeit wie von „Symbiose": Erhebliche Einschränkungen der unternehmerischen Autonomie, die sich schon aus den Bestimmungen des Händlervertrags ergeben, werden durch einseitige Einflußnahmen, die durch das faktische Machtungleichgewicht zwischen einzelnem Kfz-Betrieb und dem jeweiligen Automobilkonzern möglich sind, noch verschärft. Andererseits sind mit der „freiwilligen Selbstbindung" im Rahmen des „Markenbetriebsstatus" eine Reihe von Vorteilen verbunden. Sie betreffen z.B. die diversen Hilfestellungen durch die Hersteller wie zahlreiche Qualifizierungsangebote für die Beschäftigten, Beratung bei der Gestaltung der Werkstätten und Verkaufsräume, Angebote zur Optimierung der EDV-Nutzung in den verschiedenen Geschäftsbereichen, Hilfe bei der Implementierung zusätzlicher Geschäftsfelder (z.B. Autoverleih oder Leasinggeschäft) und Unterstützung von speziellen Werbe- und Verkaufsförderungsaktionen. Das entscheidende Plus der Fabrikatsbetriebe besteht aber in der ausschließlich mit dem Markenhändler-Status verbundenen Chance des Neuwagenverkaufs (vgl. dazu Mendius u.a. 1992; Mendius 1992).

Per saldo übersteigen die Vorteile der „Herstellerbindung" nach Ansicht der meisten Betroffenen nach wie vor die damit verbundenen Nachteile bei weitem. Das wird u.a. daraus deutlich, daß es Herstellern kaum je Probleme bereitet, bei Bedarf, neue Markenbetriebe zu finden. Im umgekehrten, in letzter Zeit weit häufigeren Fall der Kündigung von Markenverträgen durch die Automobilhersteller wehren sich jedoch die Betriebe meist

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

heftig gegen ein Ausscheiden aus dem Markennetz. Trotzdem ist festzuhalten, daß das Verhältnis zwischen den kleinen Marken-Kfz-Betrieben und den Automobilkonzernen bei weitem nicht so kraß durch einseitige Machtausübung und hilflose Unterlegenheit gekennzeichnet ist, wie dies zwischen denselben Großunternehmen und ihren kleineren Lieferanten meist der Fall ist (vgl. dazu Mendius, Wendeling-Schröder 1991; Deiß, Döhl 1992). Dieser Sachverhalt ist zweifellos nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die Kfz-Betriebe mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe über eine handlungsfähigen Organisation verfügen und die fabrikatsgebundenen Betriebe darüber hinaus mit den sog. Händlerverbänden ein zusätzliches Instrument der kollektiven markenspezifischen Interessenwahrnehmung entwickelt haben. Dadurch entsteht eine erhebliche Konfliktfähigkeit, die sich von Zeit zu Zeit auch darin manifestiert, daß beispielsweise der Zentralverband oder die Händlervereinigungen auch vor gerichtlichen Auseinandersetzungen nicht zurückschrecken, um ihre für berechtigt gehaltenen Anliegen gegenüber der Automobilindustrie durchzusetzen.

Wegen seines hohen Stellenwertes im "Gesamtsystem Automobil" wird das **Kfz-Gewerbe** zunehmend **von der tiefgehenden Neustrukturierung der Automobilproduktion erfaßt** (vgl. die „Lean-Production"-Debatte). Dort gerät - nachdem von den Automobilherstellern die unternehmensinterne Organisation und vor allem die Zulieferbeziehungen umfassend restrukturiert wurden (mit der Konsequenz erheblicher Produktivitätssteigerungen und entsprechend reduziertem Arbeitskräftebedarf) - in jüngerer Zeit mehr und mehr der Vertriebssektor und damit auch das markengebundene Kfz-Gewerbe ins Blickfeld der Restrukturierungs- und Kosteneinsparungsinteressen.

Ausdruck dieser Entwicklung ist z.B., daß mittlerweile praktisch alle Hersteller versuchen, ihr Vertriebsnetz zu reorganisieren, d.h. nicht zuletzt, es zu verkleinern (vgl. Teil A, 3.). Als ein Ansatzpunkt erweist sich dabei das Inkrafttreten der novellierten „Gruppenfreistellungsverordnung" (diese GVO ist die EU-Direktive, die die Basis für das auf Markenbindung ausgerichtete „Selektive Vertriebssystem" im Neuwagenbereich bildet). Zwar enthält diese Neufassung auch eine Reihe von Änderungen, die die Position der Markenbetriebe gegenüber den Herstellern verbessern soll. Die Tatsache aber, daß die Händlerverträge den Erfordernissen der GVO angepaßt bzw. dazu neu abgeschlossen werden müssen, wird von vielen Herstellern genutzt, einer Reihe von Vertragspartnern entweder überhaupt keine Vertragsverlängerung oder nur eine zu - nach deren Wahrnehmung jedenfalls - verschlechterten Bedingungen anzubieten.[13]

Parallel zu diesen Entwicklungen betonen die Hersteller aber zugleich - teilweise sogar verstärkt - ihre „kooperative Orientierung" bezogen auf das Markennetz im Sinne einer Mobilisierung aller „Synergiepotentiale" zum gemeinsamen Nutzen. Vor diesem Hintergrund versucht das **Kfz-Gewerbe** - wenn auch bislang nicht immer mit allzu großer Re-

---

13 Zugleich gibt es Versuche, die Rabattsysteme in einer Weise zu ändern, die (neben den Herstellern) nur Kfz-Betriebe eines bestimmten Typs begünstigt. Damit wird nach Ansicht vieler Händler nicht zuletzt auch das Ziel verfolgt (indem diese Neuregelungen es nur noch einem bestimmten Unternehmenstyp ermöglichen, auf eine ausreichende Rendite zu kommen), eine größere Zahl von Betrieben zum Ausscheiden aus dem Markennetz zu bringen. Dabei kommt es wiederum zu erheblichen Auseinandersetzungen zwischen der Automobilindustrie und den Interessenvertretungen der Markenbetriebe.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

sonanz seitens der Automobilhersteller - eine **aktivere Rolle in diesem Veränderungsprozeß** zu spielen, geht es doch, wenn die Zukunft der Automobilwirtschaft insgesamt zur Diskussion steht, eben auch um seine eigenen Perspektiven. Dabei beziehen sich die Aktivitäten nicht nur auf eine frühzeitigere und umfassendere Einbeziehung bei Veränderungen des eben erwähnten Typs, sondern man bemüht sich auch um die Beteiligung an der technischen Entwicklung im Bereich der Fahrzeuge und Reparaturmethoden und der Konzipierung der Maßnahmen zu deren Bewältigung.[14]

Der sich voraussichtlich eher weiter **beschleunigende technologische Innovationsprozeß** ist neben den skizzierten Umbrüchen bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die **zweite Dimension,** in der sich das Kfz-Gewerbe (und hier vor allem seine Beschäftigten im Reparatur- und Servicebereich) mit **zahlreichen und umfassenden neuartigen Anforderungen** konfrontiert sieht.

Der Prozeß der Innovationen bei Automobilkomponenten und verwendeten Verfahren gewinnt an Tempo: Der Elektronikeinsatz nimmt rasant zu, z.B. beim Motormanagement, der Emissionsverringerung, der Bremsen- und Fahrwerksregulierung (ABS- und ASR-Systeme, aktive Fahrwerke usw.), bei sicherheitstechnischen Einrichtungen (Airbags, Gurtstraffer usw.), aber auch im Bereich der Telekommunikation (C- und D-Netz-Telefone) bis hin zu automatischer Gebührenerfassung oder Verkehrsleitsystemen. Gemeinsam ist allen genannten Neuerungen, daß sie zu erheblichen zusätzlichen und neuartigen Anforderungen an die Qualifikation der Fachkräfte in der Branche führen (vgl. Teil B, 2.2).

Aufgrund des überdurchschnittlichen Innovationstempos im Kfz-Gewerbe gibt es schon seit längerem ein vergleichsweise breites Qualifizierungsangebot für die Beschäftigten, das durch Einrichtungen des Zentralverbandes und seiner Untergliederungen, durch Lieferanten, vor allem aber durch die Automobilhersteller selbst bereitgestellt wird. Der hohe Innovationsdruck hat zweifellos auch maßgeblich dazu beigetragen, daß das Kfz-Gewerbe zu den ersten Branchen gehörte, die die Erstausbildung sowie die Meisterprüfung umfassend neugeordnet haben. Dennoch war es gerade dieser Handwerkszweig, der als erster den Schritt zur Einführung einer neuen Qualifikationsstufe getan hat. Ehe aber jetzt auf die Entstehungsvoraussetzungen, die Zielsetzungen und die Implementationskonzepte der neuen Qualifikationsstufe „Kraftfahrzeug-Servicetechniker“ eingegangen wird, soll zunächst eine kurze Charakterisierung der bisherigen Qualifikationsstruktur des Kfz-Gewerbes aus einer am Arbeitsmarktsegmentationsansatz orientierten Perspektive erfolgen.

---

14 Einen wichtigen Schritt in diese Richtung versprechen sich die Beteiligten von dem Forschungsprojekt „Synergieorientierte Kooperation zwischen Automobilherstellern und Vertriebsnetz in Bayern“, das gemeinsam vom Deutschen Kfz-Gewerbe - Landesverband Bayern, der Audi AG Ingolstadt, dem Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V. München (ISF) und dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) durchgeführt und von der "Bayerischen Forschungsstiftung" gefördert werden soll.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

2.5 Die Qualifikationsstruktur im Kfz-Handwerk aus „segmentationstheoretischer" Sicht

Versucht man, die Arbeitskräfte des Kfz-Gewerbes mit Hilfe der Kategorien des Segmentationsansatzes zu verorten, so lassen sich die meisten zweifellos den berufsfachlichen Qualifikationen zuordnen. Dieser Typ dominiert vor allem in den Werkstattbereichen - in denen das Gros der Beschäftigten des Kfz-Gewerbes tätig ist (mit den Fachabschlüssen des Kfz-Mechanikers, des Kfz-Elektrikers sowie den darauf aufbauenden Meisterqualifikationen).[15]

Eine Besonderheit der Beschäftigten der Betriebe mit Fabrikatsbindung (hier findet sich die Mehrzahl der Arbeitsplätze) liegt nun darin, daß deren berufsfachlichen Qualifikationen mehr oder weniger stark überlagert bzw. ergänzt sind durch **markenspezifische Komponenten**.

Dieser **Prozeß der „Spezifizierung" berufsfachlicher Qualifikation** beginnt schon während der Lehre, und zwar einfach dadurch, daß die Auszubildenden im Betrieb (fast) ausschließlich mit Fahrzeugen der jeweiligen Marke konfrontiert sind und mit Hilfe von Werkstatthandbüchern sowie mit Werkzeugen und Ausrüstung ausgebildet werden, die ebenfalls mindestens z.T. markentypische Besonderheiten aufweisen. Die hierdurch bedingte **„Fabrikatsspezifität"** schon der Ausgangsqualifikation kann allerdings noch mehr oder weniger **als Nebenprodukt** angesehen werden.

Dagegen wird die **Markenbindung** (und damit verbunden die fehlende oder jedenfalls eingeschränkte Übertragbarkeit) zum **Charakteristikum** der zahlreichen **Weiterbildungsmaßnahmen**, die im Anschluß an die Erstausbildung für die Beschäftigten der Fabrikatsbetriebe von den Herstellern angeboten werden.[16] Deren Ziel ist es nicht nur, das Personal der Markenbetriebe mit den jeweils aktuellsten Fahrzeugmodellen bzw. den neuesten Entwicklungen bei Wartungs- und Instandhaltungstechniken usw. vertraut zu machen, sondern es geht durchaus auch darum, so etwas wie eine gemeinsame, übergreifende „Fabrikatskultur" zu entwickeln. Da die Konzipierung und Gestaltung der Kurse (bislang jedenfalls) ausschließlich beim Hersteller liegt, sind damit erhebliche Spielräume eröffnet, eine markenspezifische Gestaltung der Fortbildung vorzunehmen, und zwar

---

15 Über diese Qualifikationen verfügen meist auch die in der Kundendienstannahme und der Lagerhaltung tätigen Mitarbeiter. Daneben gibt es ab einer gewissen Betriebsgröße Personal im Verwaltungsbereich - meist mit kaufmännischer Ausbildung (in kleinen Betrieben werden diese Funktionen häufig vom Inhaber bzw. seinen Familienangehörigen mitübernommen). Die größeren Markenbetriebe beschäftigen darüber hinaus Neu- und Gebrauchtwagenverkäufer, bei denen ein breites Spektrum an Qualifikaktionen anzutreffen ist (vom „Auto"-Autodidakten über den ehemaligen Kfz-Mechaniker bis hin zum Hochschulabsolventen).

16 Weiterbildungsmaßnahmen für alle Beschäftigten des Kfz-Gewerbes (also aus freien und markengebundenen Betrieben werden u.a. angeboten vom ZDK, von Bildungszentren des Handwerks oder auch von Herstellern komplexer Komponenten (beispielsweise Gemischaufbereitunsanlagen oder Bremssysteme), von der Mineralölindustrie oder - z.B. speziell für den Bereich Karosserie - von den großen Lackherstellern. Bei weitem die größte Rolle spielen aber die Angebote der Kundendienstschulen der Automobilhersteller und -importeure, die allerdings nur den Beschäftigten in den jeweiligen Markenvertriebsnetzen zugänglich sind.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

quasi spiegelbildlich zur „materiellen" Markenspezifität. Auch diese ist teilweise tatsächlich durch voneinander abweichende technische Merkmale bedingt (z.B. durch eigenständige Motorkonzepte oder - neuerdings aktuell - durch Einsatz unterschiedlicher Werkstoffe im Karosseriebereich); teilweise wird sie aber (so die übereinstimmende Einschätzung von Experten) auch bei eigentlich weitgehend identischen Bauteilen (etwa Motormanagement, Gemischaufbereitung) durch differentielle Auslegung des Designs (Stromlaufpläne, Schaltungen) herbeigeführt.[17]

Was für ein Typ von Qualifikation entsteht aber auf diese Weise? Um **betriebsspezifische Qualifikationen,** die im Sinne des Segmentationskonzepts dadurch charakterisiert sind, daß sie nur im Beschäftigungsbetrieb erworben und eingesetzt werden können (vgl. dazu das Konzept der betriebszentrierten Arbeitsmarktsegmentation u.a. bei Lutz 1987) **handelt es sich offenbar nicht**, findet doch die Qualifizierung weder durch den Beschäftigungsbetrieb noch in seinen Räumlichkeiten statt, sondern beim Automobilhersteller und durch dessen Personal. Gleichwohl sind es aber auch **keine betriebsspezifisch überlagerten, berufsfachlichen Qualifikationen**, wie sie bei den auch auf den internen Märkten von Großunternehmen häufig anzutreffenden Arbeitskräften mit berufsfachlicher „Grundausbildung üblich sind - denn in diesem Falle ist eben zumindest die Zusatzqualifikation tatsächlich betriebsspezifisch. Vielmehr hat man es offenbar mit **markenspezifischen Qualifikationsbestandteilen** zu tun, deren Anwendbarkeit nicht auf einen Betrieb (oder die Arbeitsstätten eines Unternehmens) begrenzt ist, sondern potentiell sämtliche Betriebe des jeweiligen Markennetzes (in der Bundesrepublik bei den Anbietern von Großserien-Pkw zwischen 500 und 3.500, vgl. Teil A, 3.) einschließt.

Der Nutzungsbereich der Ausgangsqualifikation "Kfz-Mechaniker" oder "Kfz-Elektriker" ist demgegenüber noch sehr viel breiter. Da es insgesamt weit über 50.000 Kfz-Betriebe gibt, ist der Markt für entsprechende Arbeitskräfte außerordentlich groß. Wieweit die damit verbundenen Mobilitätschancen im Bereich der (ca. 26.000) fabrikatsgebundenen Betriebe durch die markenspezifischen „Aufsätze" tatsächlich eingeschränkt werden, ist nicht ohne weiteres zu beurteilen. Systematische Untersuchungen über den Wechsel von Arbeitskräften zwischen Markennetzen oder zwischen markenfreien und markengebundenen Betrieben (und vice versa) sowie dabei eventuell auftretende Friktionen und Anpassungserfordernisse liegen nicht vor. Es kann aber - nach übereinstimmender Einschätzung einer Reihe von befragten Arbeitskräften mit eigener „Wechselerfahrung" sowie nach Auskunft von mit der Problematik vertrauten Experten - davon ausgegangen wer-

---

17 Der Stellenwert der Zusatzausbildung durch Fakrikatsschulungen sollte nicht unterschätzt werden. Nach Erfahrungen aus zahlreichen Gesprächen mit Teilnehmern und Experten mit „Überblickswissen" wird deutlich, daß die Bereitschaft zur Teilnahme an solchen Schulungen im Schnitt sehr hoch ist, daß sie meist von den Beschäftigungsbetrieben gefördert und vom Automobilhersteller gefordert wird. Repräsentative Zahlen über die Beteiligung liegen vermutlich jeweils bei den Herstellern vor, sind aber nicht allgemein verfügbar. Es ist davon auszugehen, daß es eine Werkstattfachkraft auf diese Weise während ihres Arbeitslebens auf ein erhebliches Volumen an markenspezifischer Ausbildung bringt (vgl. dazu Teil B, 2.3.1).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

den, daß die Hürden des Wechsels in einen anderen Markenbereich i.d.R. durchaus als nennenswert, jedoch keineswegs als unüberwindbar anzusehen sind.[18]

Gleichwohl bedeutet die **markenspezifische Zusatzqualifizierung** durchaus **eine real wirksame Einschränkung der Übertragbarkeit** und damit der Arbeitsmarktgängigkeit der erworbenen Qualifikation (aus Sicht des Besitzers) bzw. sie bewirkt eine gewisse **Markenbindung** der Arbeitskräfte, **nicht aber eine Betriebsbindung**, wie sie bei „betriebszentrierter Arbeitsmarktsegmention" als charakteristisch angesehen wird.

Damit stellen aber die **markenspezifischen Qualifikationsanteile** - im Unterschied zu wirklich betriebsspezifischen - keineswegs per se ein massives Mobilitätshindernis für die Arbeitskräfte und damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Arbeitsmarktes dar. Vielmehr bedeuten sie lediglich eine **steuernde Einschränkung für Mobilitätsoptionen**, sind diese Qualifikationen doch innerhalb der jeweiligen Markennetze problemlos übertragbar.[19]

Die **markenspezifische Qualifikation**, die im Kfz-Gewerbe eine wichtige Rolle spielt, muß also als **Qualifikationstyp** angesehen werden, der bestimmte Aspekte betriebsspezifischer und berufsfachlicher Qualifikation verbindet, zugleich aber - insbesondere aus Sicht der Funktionsfähigkeit des Arbeitsmarktes - eigenständige, von den genannten Qualifikationstypen abweichende Funktionen aufweist.

Während im Segmentationsansatz davon ausgegangen wird, daß bei betriebsspezifischen Qualifikationen die fehlende Transferierbarkeit und die daraus resultierende Betriebsbindungseffekt es für das Beschäftigungsunternehmen rechtfertigen, die Kosten der Qualifizierung ganz oder weitgehend zu übernehmen,[20] stellt sich die Situation für einen Mar-

---

18 Dabei wurde u.a. auch darauf verwiesen, daß sich bestimmte Fabrikate und ihre „Reparatur- und Service-Philosophie unter einander stärker ähneln als andere; insbesondere der Übergang auf japanische Fabrikate wurde (allerdings wohl nicht zuletzt wegen der anfangs nicht in deutscher Sprache verfügbaren Handbücher und Serviceunterlagen) als vergleichsweise schwierig angesehen. Im übrigen gilt auch für den Komplex der markenspezifischen Qualifikation, was auch schon bezogen auf die „betriebsspezifische Variante" eingewandt wurde: Zumindest für die Bindungsfunktion ist es nicht entscheidend, ob die Spezifität der Qualifikation tatsächlich gegeben ist, sondern ob sie von den Arbeitskräften (im Sinne des „Thomas-Theorems") als real angesehen wird. Die These jedenfalls, daß es gelungen sei, ein Bewußtsein zu vermitteln, daß die Transferierbarkeit von Qualifikationen weit stärker eingeschränkt ist, als das der Realität entspricht, hat einiges für sich und findet fallweise auch immer wieder Bestätigung bei Arbeitskräften, die einen derartigen Wechsel gleichwohl vollzogen haben. Möglicherweise spielt diese „ideologische" Betriebsbindungsfunktion nicht nur für Großunternehmen mit ausgeprägten betriebsinternen Marktstrukturen, sondern auch für den Markenbereich im Kfz-Handwerk eine Rolle.

19 Darüber hinaus kann sogar davon ausgegangen werden, daß sie sich - das Vorhandensein weiterer dazu notwendiger Qualifikationen wie Sprachkenntnisse einmal vorausgesetzt - sogar bei einem Wechsel zu einem entsprechenden Markenbetrieb im Ausland weiter nutzbar machen lassen, womit sich die Zahl der potentiellen Arbeitsstätten in vielen Fällen vervielfacht.

20 Bekanntlich wird hier auch - im Sinne einer Tradition, die bis zu Becker (1974) zurückreicht, auch häufig von „betrieblichen Humankapitalinvestitionen" gesprochen. Die Debatte über die Adäquanz

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ken-Kfz-Betrieb, der Arbeitskräfte zu „Herstellerschulungen" schickt, deutlich anders dar: Einerseits ist eine entsprechende Qualifizierung der Mitarbeiter unumgänglich, wenn der Betrieb auf Dauer in der Lage sein will, seine Kunden angemessen zu bedienen; wegen der o.a. markenspezifischen Ausrichtung ist er dabei auf die Angebote der Kundendienstschulen angewiesen (außerdem gehört die Teilnahme an den Kursen aus Sicht der Hersteller auch zu den Verpflichtungen, die sich aus dem Händlervertrag ergeben). Die Maßnahmen finden i.d.R. während der Arbeitszeit statt und werden als solche bezahlt; weitere Kosten für den Betrieb resultieren daraus, daß (Schulungsort sind i.d.R. die zentralen Kundendienstschulen) Reisespesen anfallen und Ausfall von produktiv verkaufbaren Arbeitsstunden (und damit an Deckungsbeiträgen) entsteht. Die Schulungen bilden daher für den Beschäftigungsbetrieb eine sehr aufwendige Aktivität.[21] Zugleich ist aber der Betriebsbindungseffekt betriebsspezifischer Qualifikation hier keineswegs gegeben, bleiben doch hunderte, wenn nicht Tausende von Alternativoptionen im eigenen Markennetz, die eine problemlose Nutzung der Qualifikation versprechen. Es fragt sich, warum sich dennoch nicht nur markenspezifische Qualifikation, sondern zugleich auch (weitgehende) Kostenübernahme durch den Beschäftigungsbetrieb durchsetzen konnte.

Eine umfassende und definitive Erklärung läßt sich an dieser Stelle sicher nicht liefern. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß mehrere Faktoren eine wichtige Rolle spielen. Da ist zum einen die Tatsache, daß die Beteiligung an der Qualifizierung von den Herstellern selbstverständlich erwartet wird. Eine Verweigerung der Beteiligung scheint kaum realistisch, aber auch funktional nicht begründbar, da ja unstrittig sinnvolles Wissen (wenn auch in spezifischer Zurichtung) vermittelt wird. Denkbar wären unter diesen Voraussetzungen allenfalls Versuche, die Kostenträgerschaft auf die Automobilhersteller zu verlagern.[22] Wegen des angesprochenen Machtungleichgewichts dürfte das aber als schwierig bis aussichtslos anzusehen sein. Dagegen sprach und spricht vermutlich aber auch, daß ein derartiger Versuch der Überwälzung mit dem bei (oder vielleicht auch trotz) aller objektiven Einschränkungen durch die „Markenbetriebseigenschaft" sehr ausgeprägten „identitätsbildenden" Selbstverständnis auch der Inhaber markengebundener Kfz-Betriebe, die sich als „selbstverantwortliche, entscheidungsfähige Unternehmer" sehen, schlecht in Einklang zu bringen wäre: Zu dieser Eigenständigkeit gehört auch, daß man (wenn schon nicht mit autonom entwickelten Konzepten und im eigenen Unternehmen) Arbeitskräfte für die Fortbildung selbst auswählt und sie auf eigene Kosten schulen

---

der Anwendung eines „betriebswirtschaftlichen" Investitionsbegriffs auf menschliche Arbeitskraft und die Reichweite der Analogie bzw. die Dimension der damit verbundenen Ausblendungen wird seit langem geführt, ohne daß es - soweit absehbar - zu einer Annäherung der Standpunkte gekommen wäre. Für die hier maßgebliche Betrachtung reicht es aus festzuhalten, daß für die Übernahme von Ausbildungskosten neben Dritten (wie z.B. dem Staat) sowohl der Beschäftigungsbetrieb als auch die Arbeitskraft in Betracht kommen und daß die Bereitschaft, derartige Kosten zu übernehmen, entscheidend von Faktoren wie Spezifität versus Transferierbarkeit einerseits und der relativen Knappheit der Qualifikation auf dem Arbeitsmarkt andererseits abhängt. Dies gilt unabhängig davon, ob man glaubt, dabei Analogien zu Sachkaptialinvestitionen bemühen zu können.

21 Daran ändert sich auch dadurch nichts grundlegendes, daß von den Herstellern immer wieder - und plausiblerweise - betont wird, daß sie für die Teilnahme (wenn überhaupt) bei weitem nicht kostendeckende Gebühren berechnen.

22 Als „Objekte" für eine solche Kostenverlagerung kommen prinzipiell neben den Händlern selbstverständlich auch die zu Qualifizierenden, die Beschäftigten nämlich, in Betracht - auf Voraussetzungen und Implikationen einer deratigen Verlagerung wird im folgenden Abschnitt einzugehen sein.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

läßt.[23] Außerdem galt für eine lang anhaltende Phase, daß die wirtschaftliche Situation der Markenbetriebe (auch im Vergleich zu den markenfreien) sich so günstig darstellte, daß die Übernahme der Schulungskosten keine allzu ernsthafte Beeinträchtigung des Unternehmensertrags bedeutete.[24] Auch die sehr verbreitete und stabile Erwartung der Arbeitskräfte, daß die Kostenübernahme bei tätigkeitsbezogener Weiterbildung Sache des Arbeitgebers sei, trug offensichtlich dazu bei, die Konstellation zu verfestigen. Dagegen scheint eher fraglich, ob das zusätzlich denkbare und theoretisch rational begründbare Motiv, einen „funktionierenden Teilarbeitsmarkt für Fachkräfte einer Marke" zu schaffen, der allen Beteiligten eine angemessene Arbeitskräfteversorgung sichert, bei den Fabrikatsbetrieben bzw. ihrer Organisation - den Händlervereinigungen - überhaupt bekannt, geschweige denn tatsächlich wirksam war.

2.6 Kraftfahrzeug-Servicetechniker - der Auslöser: Wachsende Qualifikationsanforderungen bei sich verschlechternder Arbeitsmarktposition

Mit dem skizzierten Qualifikationsmodell gelang es der Kfz-Branche bis vor kurzem, ohne massivere Probleme eine qualitativ und quantitativ ausreichende Arbeitskräfteversorgung sicherzustellen und den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. In den letzten Jahren ergaben sich dann aber einige gravierende Probleme. Zum einen erweist es sich zunehmend als erhebliches Handikap, daß als allgemein anerkannte „**Aufstiegsfortbildung**" für den Werkstattbereich **nur der Meisterabschluß** verfügbar war.

Die Folge war, daß offenbar der Großteil der Arbeitskräfte, der an einem beruflichen Weiterkommen interessiert und dafür qualifiziert war, diesen Weg (17 % der Gesellen im Kfz-Handwerk legen die Meisterprüfung ab) einschlug, ohne daß dem auch nur annähernd in gleichem Umfang entsprechende Einsatzmöglichkeiten in den Beschäftigungsbetrieben oder erfolgversprechende Chancen gegenüberstanden, sich selbständig zu machen. Bemühungen um beruflichen Aufstieg über den Weg zum Meisterbrief endeten häufig in der Sackgasse. Für diejenigen, die im Beschäftigungsbetrieb keine Stelle mit „Meisterfunktion" übernehmen konnten, blieb nur der **unterqualifizierte Einsatz als sog. „mitarbeitender Meister"**, d.h. im Klartext mit gegenüber dem Status vor Erwerb der Meisterqualifikation meist unveränderten Arbeitsaufgaben und selten besserer Bezahlung.[25] Die andere vor diesem Hintergrund in den letzten Jahren häufig genutzte Option

---

23 Häufig sehen die Arbeitskräfte ihre Beteiligung am Auswahlprozeß für die Teilnahme an Herstellerschulungen als mangelhaft an. Hier wird moniert, daß von der Firmenleitung die Auswahl oft nicht oder nicht ausschließlich nach fachlichen, sondern nach Verhaltenskriterien vorgenommen werden.

24 Eine Überwälzung der Kosten auf die Arbeitskräfte wäre während der Vollbeschäftigungsphase und weit darüber hinaus (bei der Konkurrenz um qualifizierte Arbeitskräfte hatte das Handwerk - wie oben erwähnt - noch sehr viel länger mit erheblichen Nachteilen zu kämpfen) ohnedies unrealistisch gewesen. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang auch, daß zumindest Vertreter leistungsfähiger Markenbetriebe - die auch in den Organisationen der Branche eine besondere Rolle spielen-, davon ausgehen, daß ihnen prinzipiell genügend Mittel zu Gebote stehen, um durch eine entsprechende Gestaltung von Arbeitsbedingungen, Gratifikationen usw. die ihnen wichtigen Arbeitskräfte im Betrieb zu halten.

25 In den meisten Kfz-Betrieben ist der Inhaber zugleich Kfz-Meister und Betriebsleiter. Weitere Funktionen, die adäquate Verwendungsmöglichkeiten für die Meisterqualifikation bieten, gibt es

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

war die sog. **„Flucht in die Selbständigkeit"**, d.h. die mehr oder weniger durch die fehlenden Aufstiegschancen erzwungene Gründung von Kfz-Betrieben durch Meister, die es unter anderen Bedingungen vorgezogen hätten, weiter unselbständig tätig zu sein. Auf diese Weise entstanden häufig Kleinstbetriebe (oft Inhaber plus Ehefrau) mit ungünstigen Voraussetzungen bezüglich Kapitalausstattung, Unternehmensstandort usw., bei denen eine erhebliche Fluktuation zu beobachten ist.[26] Diese Perspektiven trugen auch in erheblichem Umfang zur Abwanderung besonders qualifizierter Arbeitskräfte bei, die in anderen Branchen bessere Karrierechancen sahen.

Mit dem Innovationsschub der letzten Jahre - ausgelöst vor allem durch den vermehrten Elektronikeinsatz - kam ein **zweite Problematik** hinzu: Da sich die Qualität der Qualifikationsanforderungen änderte, konnten diese durch die beiden einzigen Stufen, die im Werkstattbereich eine praktische Bedeutung haben - Geselle und Meister - immer weniger adäquat abgedeckt werden, so daß sich eine **„qualifikatorische Lücke"** auftat.

Damit hatte das Kfz-Gewerbe nicht nur ein Defizit an den entsprechend den neuen Anforderungen ausgebildeten Fachkräften zu verzeichnen, sondern es erwies sich gleichzeitig auch als immer schwieriger, sich auf dem Arbeitsmarkt und insbesondere auf dem Lehrstellenmarkt als attraktive Branche darzustellen. Die Konsequenz waren nicht nur Probleme, überhaupt die erforderliche Zahl von Auszubildenden zu gewinnen, sondern vor allem Schwierigkeiten, junge Leuten mit guten Hauptschulabschlüssen (und insbesondere Absolventen weiterführender Schulen) dazu zu motivieren, eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe zu beginnen.

Wie in fast allen Handwerksbranchen wurde auch im Kfz-Gewerbe in der Vergangenheit stets weit mehr ausgebildet, als es dem „rechnerischen Bedarf" entsprochen hätte. Die Frage, ob diese Überausbildung ausschließlich durch unerwünschte Abwanderung erzwungen war[27] oder ob sie eventuell (zumindest teilweise) gerne in Kauf genommen wurde, um die Auswahlchancen der Betriebe vor einer Übernahme der Lehrabsolventen zu verbessern, kann hier nicht untersucht und beantwortet werden ebensowenig wie die Frage danach, ob es auch im Kfz-Gewerbe Betriebe gegeben hat, die die Ausbildung so organisiert haben, daß sie, für sich betrachtet, rentabel war.[28] Interessant ist aber, daß

---

nur in den - vergleichsweise wenigen - mittleren und größeren Kfz-Betrieben, hier jedoch in weit geringerer Zahl, als ausgebildete Kfz-Meister zur Verfügung stehen.

26 Für das Gesamthandwerk gilt: „Etwa ein Viertel aller Existenzgründer im Handwerk scheitern nach wenigen Jahren (offensichtlich weniger als bei allen Existenzgründungen in Industrie, Handel, Dienstleistungsgewerbe und Handwerk zusammen)" (Häussermann 1996, S. 11). Daß daran überproportional Neugründungen mit unterdurchschnittlichen Startvoraussetzungen beteiligt sein dürften, liegt auf der Hand.

27 So wurden Kfz-Mechaniker und -Elektriker häufig Lkw- oder Busfahrer, sie wechselten zu den Fuhrparks großer Unternehmen oder in den öffentlichen Dienst (v. a. Bundeswehr, Bahn, Post). Zu den Erwartungen, die für den Wechsel maßgeblich waren, gehört neben besseren Verdienstmöglichkeiten, höherer Beschäftigungssicherheit und geringerer Arbeitsbelastung auch die Hoffnung auf bessere Aufstiegschancen.

28 Dieser Sachverhalt hat - auch wenn diese Assoziation oft hergestellt wird - per se noch nichts mit der Qualität der Ausbildung zu tun. Vielmehr spielen die spezifischen Anforderungen der jeweili-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

sich in der letzten Zeit die Zeichen dafür mehren, daß in der Branche insgesamt versucht wird, mittel- und längerfristig von der „Überausbildungsstrategie" wegzukommen zugunsten einer neuen Konzeption. Diese soll eine Reduktion der Zahl der Lehrlinge auf das zur „Bestandserhaltung" erforderliche Maß verbinden mit Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Ausbildung einerseits (womit sie aus Sicht der Betriebe eindeutig noch mehr Investitionscharakter haben wird) und Initiativen, die sicherstellen sollen, daß diese Arbeitskräfte in der Branche verbleiben andererseits (dazugehören neben einer angemessenen Bezahlung und attraktiven Arbeitsbedingungen eben auch „Aufstiegschancen"). Es spricht einiges dafür, daß in diesem Punkt das Kfz-Gewerbe möglicherweise wiederum eine Vorreiterfunktion übernehmen wird.

Der Mangel an Arbeitskräften des gerade skizzierten Typs, der nach Meinung von Branchenexperten angesichts der beschriebenen wachsenden Anforderungen weiter ansteigen wird, hatte bereits in der Vergangenheit zu Aktivitäten geführt, die sich hauptsächlich auf die Ebene der „Public-Relations-Arbeit" beschränkten.[29] Als mindestens ebenso wichtig wie Nachwuchswerbung stellte sich aber die Weiterbildung der qualifizierten Werkstattmitarbeiter und deren Bindung an die Branche dar. Es galt jetzt also, für beide Problemkomplexe Verbesserungen zu erreichen.

2.7 Der Lösungsansatz: Über eine neue Qualifikationsstufe zu einer zusätzlichen Funktionsebene

Als erfolgversprechender Ansatz schien in dieser Situation die Schaffung einer mittleren technischen Funktionsebene vor allem für den Werkstattbereich. Vertreten insbesondere durch seinen Zentralverband, hat das Kfz-Handwerk die Initiative zur Einführung einer bundeseinheitlich geregelten Fortbildung ergriffen, für die die Bezeichnung „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" gewählt wurde[30] - gerade im Bereich des traditionsgeprägten Handwerks ein sehr ambitioniertes Unterfangen.

---

gen Arbeitsvollzüge hierfür eine wesentliche Rolle: Während bei der industriellen Ausbildung - sicherlich angemessenerweise - die Ausbildung in "besonderten" Lehrwerkstätten dominiert, lassen sich viele handwerkliche Funktionen im "Produktionsprozeß" selbst am besten erlernen; reine Übungsarbeiten oder gar "Simulationen" machen hier kaum Sinn. Daher ist etwa auch der Anteil der Lehre, der im Handwerk sinnvoll in überbetrieblichen Ausbildungsstätten verbracht werden kann, von Branche zu Branche unterschiedlich, aber grundsätzlich begrenzt. Mit dem hohen Grad der Kostenerwirtschaftung durch die Auszubildenden auf der einen Seite und der Möglichkeit, die Ausbildung ohne einen eigenen "Ausbildungsplatz" in einer Lehrwerkstatt durchführen zu können auf der anderen Seite, ergeben sich selbstverständlich auch erhebliche Spielräume der Veränderung des Ausbildungsvolumens: Daß es gerade einige Handwerkszweige, denen es wirtschaftlich nicht besonders gut geht, schaffen, in Zeiten der Lehrstellenknappheit ihr Angebot schnell auszuweiten und auf Auszubildendenanteile von einem Drittel oder mehr zu kommen, indiziert mehr als deutlich, daß Ausbildung dort offenbar kein massives Zuschußgeschäft sein kann (vgl. Mendius 1988).

29 Zu nennen ist hier die gemeinsam mit der Automobilindustrie durchgeführte (und von dieser wesentlich „gesponsorte") Nachwuchskampagne" des ZDK.

30 Mit der Wahl dieses Begriffs waren - so sollte sich zeigen - einige Probleme verbunden, da der Titel des „Technikers" bislang „offiziell" für Absolventen von Fachschulausbildungsgängen (die andere Schulabschlüsse voraussetzen und sehr viel mehr Ausbildungszeit umfassen, als für die

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Bei der Entwicklung der Konzeption ging es folgerichtig nicht nur um die unmittelbar zu vermittelnden Inhalte, um didaktische und curriculare Aspekte, sondern nicht zuletzt auch darum, die skizzierten, weitergehenden personalpolitischen Ziele zu erreichen. Als entscheidende Grundvoraussetzungen dafür wurden angesehen:

1. einheitliche Bezeichnung der Funktion in der gesamten Branche,
2. bundesweit gleichwertiges Fortbildungsangebot und
3. Abschlußtest auf bundeseinheitlichem Niveau.

Um die Umsetzung dieser Zielstellungen zu gewährleisten, war es erforderlich, alle Einrichtungen, die bislang einschlägige Qualifizierungsmaßnahmen angeboten hatten bzw. ihre Vertretungen nicht nur an einen Tisch, sondern auch dazu zu bringen, sich auf ein gemeinsames Konzept zu einigen - also vor allem die deutschen Automobilhersteller, die Importeure ausländischer Automobile, die Hersteller komplexer Systeme (Bereich Elektronik, Einspritzanlagen, Getriebe usw.) sowie die Repräsentanten handwerklicher Bildungszentren.

Berücksichtigt man die sich in der bisherigen Gestaltung der jeweiligen Qualifizierungsmaßnahmen spürbar auswirkenden Interessen der Automobilproduzenten an einer markenspezifischen Ausrichtung entsprechender Ausbildungsgänge und der darauf bezogenen Gestaltung ihrer Schulungsangebote, wird deutlich, daß dies kein leichtes Unterfangen gewesen sein dürfte.

Zwar konnte an eine Reihe von stabilen Kooperationskontakten zwischen dem Verband und der Automobilindustrie angeknüpft werden.[31] Dennoch bedurfte es einer Reihe von ausführlichen Verhandlungsrunden der angesprochenen beteiligten Gruppen, bis es gelungen war, sich auf die einheitliche Bezeichnung „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" zu einigen, ein Rahmenkonzept für die Ausbildung zu entwickeln, eine verbindliche Struktur für die Abschlußprüfung festzulegen, ein einheitliches Zertifikat zu verabschieden und

---

Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung vorgesehen war), „reserviert" war. Auf entsprechende Interventionen hin hat der ZDK allerdings immer eindeutig erklärt, daß das gesamte Projekt für ihn damit steht und fällt, daß der Begriff „Techniker" in der Funktionsbezeichung enthalten ist. Einstweilen scheint das Problem (zumindest aus Sicht des Kfz-Gewerbes und der Automobilindustrie) dadurch gelöst, daß die Bezeichung „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" und nicht etwa „Kraftfahrzeugservice-Techniker" (auf die Position des Bindestrichs kommt es an!) gewählt wurde.

31 So werden die Leiter der Kundendienstschulen seit langem vom ZDK zu jährlichen Tagungen zusammengeholt; die o.a. „Nachwuchskampagne" wurde hierbei gemeinsam auf den Weg gebracht. Weiter sind im Zuge der Einführung der Abgas(sonder-)untersuchungen für Pkw im Zusammenhang mit den dafür erforderlichen Schulungen der dafür „Prüfungsberechtigten" Formen der Zusammenarbeit zwischen Automobilherstellern und ZDK bzw. von ihm geschaffener Ausbildungseinrichtungen entstanden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

gemeinsam das Ziel zu verfolgen, eine bundeseinheitliche Fortbildungsregelung zu schaffen.

Das **Rahmenausbildungskonzept** sieht ein Volumen von 160 bis 220 Stunden vor, das in verschiedenen Formen (z.B. Ganztagsschulungen während der Arbeitszeit, berufsbegleitende Abend- und Wochenendkurse) vermittelt werden kann. Eine wichtige Besonderheit der beschlossenen Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung liegt darin, daß **erstmals** ein **gleichwertiger, arbeitsmarktgängiger Abschluß an sehr unterschiedlichen Lernorten** erworben werden kann, nämlich an den Kundendienstschulen der Automobilindustrie, an ausgewählten Berufsbildungszentren des Handwerks, aber auch an einigen berufsbildenden Schulen - Einrichtungen, die jeweils auch erhebliche Spielräume bei der Gestaltung der Schulungen haben. In der Einbeziehung der verschiedenen Lernorte und in der Bereitstellung von spezifischen Gestaltungsspielräumen werden gleichzeitig auch Chancen gesehen, die Schulungen besonders auf die Bedürfnisse und Voraussetzungen der jeweiligen Teilnehmer auszurichten. Um trotz der unterschiedlichen Voraussetzungen der beteiligten Einrichtungen sicherzustellen, daß die Ausbildung - bei aller Spezifität - tatsächlich gleichwertig erfolgt, werden bestimmte Anforderungen an die technische Ausstattung und die Qualifikation der Trainer formuliert. Darüber hinaus wird über ein besonderes Zulassungsverfahren für Ausbildungsstätten (u.U. bis hin zu einer ISO-Zertifizierung) derzeit intensiv diskutiert.

Bezüglich der **Abschlußprüfung** - sie sollte von den jeweiligen Schulungseinrichtungen durchgeführt werden - wurden Vereinbarungen getroffen, die u.a. die Dauer des Tests, die Anteile schriftlicher und praktischer Prüfungen und die Inhalte der schriftlichen Prüfungsteile regeln. Außerdem wurde vorgesehen, institutionelle Vorkehrungen zu treffen, um die Einhaltung gleichwertiger Prüfungsstandards zu gewährleisten.

Man einigte sich, die Ausbildung nach den von den beteiligten Gruppen erarbeiteten Kriterien durchzuführen und den Abschluß mit einem einheitlichen Zertifikat, das vom Verband der Automobilindustrie, dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen sowie vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe herausgeben wird, zu bestätigen. Einig war man sich auch darin, daß mittelfristig angestrebt werden muß eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung gemäß § 46 Abs. 2 Berufsbildungsgesetz (BBIG) bzw. § 42 Abs. 2 Handwerksordnung (HandwO) zu installieren sowie die Voraussetzungen für eine angemessene tarifliche Einstufungsmöglichkeiten für Kraftfahrzeug-Servicetechniker zu schaffen.

2.8 Zum Konzept der wissenschaftlichen Begleitung

In diesem Stadium der Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers kamen der ZDK und die Industriegewerkschaft Metall überein, basierend auf einem vom ISF München 1993 vorgelegten Konzept, beim damaligen Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft (mittlerweile Teil des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie) die Durchführung einer wissenschaftlichen Begleitung zu initiieren. In

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Zusammenarbeit mit dem aus Vertretern der Tarifparteien gebildeten „Fachbeirat Kraftfahrzeug-Servicetechniker“ und in Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde der Antrag für das Forschungsvorhaben formuliert, das im April 1994 begonnen werden konnte.

Eine Ausgangsannahme bestand darin, daß es, „um die ambitionierten Zielsetzungen, die mit der Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers verbunden werden, realisieren zu können, unerläßlich [ist], auf umfassende und fundierte Kenntnisse über den Implementationsprozeß und die damit ausgelösten Auswirkungen für Betriebe und Beschäftigte zurückgreifen zu können...“ und daher schon „in der Erprobungsphase des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers, die in die Entwicklung einer Fortbildungsverordnung münden soll, das verschiedentlich bewährte Instrument einer wissenschaftlichen Begleitung zu nutzen.“ (ISF 1994, S. 7).

Daher ging man davon aus, die Begleitforschung „im Sinne breit nutzbarer Resultate so anzulegen,

- daß sie einerseits detaillierte Ergebnisse liefert u.a. zur Wahrnehmung des Konzepts "Kraftfahrzeug-Servicetechniker" durch die Betriebe und Arbeitskräfte des Kfz-Gewerbes und zu den Erwartungen, die die beteiligten Automobilhersteller, -importeure und die Zulieferer damit verbinden;

- daß sie fundierte Informationen darüber liefert, wie die Fortbildungsmaßnahmen selbst bei den verschiedenen vorgesehenen Einrichtungen (Kundendienstschulen, Berufsbildungszentren des Handwerks und ggf. auch eigenständige Bildungsträger) im einzelnen konzipiert und dann durchgeführt werden;

- daß sie darüber hinaus die auftretenden Probleme systematisch erfaßt und Ursachen sowie Ansätze dokumentiert, zu Verbesserungen zu kommen;

- daß sie schließlich auf der Basis der durchgeführten Recherchen Möglichkeiten einer Fortentwicklung des Konzepts analysiert, um damit den Sozialpartnern Material für ihre Gestaltungsaufgaben - vor allem im Bereich der Schaffung einer Fortbildungsverordnung - an die Hand zu geben.

- Die wissenschaftliche Begleitung wäre aber auf der anderen Seite auch so anzulegen, daß sie auch Hinweise auf breitere bildungs- und arbeitsmarktpolitische Implikationen dieser Innovation liefert.“ (ebd., S. 8).

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurde eine Vorgehensweise vorgeschlagen, die ausführliche Untersuchungen bei Einrichtungen, die die Maßnahmen durchführen (Kundendienstschulen, Berufsbildungsstätten) und bei entsendenden Betrieben vorsieht ebenso wie intensive Interviews und Gruppengespräche mit Teilnehmern an den Lehrgängen, kombiniert mit einer Reihe von Expertengesprächen bei Einrichtungen, die

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

unmittelbar mit dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker befaßt oder mittelbar dafür von Bedeutung sind. (vgl. ebd., S. 9).

Zwei Themenbereiche wurden als besonders zentral angesehen, nämlich auf der einen Seite die Untersuchung der Voraussetzungen und Auswirkungen der parallelen Durchführung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung sowohl bei Kundendienstschulen der Automobilhersteller als auch bei handwerklichen Berufsbildungszentren und auf der anderen Seite die Klärung der praktischen Einsatzbedingungen und -möglichkeiten der Kraftfahrzeug-Servicetechniker (durch Betriebsfallstudien in ausgewählten Kfz-Betrieben). Damit sind auch die Themen von zwei der empirischen Hauptkapitel des Berichts (Teil B, 2. u. 3.) benannt.[32] Dort werden zu Beginn nochmals die forschungsleitenden Ausgangsüberlegungen dargestellt.

Ebenfalls bereits im Antrag verdeutlicht wurde, daß zwar ein qualitativ ausgerichtetes Untersuchungskonzept für den zur Debatte stehenden Gegenstandsbereich sehr viel für sich hatte, zugleich aber einiges dafür sprach, die so zu erzielenden Befunde durch eine **repräsentative Teilnehmerbefragung** zu ergänzen, weil angesichts der großen Zahl von Kfz-Betrieben und angesichts ihrer sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen nicht mit Sicherheit erwartet werden konnte, daß es gelingt, über die Betriebsfallstudien und über die Einbeziehung ausgewählter Kundendienstschulen und Berufsbildungsstätten das gesamte Spektrum der Teilnehmerstruktur zu erfassen.

Da die Mittel für eine im Antrag vorgeschlagene und begründete zusätzliche intensive mündliche Befragung von Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen nicht bereit gestellt werden konnten, wurde nach einer Lösung gesucht, die die dadurch zu erwartenden „Lücken" bei der Interpretation der Breitengültigkeit der qualitativen Resultate zumindest weitgehend schließen sollte. Gelungen ist dies durch eine nachträglich bewilligte schriftliche Befragung von Schulungsteilnehmern. Die Konzeption und die Ergebnisse bilden den Inhalt des ersten Kapitels des empirischen Teils (B, 1.).

Eine vorab (jedenfalls von den Bearbeitern) in ihrem ganzen Ausmaß nicht zutreffend eingeschätzte (und daher auch im Antrag nicht entsprechend ausgewiesene) Aktivität stellte die intensive Einbeziehung in die Arbeit des Fachbeirats „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" dar. Die Teilnahme an den Verhandlungen und Diskussionen brachte auf der einen Seite eine Fülle von Informationen und Anregungen für die Projektarbeit und zugleich die Möglichkeit, Projektergebnisse, aber auch konzeptionelle Überlegungen in einem frühen Stadium (im Sinne eines „Probelaufs") in einem Gremium von Fachleuten

---

32 Näheres zur empirischen Vorgehensweise findet sich im Anhang.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

mit außerordentlich breitem Erfahrungshintergrund zur Debatte zu stellen.[33] Wenn diese offene und vorbehaltlose Beteiligung der „Wissenschaft" umgekehrt auch einen positiven Effekt für die Arbeit der Begleitgruppe gehabt haben sollte - auch das war durchaus eine Zielstellung der wissenschaftlichen Begleitung -, wäre dies sicherlich ein Argument dafür, eine derartige „integrative Praxis" auch bei künftigen Vorhaben zu nutzen.

Eine Abweichung von den Ausgangsannahmen im Antrag ergab sich auch insofern, als - wenigstens für Insider möglicherweise nicht allzu überraschend - die „Verordnungsgebung" zur Installierung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers in der Handwerksordnung bzw. im Berufsbildungsgesetz (vgl. Teil B, 2.5) noch nicht ganz soweit vorangeschritten ist, wie es seinerzeit unterstellt worden war.[34] Die Begleitforschung muß sich also mit der Vorlage des Berichts aus diesem Prozeß verabschieden - warum wir ihm weiterhin die besten Wünschen bezüglich seines Gelingens mit auf den Weg geben, sollte sich aus den folgenden Berichtsteilen ablesen lassen.

---

33 Über die „Vermittlung" der Begleitgruppe wurden Zwischenergebnisse darüber hinaus auch vor größeren Gremien von Fachleuten präsentiert.

34 Zu den neuartigen Erfahrungen für das Projektteam gehörten nicht nur umfassender Anschauungsunterricht über die hochkomplexen formellen und informellen Verfahrensregelungen bei der Schaffung einer Fortbildungsverordnung, die damit verbundenen Aushandlungsprozeduren sowie über die zu beteiligenden Gremien, sondern auch die beeindruckende Erkenntnis, daß es für relevante Institutionen den „Unterschied ums Ganze „ausmachen kann, ob eine Regelung im Sinne des Absatzes 1 oder 2 des Paragraphen 42 der Handwerksordnung getroffen werden soll.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

3. Zur Entwicklung wichtiger Branchendaten

3.1 Einführung

Wie bereits ausgeführt ist das Kfz-Gewerbe wegen seines hohen Stellenwertes im „Gesamtsystem Automobil" zunehmend von der tiefgehenden Neustrukturierung der Automobilproduktion erfaßt (vgl. die Lean-Production-Debatte). Nachdem von den Automobilherstellern die unternehmensinterne Organisation und vor allem die Zulieferbeziehungen umfassend restrukturiert wurden (mit der Konsequenz erheblicher Produktivitätssteigerungen und entsprechend reduziertem Arbeitskräftebedarf[35]), gerät in jüngerer Zeit mehr und mehr der Vertriebssektor und damit auch das markengebundene Kfz-Gewerbe ins Blickfeld der Restrukturierungs- und Kosteneinsparungsinteressen. Die wirtschaftliche Situation der Betriebe des Kfz-Gewerbes als dem der Automobilproduktion vertikal nachgelagerten Vertriebs- und Servicebereich wird in erheblichem Umfang von denselben wirtschaftlichen Rahmendaten bestimmt, die auch für die Lage der Automobilhersteller maßgeblich sind. Wichtige Unterschiede ergeben sich aber zum einen daraus, daß für das Kfz-Gewerbe praktisch nur die Nachfrageentwicklung auf dem Binnenmarkt von Bedeutung ist, während eigentlich alle Automobilhersteller in erheblichem Umfang auf internationalen Märkten tätig sind (bei den deutschen Herstellern liegt der Exportanteil durchweg bei 50 % oder höher). Daher können sich bei national versetzten Konjunkturzyklen erhebliche Unterschiede ergeben: So ist nach der Öffnung der innerdeutschen Grenzen der Inlandsabsatz an Neufahrzeugen und damit der Umsatz des Kfz-Gewerbes im Verhältnis viel stärker gestiegen als der Gesamtumsatz der deutschen Automobilproduzenten, da diese gleichzeitig auf vielen Auslandsmärkten erhebliche Einbrüche hinnehmen mußten. Hinzu kommt, daß das Werkstattgeschäft nicht starr mit den Neuzulassungen verkoppelt ist. Auf tatsächliche oder antizipierte Einkommenseinbußen reagieren Verbraucher oft mit dem Hinauszögern von Wartungs- und Reparaturarbeiten bzw. mit der Verlagerung solcher Aufgaben in den Bereich von Schwarzarbeit und „Do-it-yourself".

---

35 Neben der „nationalen" Restrukturierung kommt dabei auch der internationalen Dimension besondere Bedeutung zu: Auch von den deutschen Automobilkonzernen werden mehr und mehr Produktionsstätten im benachbarten europäischen Ausland, aber auch in Übersee eröffnet bzw. stark ausgebaut. Um diese Werke herum werden zugleich neue Zulieferbetriebe geschaffen, so daß damit auch Lieferkapazität externalisiert wird. Noch deutlicher für die deutschen Zulieferer als diese Einbußen beim „potentiellen Liefervolumen" wirkt sich aber aus, daß der Einkaufsbedarf auch für die hiesigen Fertigungseinrichtungen mehr und mehr aus Importen abgedeckt wird, wobei in letzter Zeit vor allem die - geographisch sehr günstig gelegenen - osteuropäischen Staaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Polen mit ihren einstweilen um ein Vielfaches geringeren Arbeitskosten eine besondere Rolle spielen. Vor diesem Hintergrund ist die Entstehung einer Reihe von Aktivitäten auf Länderebene zu sehen, durch Förderung der Kooperation zwischen Automobilherstellern und Zulieferern in der jeweiligen Region die jeweilige Position der eigenen Standorte zu verbessern (vgl. dazu Döhl u.a. 1995; Altmann, Mendius 1995).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

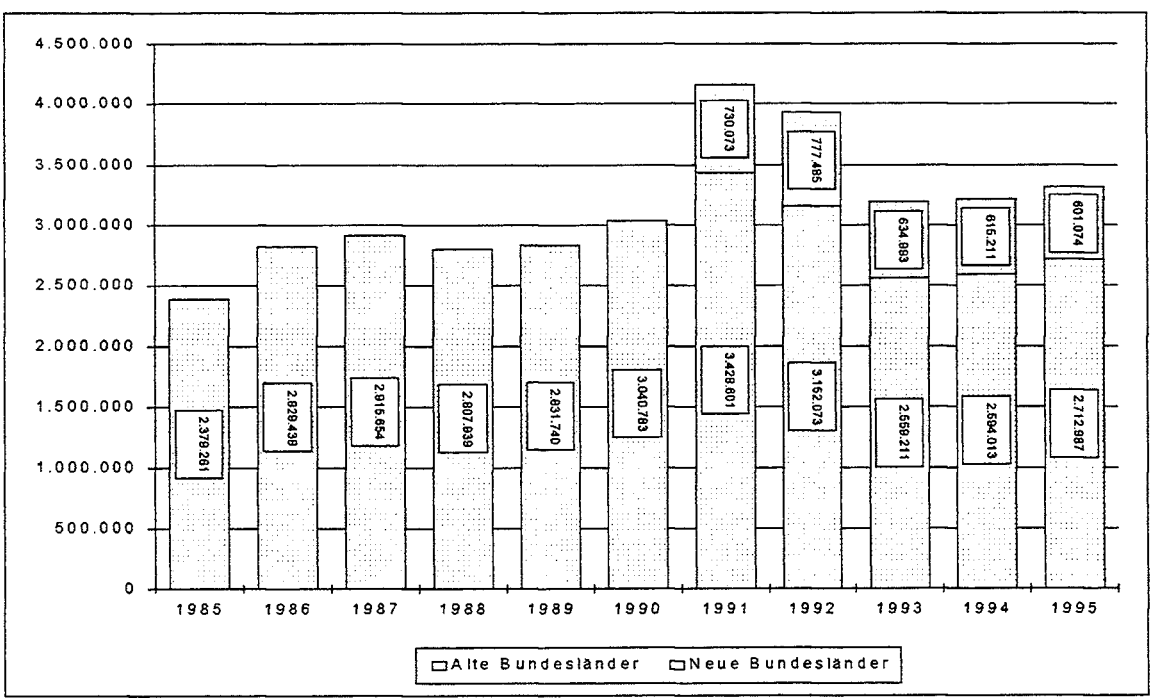
ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Es liegt auf der Hand, daß Veränderungen bei entscheidenden Rahmenbedingungen auch nachhaltige Auswirkungen auf die Implementation einer qualifikatorischen aber eben auch arbeitsmarktorientierten Neuerung wie der Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers haben müssen. Im folgenden wird daher - vor allem als Informationshintergrund für diejenigen Leser, die mit diesen Entwicklungen nicht hinreichend vertraut sind - ein Abriß der Veränderungstendenzen bei den für die Automobilwirtschaft und insbesondere das Kfz-Gewerbe maßgeblichen Kennziffern gegeben.

3.2 Marktentwicklung

Von Mitte der 80er Jahre bis 1989 nahm der Verkauf von Neuwagen in der Bundesrepublik leicht zu (Abb. 1 a):

Abbildung 1 a: Zulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen alte und neue* Bundesländer 1985 bis 1995**



ISF-AUTODAT 2/96

* Zulassungszahlen aus den neuen Bundesländern werden seit 1991 gesondert ausgewiesen.
** Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.

Quellen: VDA - Tatsachen und Zahlen, ZDK.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Als Folge der deutschen Vereinigung war dann zu Beginn der 90er Jahre ein sprunghafter Anstieg des Automobilabsatzes zu verzeichnen, wobei zwischen 1990 und 1991 der Inlandsabsatz mit einer Steigerung um fast 37 % (von ca. 3 Mio. auf über 4 Mio. Kfz) besonders ausgeprägt zunahm. Schon 1992/93 erfolgte ein erheblicher Einbruch (von ca. 3,9 Mio. auf ca. 3,2 Mio.) um etwa 19 %. Die Zulassungszahlen 1995 bewegten sich mit 3,3 Mio. etwa auf dem Niveau der Vorjahre.

Betrachtet man die Entwicklung der Zulassungen getrennt nach „alten" und „neuen" Bundesländern, so wird deutlich, daß sich bezogen auf die alten Bundesländer das Niveau jetzt auf dem Stand von etwa Mitte der 80er Jahre bewegt. Im Vergleich zwischen dem Rekordjahr 1991 (ca. 3,4 Mio. Neuzulassungen) und 1995 (ca. 2,7 Mio.) beträgt der Rückgang mehr als ein Fünftel (20,5 %). Im Gegensatz zu den alten Bundesländern erreichte der Neuwagenverkauf in den neuen Bundesländern erst 1992 mit mehr als 777.000 Einheiten einen Höhepunkt. Im Vergleich dazu sind im letzten Jahr (1995) die Zahlen um 22,6 % auf 601.000 gesunken.

Betrachtet man die Entwicklungen der letzten Jahre auf dem Markt in den alten Bundesländern getrennt nach den wichtigsten deutschen Produzenten (Audi, BMW, Mercedes Benz, Ford, Opel, VW), ausgewählten europäischen Importeuren (Renault, Fiat, Citrôen) sowie ausgewählten japanischen Marken (Honda, Mazda, Toyota, Nissan)[36] und vergleicht man dabei jeweils zwei Zeitpunkte, so zeigen sich deutliche Unterschiede. Von dem Automobilboom zu Beginn der 90er Jahre (Vergleich 1989/1991) profitierten besonders die europäischen Hersteller mit einer mehr als doppelt so hohen Zuwachsrate (ca. +68.000 ⇔ +27 %) bei den verkauften Neuwagen gegenüber +240.000 ⇔ +12,6 % bei den deutschen und +36.000 ⇔ +12,4 % bei den japanischen Konkurrenten. Überdurchschnittliche Verluste im Zuge der anschließend stark nachlassenden Nachfrage (Vergleich 1991/1994) nach Neuwagen mußten die japanischen Hersteller hinnehmen (ca. -167.000 ⇔ -50 %). Etwa auf das Niveau von Ende der 80er Jahre fielen die europäischen Hersteller (ca. -85.000 ⇔ -27%) zurück, und auch die deutschen Hersteller erlitten deutliche Absatzeinbußen (ca. -477.000 ⇔ -21 %) (Abb. 1 b).

Der Vereinigungsboom brachte auch in den alten Bundesländern einen erhöhten Neuwagenabsatz für alle deutschen Hersteller mit sich, wobei von Opel, Ford, Audi und Mercedes Benz die Absatzspitze 1991, von VW und BMW erst 1992 erreicht wurde (Abb. 1 c).

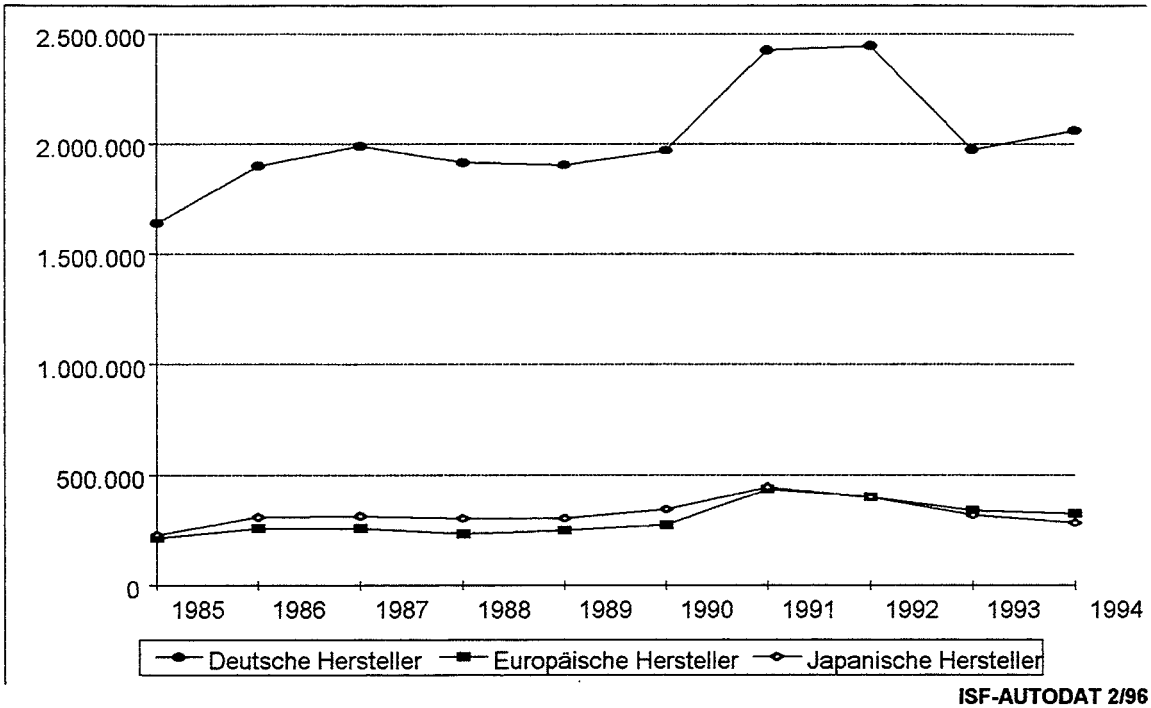
---

36 Der Anteil aller ausgewählten deutschen, europäischen und japanischen Marken an der Gesamtzahl der Pkw-Zulassungen bewegt sich zwischen Mitte der 80er und Mitte der 90er Jahre zwischen 87 % und 82 %.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Abbildung 1 b: Zulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen für ausgewählte deutsche, europäische und japanische Hersteller* in den alten Bundesländern 1985 bis 1994**

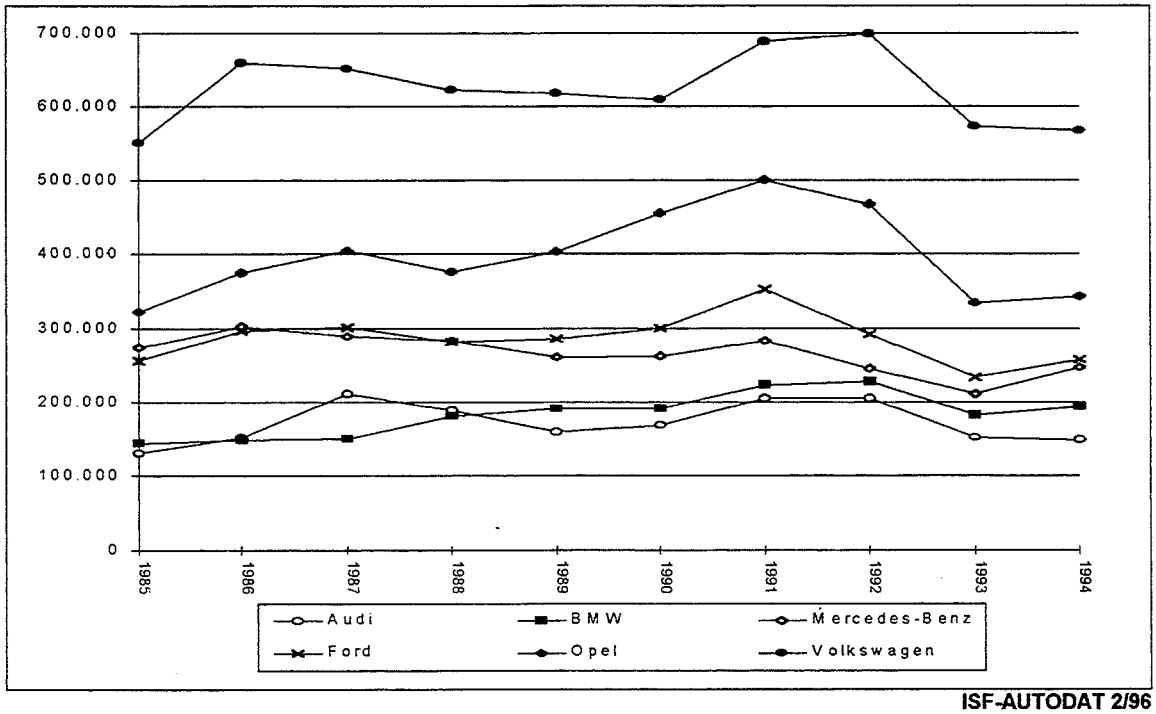


ISF-AUTODAT 2/96

* Deutsche Hersteller: Audi, BMW, Mercedes Benz, Opel, VW
Europäische Hersteller: Citrôen, Renault, Fiat
Japanische Hersteller: Honda, Mazda, Toyota, Nissan
** Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.

Quelle: VDA - Tatsachen und Zahlen, div. Jahrgänge.

Abbildung 1 c: Zulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen ausgewählter deutscher Hersteller in den alten Bundesländern 1985 bis 1994



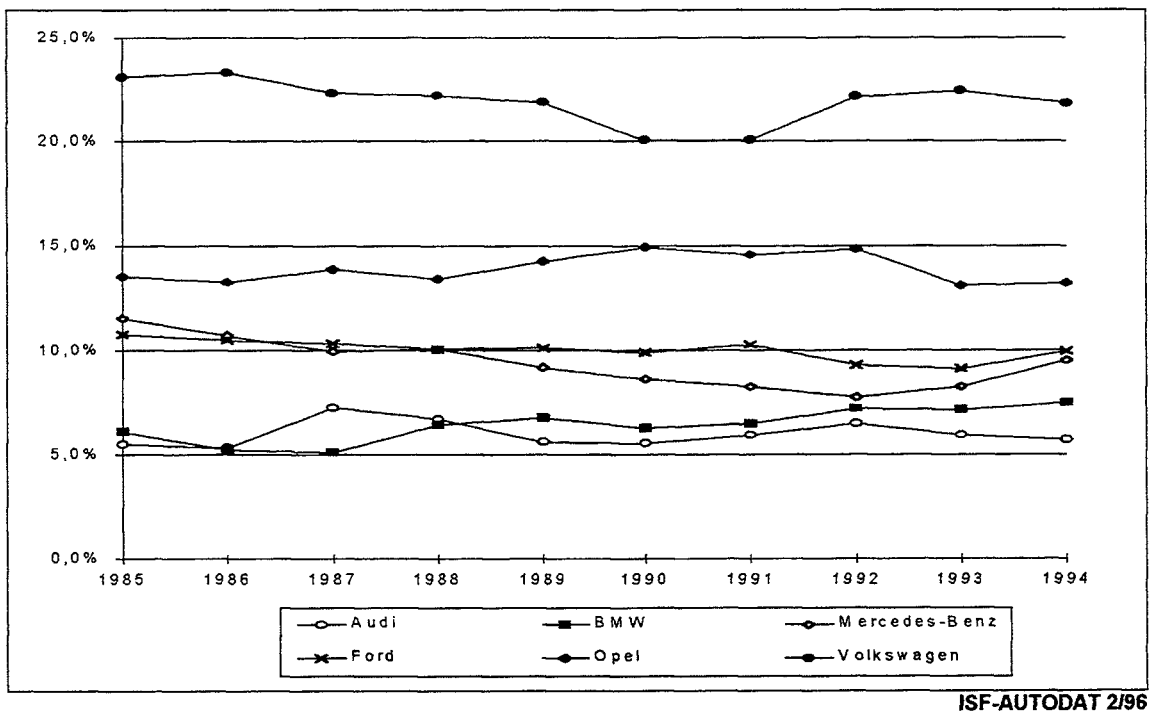
ISF-AUTODAT 2/96

Quelle: VDA - Tatsachen und Zahlen, div Jahrgänge.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Am stärksten konnte Opel den Neuwagenabsatz steigern, was zu einem deutlich erhöhten Marktanteil führte (1990 15 %, Abb. 1 d). Nach den starken Einbußen 1992/93 verzeichnete die Mehrzahl der deutschen Hersteller zwischen 1993 und 1994 eine leichte Besserung ihrer Absatzsituation, weiter rückläufig waren nur die Zahlen bei VAG.

Abbildung 1 d: Anteile ausgewählter deutscher Hersteller an den Gesamtzulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen in den alten Bundesländern 1985 bis 1994

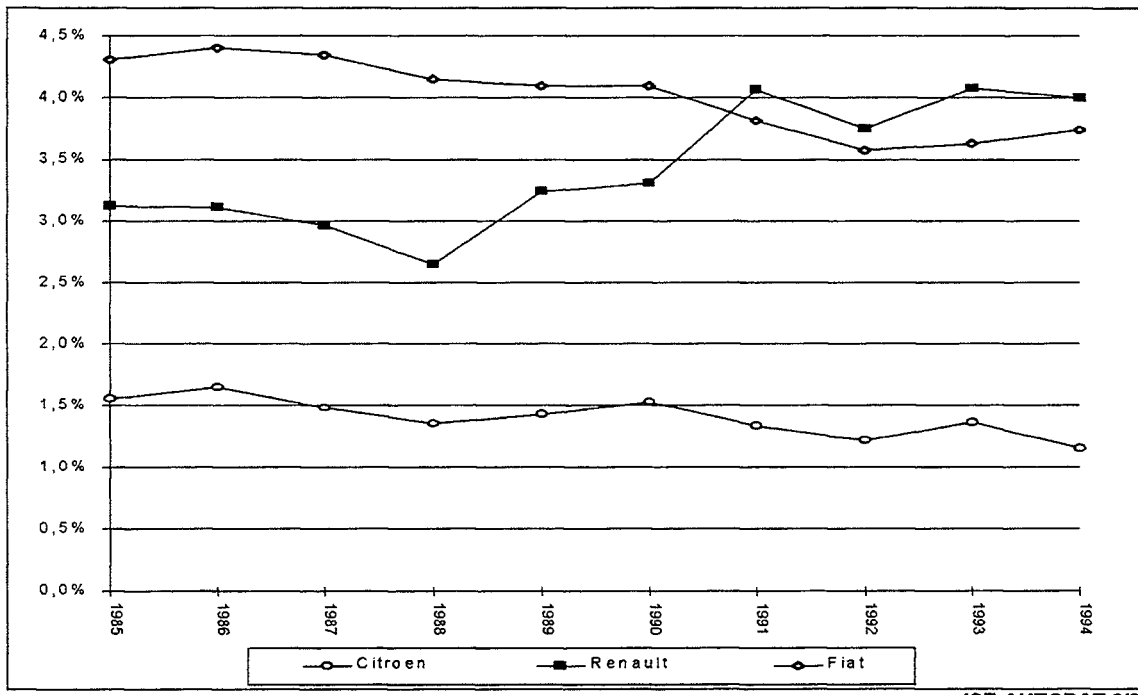


Quelle: VDA - Tatsachen und Zahlen, div. Jahrgänge.

Im Gegensatz zur zweiten Hälfte der 80er Jahre, in der die japanischen Hersteller die europäischen Importeure beim Neuwagenabsatz in der Bundesrepublik teilweise deutlich übertrafen, hat sich dieses Verhältnis in der ersten Hälfte der 90er Jahre umgekehrt. Bei den ausgewählten europäischen Importeuren überflügelte Renault zu Beginn der 90er die bis Ende der 80er Jahre beim Neuwagenabsatz dominierende Marke Fiat (Abb. 1 e), während die japanischen Hersteller einen jähen Absturz erlebten und alle betrachteten Marken 1994 auf einen Marktanteil von unter 2,5 % fielen (Abb. 1 f).

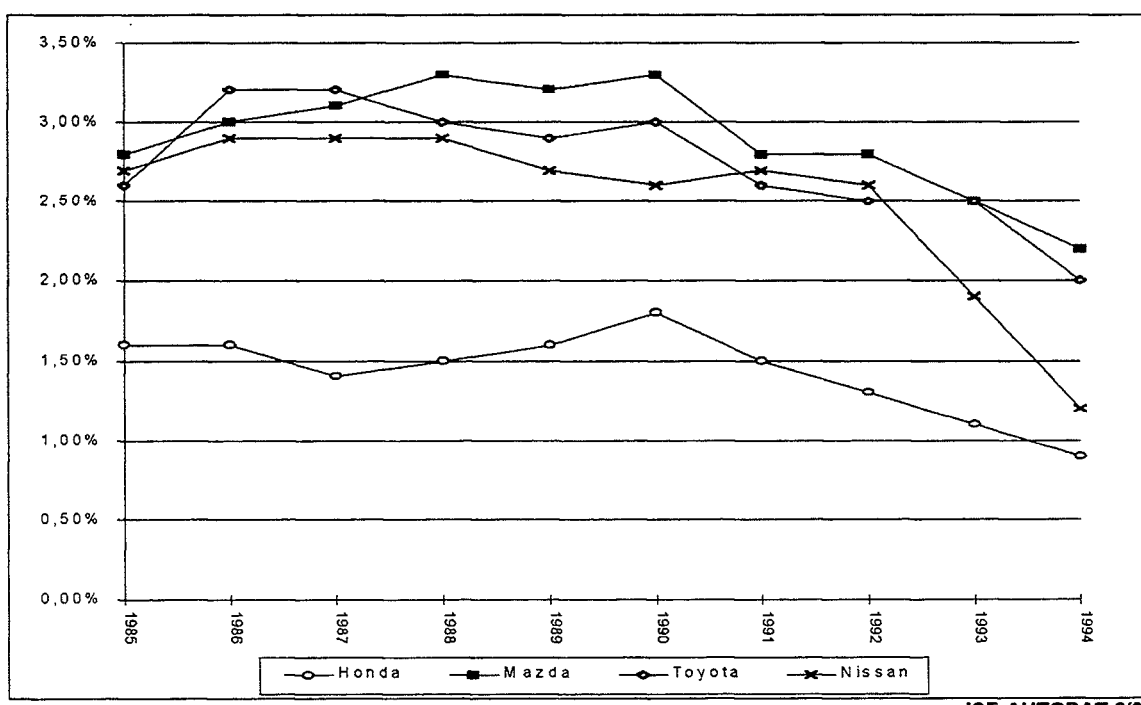
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Abbildung 1 e: Anteile ausgewählter europäischer Hersteller an den Gesamtzulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen in den alten Bundesländern 1985 bis 1994



Quelle: VDA - Tatsachen und Zahlen, div. Jahrgänge.

Abbildung 1 f: Anteile ausgewählter japanischer Hersteller an den Gesamtzulassungen von fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen in den alten Bundesländern 1985 bis 1994



Quellen: VDA -Tatsachen und Zahlen, div. Jahrgänge.

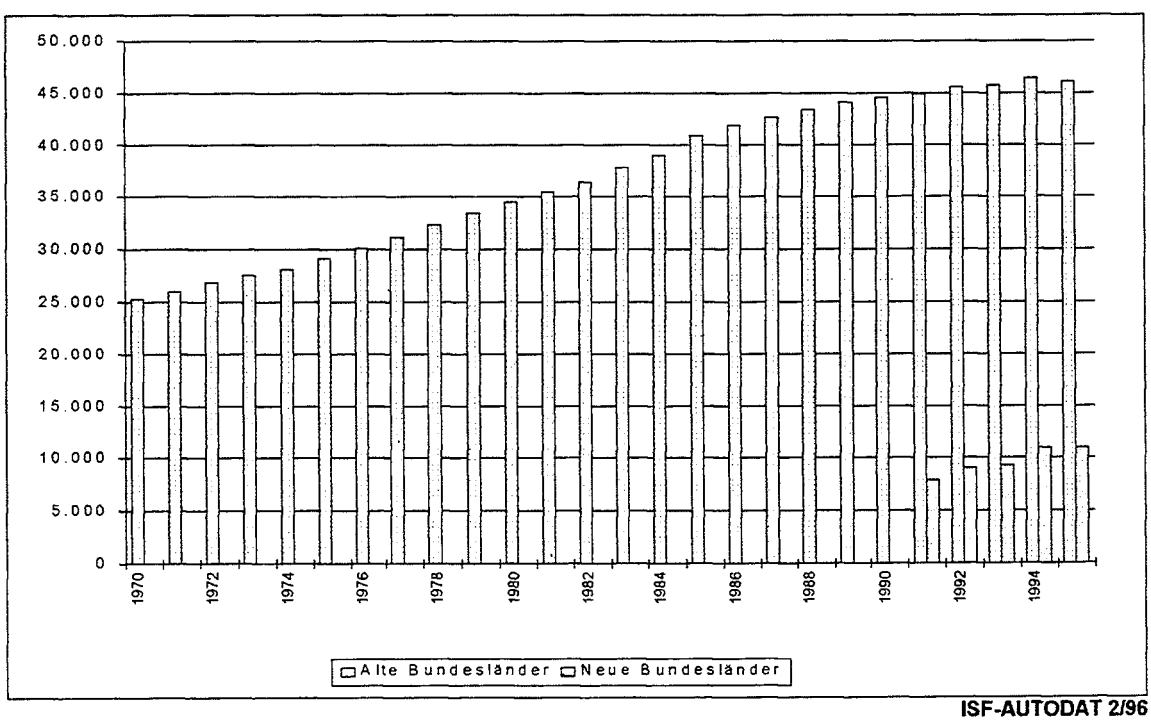
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

3.3 Kfz-Gewerbe

In der BRD wurden 1995 mehr als 57.000 Kfz-Betriebe registriert (Abb. 2 a). Knapp 20 % (ca. 11.000) dieser Betriebe sind in den neuen Bundesländern angesiedelt. Die Zahl der Kfz-Betriebe in den alten Bundesländern wächst seit Mitte der 80er Jahre nur vergleichsweise langsam (1987 bis 1994 zwischen 0,8 % und 1,8 % pro Jahr) und ist 1994/95 auf insgesamt über 46.000 (1994: 46.370; 1995: 46.013) angestiegen.

Aufgrund der starken Zunahme des Fahrzeugbestandes erhöhte sich die Zahl der Kfz-Betriebe in den neuen Bundesländern zwischen 1991 und 1992 um mehr als 15 % auf über 9.000. 1993 stagnierte die Zahl auf diesem Niveau - vermutlich wesentlich bedingt durch die deutlich nachlassende Nachfrage nach Neuwagen. Erstaunlich scheint dagegen, daß es zwischen 1993 und 1994 trotz rückläufigen Neuwagenabsatzes nochmals zu einem starken Anstieg der Zahl der Kfz-Betriebe in den neuen Bundesländern um über 18 % auf mehr als 11.000 kam.

Abbildung 2 a: Zahl der Kfz-Gewerbebetriebe insgesamt (Mechanik und Elektrik) in den alten und neuen Bundesländern 1970 bis 1995**



ISF-AUTODAT 2/96

* Die Angaben für die neuen Bundesländer werden seit 1991 in ProMotor gesondert ausgewiesen. Für 1991 bis 1993 wurde für diese Abbildung jeweils die Differenz aus den Angaben für Gesamtdeutschland in den ZDK-Jahresberichten und den ProMotor-Angaben für die alten Bundesländer errechnet und als Wert für die neuen Bundesländer ausgewiesen.
Für 1994 und 95 liegen nur ProMotor-Angaben (Ausgaben 3/4 1995 und 3/4 1996) vor, die vorläufigen Charakter haben.

** Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.

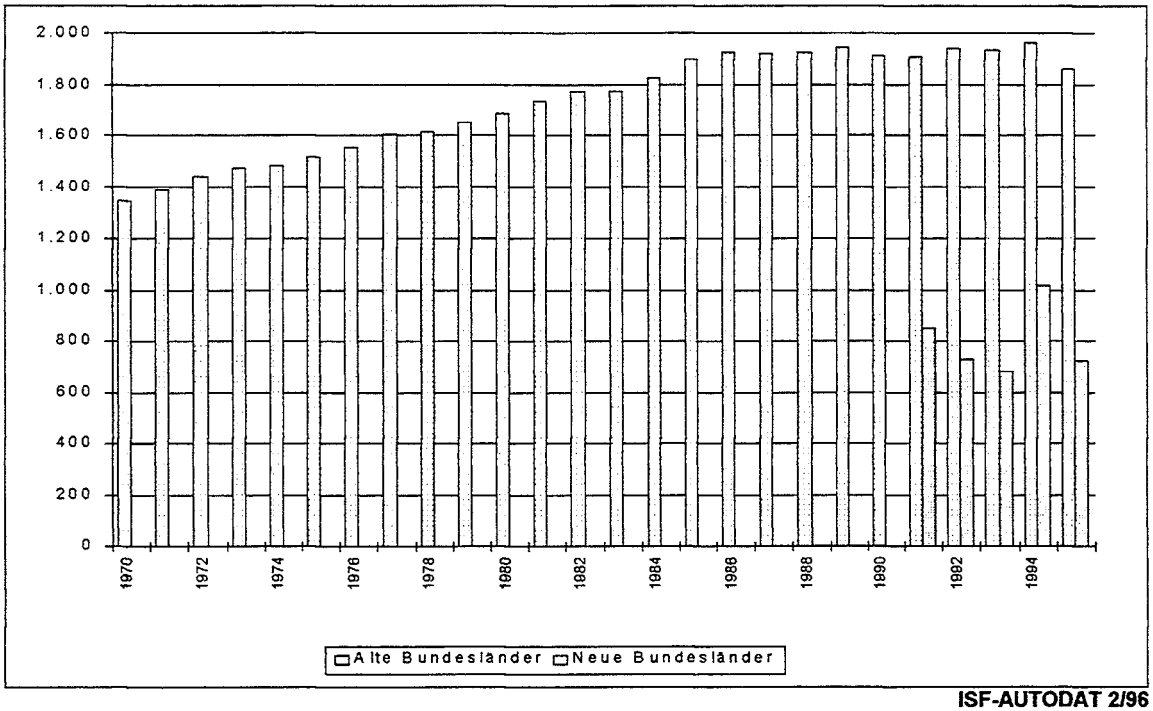
Quellen: ZDK-Geschäftsberichte, ProMotor, div. Ausgaben.

Dabei erhöhte sich die Zahl der Kfz-Mechanik-Betriebe um fast 16 %. Bemerkenswert ist die Entwicklung der Zahl der Kfz-Elektrik-Betriebe in den neuen Bundesländern, deren Zahl zwischen 1991 und 1993 zunächst abnahm und anschließend um fast 50 % auf

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

mehr als 1.000 Betriebe (1994) anstieg (Abb. 2 b). 1995 sank die Zahl der Kfz-Elektrik-Betriebe wieder auf 721.

Abbildung 2 b: Zahl der Kfz-Elektrik-Betriebe in den alten und neuen Bundesländern* 1970 bis 1995



ISF-AUTODAT 2/96

* Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.
Die Angaben für die neuen Bundesländer werden seit 1991 im ProMotor gesondert ausgewiesen. Für 1991 bis 1993 wurde für diese Abbildung jeweils die Differenz aus den Angaben für Gesamtdeutschland in den ZDK-Jahresberichten und den ProMotor-Angaben für die alten Bundesländer errechnet und als Wert für die neuen Bundesländer ausgewiesen.

Quellen: ZDK-Geschäftsberichte, ProMotor, div. Ausgaben.

Wie in den alten Bundesländern ist aber auch in den neuen Bundesländern die große Mehrzahl der Kfz-Betriebe dem Kfz-Mechaniker-Handwerk zuzurechnen, Kfz-Elektrik-Betriebe spielen quantitativ nur eine geringe Rolle.

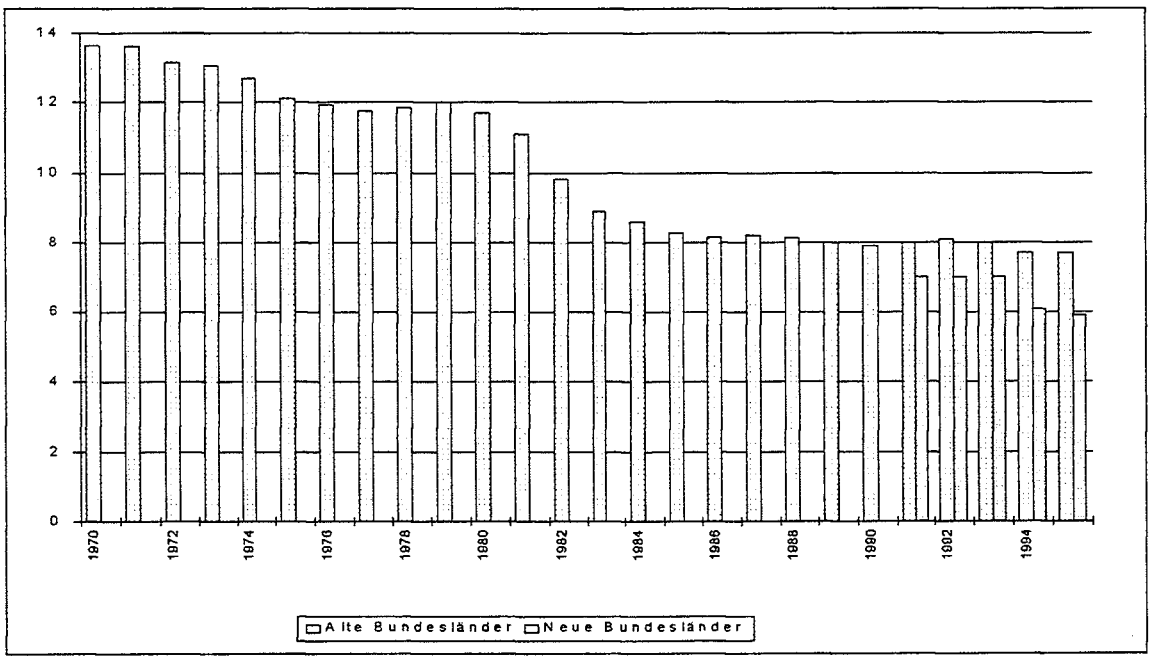
Seit etwa zehn Jahren beträgt die durchschnittliche Betriebsgröße in den alten Bundesländern im Kfz-Gewerbe etwa acht Arbeitskräfte. In den neuen Bundesländern sind die Betriebe etwas kleiner, der Durchschnittswert liegt hier zwischen sechs und sieben Arbeitskräften (Abb. 2 c).

Innerhalb des Kfz-Gewerbes ist eine rückläufige Bedeutung der markengebundenen Betriebe zu konstatieren. Betrachtet man die gesamte Bundesrepublik, so sank der Anteil der markengebundenen Betriebe am Kfz-Gewerbe von 50,4 % 1991 auf 49,6 % 1993. Dennoch stieg in den neuen Bundesländern die Zahl der markengebundenen Betriebe im Zusammenhang mit dem Aufbau der Netze tendenziell noch an - bis 1993 auf einen Anteil von 60 %. In den alten Bundesländern ging dagegen die „Quote" der markengebun-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

denen Betriebe kontinuierlich zurück: Während 1988 noch über 60 % der Kfz-Betriebe markengebunden waren, fiel dieser Anteil bis 1993 auf gut 47 % (Abb. 3 a-c).

Abbildung 2 c: Durchschnittliche Betriebsgröße* von Kfz-Gewerbebetrieben (Mechanik und Elektrik) in den alten und neuen Bundesländern 1970 bis 1995**

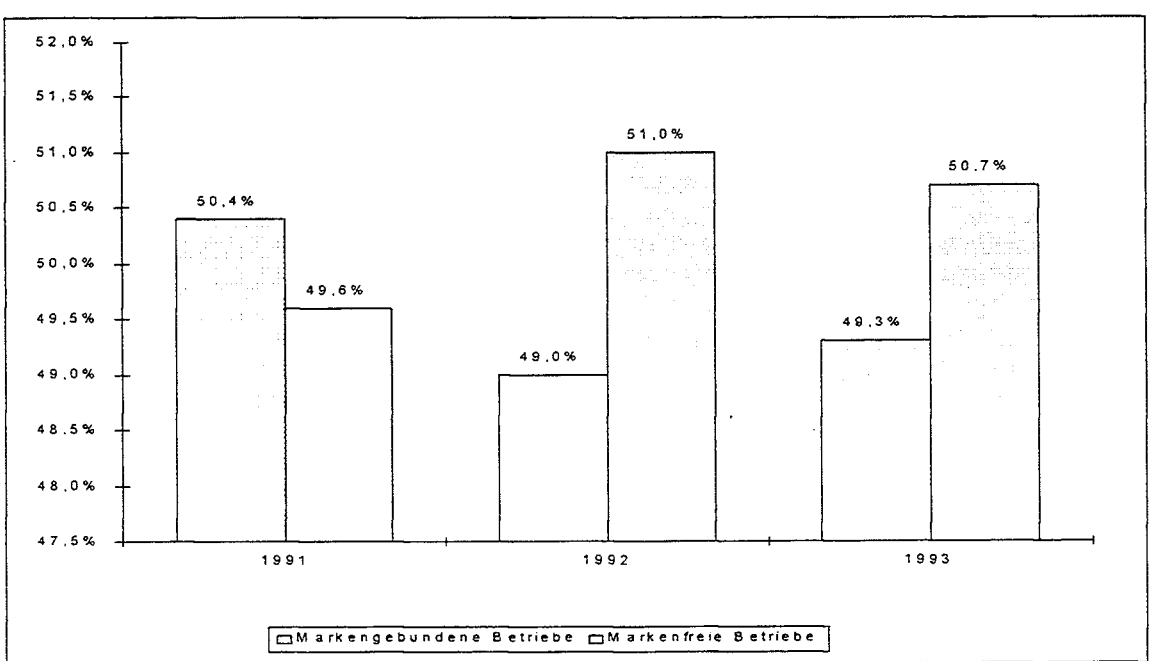


ISF-AUTODAT 2/96

* Beschäftigte pro Betrieb (inkl. Inhaber und Auszubildende).
** Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.

Quellen: ZDK-Geschäftsberichte, ProMotor, div. Ausgaben.

Abbildung 3 a: Anteil der markengebundenen und freien Werkstätten am Kfz-Mechaniker-Handwerk in den alten und neuen Bundesländern 1991 bis 1993

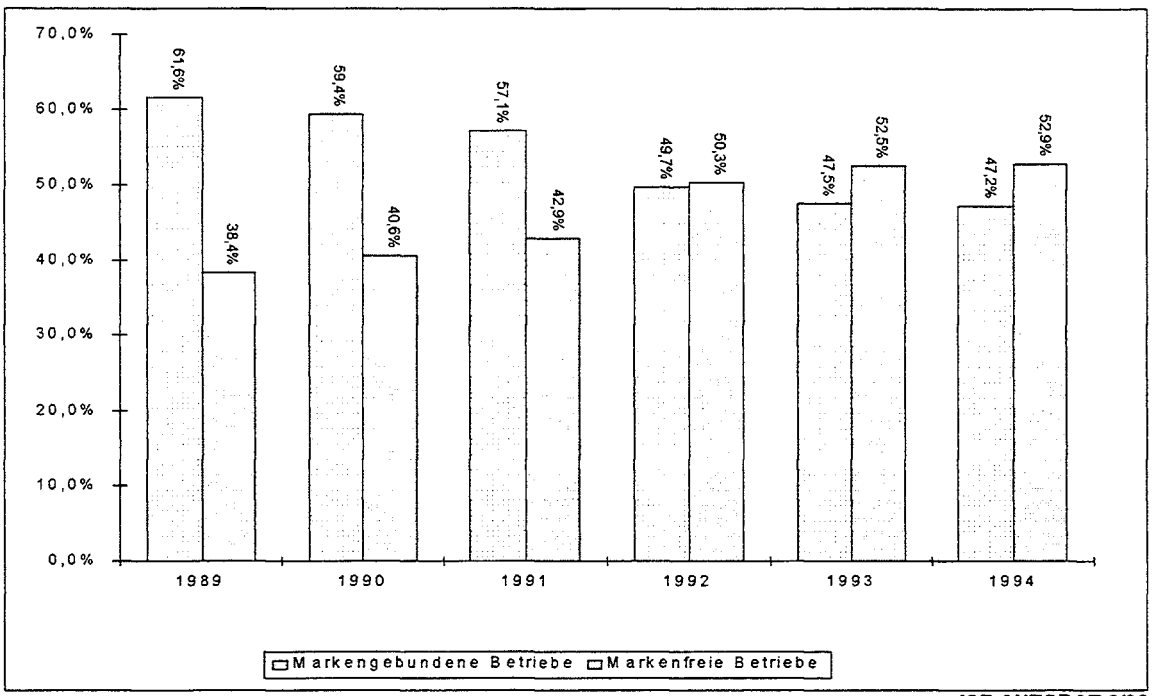


ISF-AUTODAT 2/96

Quellen: ZDK-Geschäftsberichte 91/92 und 93/94, Zahlen und Fakten - Ausgabe 1989, 1990 und 1992; ProMotor; Autohaus.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

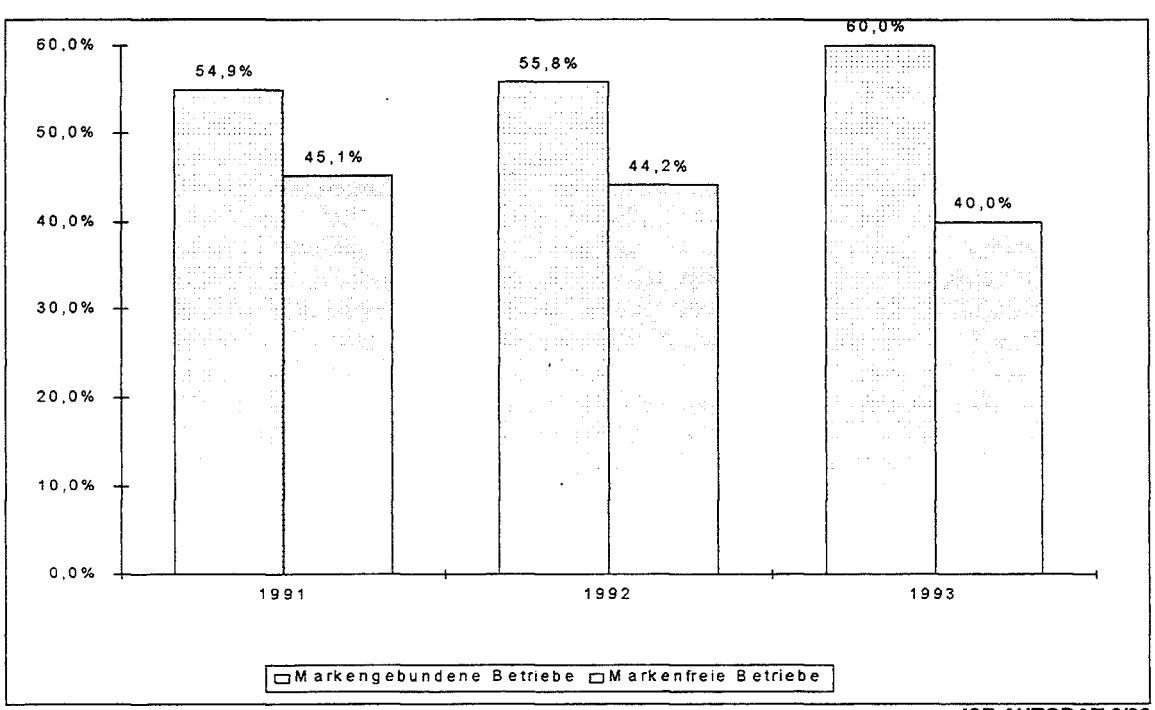
Abbildung 3 b: Anteil der markengebundenen und freien Werkstätten am Kfz-Mechaniker-Handwerk in den alten Bundesländern 1988 bis 1993



ISF-AUTODAT 2/96

Quellen: ZDK-Geschäftsberichte 91/92 und 93/94, Zahlen und Fakten - Ausgabe 1989, 1990 und 1992; ProMotor; Autohaus.

Abbildung 3 c: Anteil der markengebundenen und freien Werkstätten am Kfz-Mechaniker-Handwerk in den neuen Bundesländern 1991 bis 1993



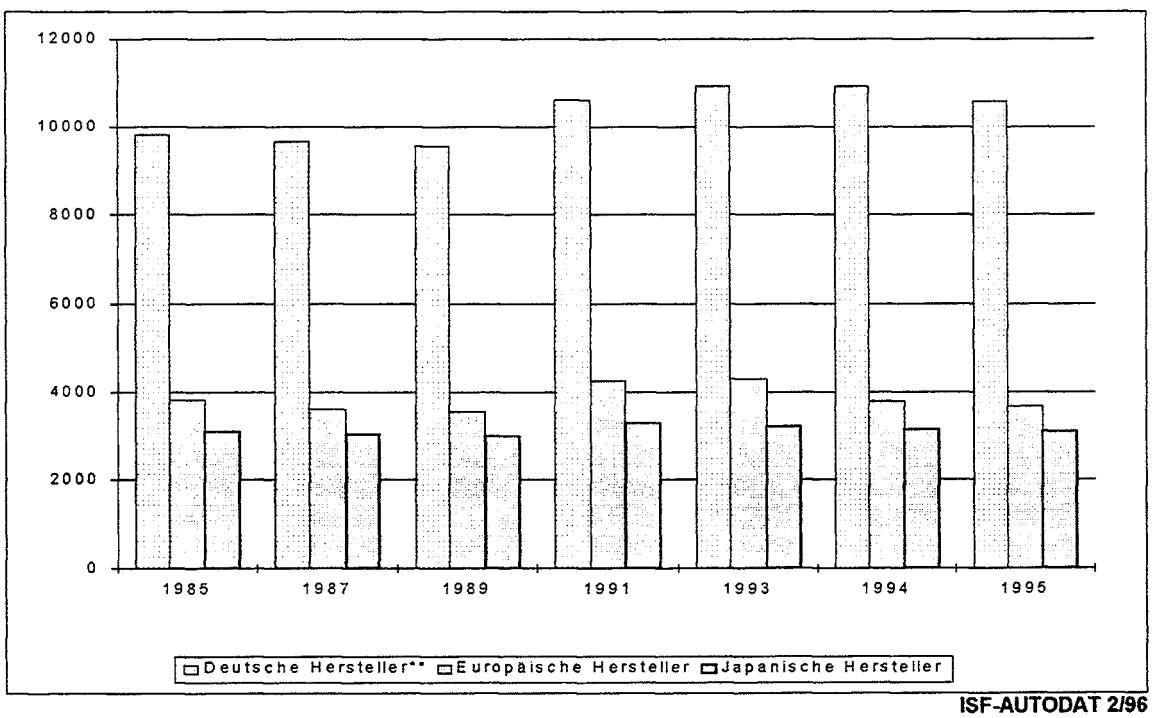
ISF-AUTODAT 2/96

Quellen: ZDK-Geschäftsberichte 91/92 und 93/94, Zahlen und Fakten - Ausgabe 1989, 1990 und 1992; ProMotor; Autohaus.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Während also die Gesamtzahl der Kfz-Betriebe kontinuierlich wuchs, nahm die Zahl der Markenbetriebe bis Ende der 80er Jahre ebenso kontinuierlich ab, stieg seit Anfang der 90er Jahre - und zwar ausschließlich wegen der im Zuge der Vereinigung neu aufgebauten Netze der Hersteller in den neuen Bundesländern - nur sehr langsam an, um schon 1994 und 1995 wieder leicht zu sinken (Abb. 4). Dies führte dazu, daß etwa im Vergleich der Zeitpunkte 1990 und 1995 die Zahl der Kfz-Betriebe insgesamt um etwa 28 % stieg. Während die ausgewählten deutschen Hersteller ihre Netze um gut 21 % ausweiteten, lag die Zuwachsrate bei den europäischen Herstellern bei gut 11 % und die der japanischen bei knapp 2 %.

Abbildung 4: Werkstattnetze* ausgewählter deutscher, europäischer und japanischer Hersteller in den alten und neuen Bundesländern 1985 bis 1995**



ISF-AUTODAT 2/96

* Direkthändler, Vertretungen, Stützpunkte, Niederlassungen; ohne reine LKW-Stützpunkte
Deutsche Hersteller: BMW, Mercedes Benz, Opel, VAG (VW + Audi)
Europäische Hersteller: Citröen, Renault, Fiat
Japanische Hersteller: Honda, Mazda, Toyota, Nissan
** Seit 1991 inkl. neue Bundesländer.

Quellen: ZDK-Jahresberichte; Autohaus 5/1995, Autohaus 1,2/1996.

Die Ursachen lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Ausweitung der Werkstattnetze ist ausschließlich auf den Aufbau der Vertriebsstruktur in den neue Bundesländern zurückzuführen.
- Parallel wurde über den gesamten Zeitraum die Reduzierung der Markenbetriebe in den alten Bundesländern fortgesetzt.
- Im Gegensatz zu den europäischen Herstellern - insbesondere Renault - haben sich die japanischen Hersteller beim Netzaufbau in den neuen Bundesländern deutlich zurückgehalten.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

- Offensichtlich war bei der Mehrzahl der betrachteten Marken der Aufbau der Netze in den neue Bundesländern Ende 1991 weitgehend abgeschlossen. Im Vergleich zwischen 1991 und 1995 zeigt sich bei einzelnen Marken ein Rückgang der Zahl der Betriebe (VAG, Mazda, Toyota).

Der Abbau der Fabrikatsbetriebe setzte in den **alten Bundesländern** quer über alle Marken bereits in der zweiten Hälfte der 80er Jahre ein (Vergleich 1985/1989). Der Rückgang war bei den deutschen Produzenten mit Ausnahme von BMW (-8,2 %) eher gering (-1 bis -3,5 %), bei den einbezogenen „Europäern" deutlicher (Citrôen und Renault etwa -10 %; Fiat -2,6 %). Bei den ausgewählten japanischen Importeuren verlief die Entwicklung uneinheitlich (Honda -18 %, Mazda/Toyota -1 bis -2 %, Nissan +7 %). In der darauffolgenden Periode (Vergleich 1990/1995) setzte sich der Rückgang mit deutlich verschärftem Tempo fort. Unter den deutschen Herstellern betrieben mit Ausnahme von Mercedes Benz (-0,6 %) alle Marken eine verstärkte Netzausdünnung.[37] Bei Opel forcierte sich der Abbau der Werkstattnetze erst 1994/95 und betrug in der gesamten Periode -13,3 %. Insgesamt nahm die Zahl der markengebundenen Kfz-Betriebe in den alten Bundesländern in diesem Zeitraum um 7,1 % ab.[38]

Der Rückgang der Zahl der Markenbetriebe betrug bei den einbezogenen europäischen Importeuren insgesamt -15,1 %, bei Renault -10,9 %, bei Citrôen -14,8 % und bei Fiat -18,9 %.

Die ausgewählten japanischen Hersteller reduzierten ihre Werkstattnetze noch stärker: insgesamt -16,9 % (Nissan -7,4 %, Mazda -23,6 %, Honda -17,4 %, Toyota -17,2 %).

Der durch die Vereinigung ausgelöste Autoboom führte auch im Kfz-Gewerbe zu ausgeprägten Umsatzsprüngen von jeweils etwa 20 % in den Jahren 1991/92. Mit einem Umsatz von etwa 243 Mrd. DM wurde 1992 bezogen auf das gesamte Bundesgebiet ein vorläufiger Höhepunkt der Entwicklung erreicht. 1994 fielen die Umsätze im Kfz-Gewerbe auf etwa 230 Mrd. DM zurück, um 1995 leicht auf 236 Mrd. DM anzusteigen. Seit 1992 entwickeln sich die Umsätze der Kfz-Betriebe in den alten und neuen Bundesländern gegenläufig. Während der Umsatz in den neuen Bundesländern zwischen 1992 und 1994 um über 13 % stieg, ging er in den Betrieben der alten Bundesländer um knapp 9 % zurück. Gleichwohl liegt das Niveau 1994 immer noch über dem des Jahres 1990 zu Beginn der „Boomphase". Im Zeitraum von 1990 bis 1994 ergab sich damit ein durchschnittliches Umsatzwachstum von 12,5 % im Jahr, womit das durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum 1985 bis 1989 (+9,1 %) deutlich übertroffen wurde (Abb. 5).

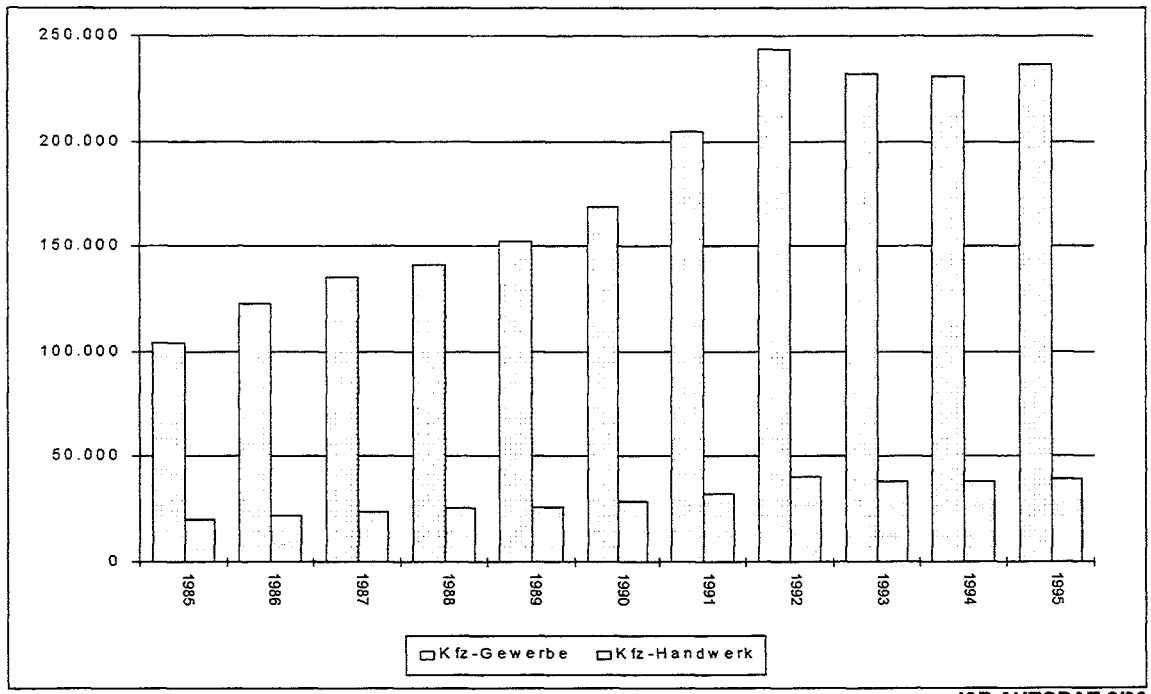
---

37 Bei BMW sind Zahlen über die alten Bundesländer nur bis 1993 bekannt. Bis zu diesem Zeitpunkt betrug die Reduzierung der Werkstattnetze bereits 4,7 %.

38 Ohne BMW, vgl. Fußnote 18.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Abbildung 5: Umsätze im Kfz-Handwerk und im Kfz-Gewerbe* insgesamt (in Mio. DM, inkl. MwSt.) in den alten und neuen Bundesländern 1985 bis 1995**



ISF-AUTODAT 2/96

* Umsätze aus Handwerk, Neuwagenhandel, Gebrauchtwagenhandel über Vertragshändler, reinem Gebrauchtwagenhandel sowie dem Neu- und Gebrauchtwagenhandel mit LKW.

** Seit 1992 inkl neue Bundesländer.

Quellen: ZDK-Geschäftsbericht 1993/94, ProMotor, div. Ausgaben.

Erwartungsgemäß sind die **Durchschnittspreise der Neuwagen** in den neuen Bundesländern niedriger als in den alte Bundesländern. Deutlich wird jedoch, daß sich das Preisniveau der neuen Bundesländer vergleichsweise schnell dem der alten Bundesländer nähert. Dies deutet darauf hin, daß, wie in den alten Bundesländern auch, der Trend in den neuen Bundesländern stärker in Richtung mittlerer und oberer Fahrzeugklassen geht.[39]

Seit Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre bewegt sich der **Anteil des Handwerksumsatzes** am Gesamtumsatz des Kfz-Gewerbes zwischen etwa 16 % und 17 %. In den alten Bundesländern betrugen diese Umsätze 1992 fast 34 Mrd. DM. 1994 wurde - bei einem Umsatzrückgang von knapp 7 % gegenüber 1992 - mit etwa 31,5 Mrd. DM wieder das Niveau von 1991 erreicht. Wie im gesamten Kfz-Gewerbe stiegen die Handwerks-Umsätze im Kfz-Gewerbe in den Jahren 1991 bis 1994 durchschnittlich in zweistelliger Höhe (+10,7 %).

---

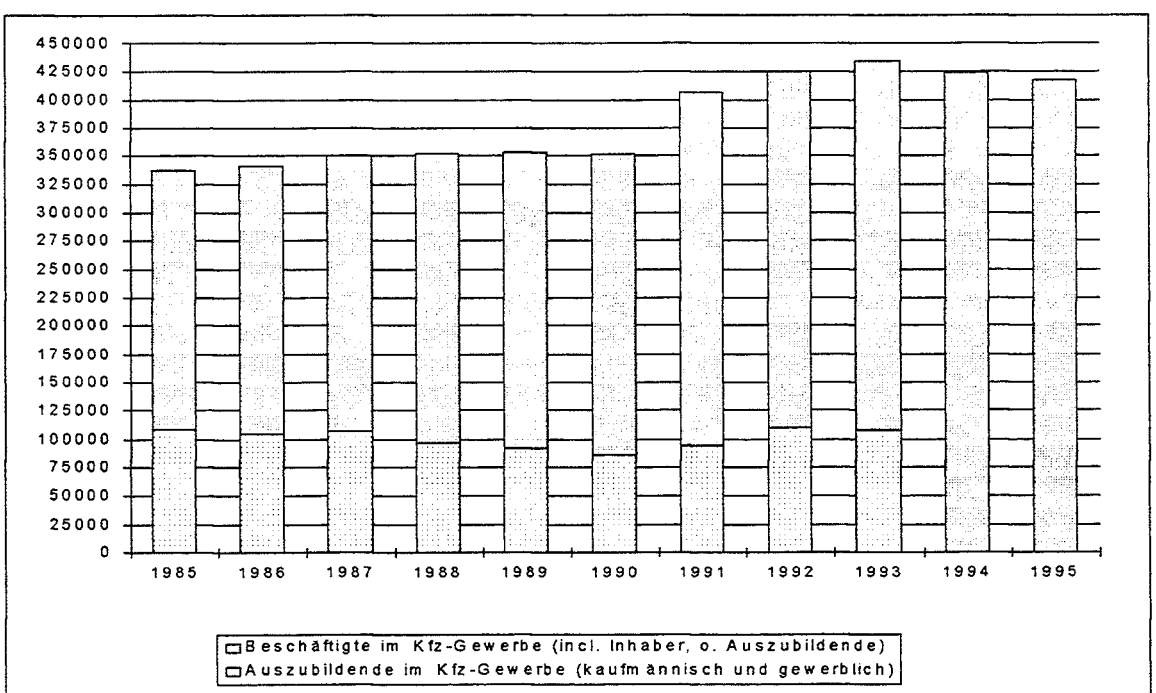
39 In beiden Regionen steigen die durchschnittlichen Neuwagenpreise: in den alten Bundesländern von 31.900 DM 1991 auf 35.800 DM 1995, in den neuen Bundesländern von 20.000 DM 1991 auf 30.800 DM 1995.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Entsprechend den gestiegenen Umsätzen erhöhte sich der Pro-Kopf-Umsatz im Kfz-Gewerbe der alten Bundesländer 1991 auf über 572.000 DM. 1994 fiel der Wert dann wieder auf etwas mehr als 520.000 DM.

Insgesamt sind im Kfz-Gewerbe in den alten und neuen Bundesländern 1995 knapp **418.000 Personen beschäftigt** (Abb. 6 a). In den alten Bundesländern war der bisherige Höchststand mit fast 369.000 1992 erreicht, bis 1995 ging die Zahl wieder auf etwa 353.000 zurück, was fast ausschließlich auf die Abnahme der Zahl der Auszubildenden (um knapp 3.400 ⇔ -3,5%) zurückzuführen ist (Abb. 6 b).[40]

Abbildung 6 a: Beschäftigte im Kfz-Gewerbe insgesamt, darunter Auszubildende* (gewerblich und kaufmännisch) in den alten und neuen Bundesländern 1985 bis 1995**



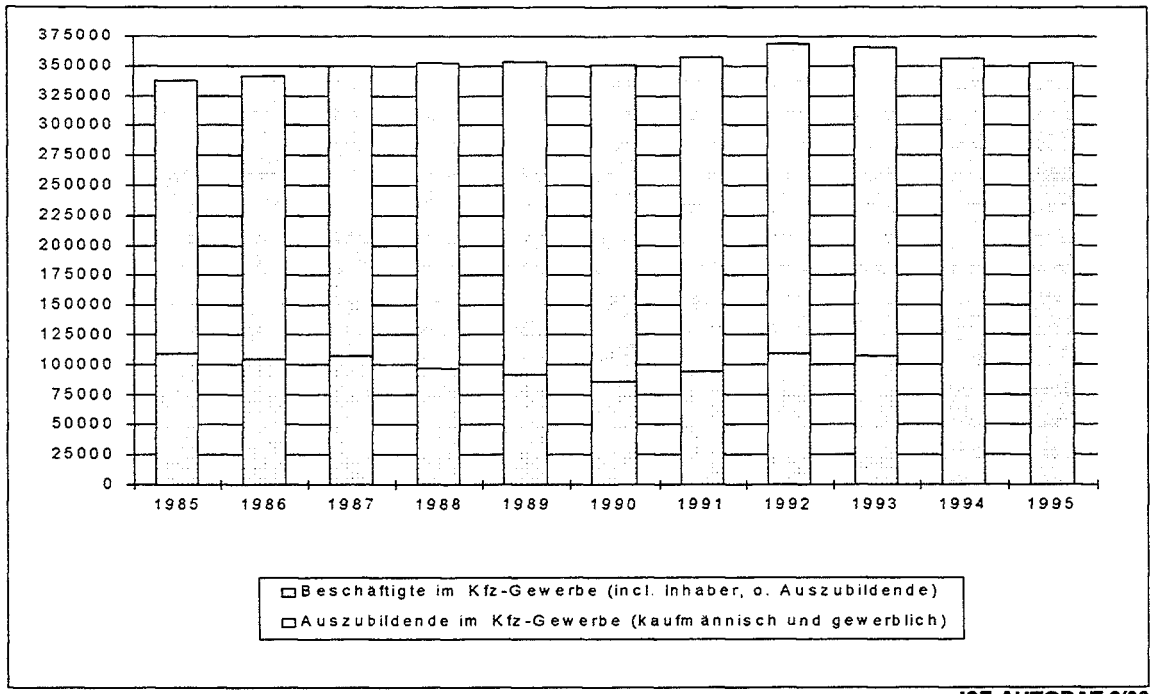
* Für 1994 und 1995 liegt nur die Gesamtzahl der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe vor.
** Seit 1991 alte und neue Bundesländer.

Quellen: ZDK-Geschäftsbericht 1993/94; ProMotor, div. Ausgaben.

40 Für 1994 und 1995 liegen noch keine Zahlen über die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse vor.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Abbildung 6 b: Beschäftigte im Kfz-Gewerbe insgesamt, darunter Auszubildende (gewerblich und kaufmännisch) in den alten Bundesländern 1985 bis 1995



ISF-AUTODAT 2/96

* Für 1994 und 1995 liegen keine Angaben über die Gesamtzahl der Auszubildenden im Kfz-Gewerbe in den alten Bundesländern vor.

Quellen: ZDK-Geschäftsbericht 1993/94; ProMotor, div. Ausgaben.

Klammert man die Entwicklung der Zahl der Ausbildungsverhältnisse aus, so läßt sich bezogen auf die alten Bundesländer in der zweiten Hälfte der 80er Jahre eine Trendwende bei der Beschäftigung erkennen. Erstmals seit 1981 stieg die Zahl der Beschäftigten 1988 gegenüber dem Vorjahr wieder an (um 5,3 %). Diese Aufwärtsentwicklung setzte sich bis 1991 fort - insgesamt waren zu diesem Zeitpunkt mehr als 273.000 Arbeitskräfte beschäftigt - und blieb dann 1992 und 1993 fast stabil.

Im Gegensatz zur Gesamtbeschäftigtenzahl ging die **Zahl der Auszubildenden** in den alten Bundesländern zurück und sank 1988 erstmals auf unter 100.000. Ein Tiefpunkt wurde 1991 mit nur noch knapp 84.000 Auszubildenden erreicht. 1992 wurde die Zahl der Auszubildenden auf mehr als 97.000 stark ausgeweitet und 1993 wieder spürbar auf knapp 94.000 reduziert. Insgesamt bewegt sich der Anteil der Auszubildenden an der Gesamtbeschäftigung im Kfz-Gewerbe der alten Bundesländer ab 1988 bei etwa 25 % und ist damit deutlich niedriger als in den vorangegangenen Jahren (um etwa 30 %).

Entsprechend der Entwicklung der Neuwagenzulassungen erreicht die rechnerische Zahl der pro Werkstatt durchschnittlich neu zugelassenen Fahrzeuge 1991 das höchste Niveau (deutsche Hersteller: 235 Fahrzeuge/Betrieb; europ. H.: 91; japan. H: 113) und flacht dann ab (1994: deutsche Hersteller: 189 Fahrzeuge/Betrieb; europ. H.: 71; japan. H: 62). Vergleichsweise stark angestiegen sind insbesondere die Zulassungszahlen bei den

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

BMW-Betrieben, die 1993 die höchsten durchschnittlichen Zulassungszahlen aufwiesen (233 Fahrzeuge/Betrieb), gefolgt von VAG (229), u.a. ein Ergebnis der BMW-Vertriebsstrategie, trotz vergleichsweise positiver Absatzzahlen das Netz der Kfz-Betriebe zu reduzieren. Eine deutliche Steigerung der durchschnittlichen Zulassungen pro Betrieb verzeichnete zwischen 1993 und 1994 Mercedes Benz (von 189 auf 221 Fahrzeuge).

Vergleichsweise sehr viel geringere Zulassungszahlen (etwa 25 % bis 50 % des Absatzniveaus der deutschen Betriebe) pro Betrieb erreichen die Kfz-Betriebe, die ausländische Fabrikate vertreten. Auch hier zeigen sich teilweise dramatische Einbrüche bei den japanischen Fabrikaten.

Die größten Zuwachsraten beim rechnerischen durchschnittlichen Fahrzeugbestand pro Werkstatt sind in den letzten zehn Jahren bei den BMW-Betrieben festzustellen (von 1.623 1985 auf 2.551 1993). Die durchschnittlich höchsten Bestandszahlen weisen die VAG-Betriebe auf (3.226 1994).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Teil B

Untersuchungsergebnisse

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

1. Resultate der schriftlichen Befragung von Teilnehmern der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung[41]

1.1 Vorbemerkung

Das folgende Kapitel stellt die Ergebnisse einer in zwei Stufen durchgeführten **schriftlichen Befragung von Teilnehmern** an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgängen vor. Zunächst muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß im **ursprünglichen Untersuchungskonzept** die Ergänzung der von ihrer Grundkonzeption her primär qualitativ ausgerichteten Begleitforschung zur Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers durch **eine umfassende mündliche Repräsentativbefragung von Teilnehmern** (sowohl in den Schulungseinrichtungen als auch in den Kfz-Betrieben) ins Auge gefaßt worden war.

Angesichts der großen Zahl von Kfz-Betrieben und wegen ihrer sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen (vgl. Mendius u.a. 1992) war nämlich nicht mit Sicherheit zu erwarten, daß sich über Betriebsfallstudien sowie über die Einbeziehung ausgewählter Kundendienstschulen und Berufsbildungsstätten das gesamte Spektrum der Teilnehmerstruktur erfassen läßt. Es wurde daher - angesichts der vergleichsweise heterogenen und vielschichtigen Strukturen - **angeboten, die qualitativen Verfahren mit quantitativen Daten zu kombinieren**, um so mit repräsentativen Materialien eine breitere Grundlage zur Interpretation der mit qualitativen Verfahren erhobenen Ergebnisse zu schaffen, also etwa bestimmte Problemkonstellationen als prototypisch zu identifizieren.

Damit sollten zum einen objektive Daten über die gesamte Teilnehmerstruktur gewonnen werden. Vor allem aber sollten komplexere Einstellungsfragen gestellt werden, etwa in der Art, ob die Einführung des neuen Weiterbildungsgangs als solche der Interessenlage der Arbeitskräfte entspricht und inwieweit die derzeitige konkrete Gestaltung des Fortbildungsgangs tatsächlich diesen Erwartungen gerecht wird. Darüber hinaus war vorgesehen, repräsentative Informationen darüber zu erheben, welche Erwartungen mit der Teilnahme im Hinblick auf den künftigen Arbeitseinsatz, die Entlohnung usw. verbunden werden und wie die Realisierbarkeit dieser Erwartungen auf dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen mit der betrieblichen Situation eingeschätzt wird.

Aufgrund langjähriger Erfahrungen war davon auszugehen, daß bei dem ins Auge gefaßten Teilnehmerkreis und angesichts der komplexen Sachverhalte, die abgefragt werden sollten, ein akzeptabler Rücklauf und eine befriedigende Antwortqualität nur mit einer mündlichen Befragung durch geschulte Interviewer hätten erreicht werden können.

Da die für die Durchführung eines solchen einerseits inhaltlich vielversprechenden, andererseits aber auch vergleichsweise kostenaufwendigen Arbeitsschritts erforderlichen Mit-

---

41 Die datentechnische Auswertung wurde verantwortlich von Nick Kratzer durchgeführt, der auch an der Entwicklung der Auswertungskonzeption beteiligt war und zusammen mit Christian Peukker und Stefan Braun die Erstellung der Übersichten besorgte.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

tel nicht bereitgestellt werden konnten, mußte auf die mündliche Teilnehmerbefragung verzichtet werden. Das Fehlen von Breitendaten über die Teilnehmer, über die Nutzung verschiedener Schulungseinrichtungen, über das Spektrum und die relative Bedeutung der angebotenen Unterrichtskonzepte usw. wäre in der Perspektive der zielgruppengerechten Weiterentwicklung der Maßnahmen und insbesondere bezogen auf die zu konzipierende Fortbildungsverordnung allerdings als erhebliches Handicap anzusehen gewesen. Deshalb hat sich das Projektteam sofort nach Arbeitsbeginn die Aufgabe gestellt, kostengünstigere Alternativoptionen zu entwickeln, um zumindest einen Teil der Informationen, die die mündliche Befragung hätte liefern sollen, bereitstellen zu können.

Auf dem Hintergrund von Expertengesprächen bei Kundendienstschulen und beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe sowie auf Basis der Erfahrungen aus ersten Gruppendiskussionen mit Teilnehmern gelangten wir zu der Einschätzung, daß in diesem besonderen Fall unter folgenden Voraussetzungen auch bei einer schriftlichen Teilnehmerbefragung eine überdurchschnittliche Rücklaufquote und eine besondere Qualität der Beantwortung zu erwarten wäre:

1. Umfassende Information der Schulungseinrichtung über Art und Zweck der Befragung und insbesondere über ihren erwartbaren Nutzen auch für die Schule selbst;

2. Unterstützung durch die Schulleitung und die Lehrer bzw. Trainer, die die Kurse durchführen, bei der Befragung (Eingangsinformation, Auskunft bei Rückfragen usw.);

3. "Hot-Line"-Funktion bei vor Ort nicht klärbaren Fragen der Teilnehmer durch das Projektteam (bzw. ZDK, VDA, IGM);

4. weitgehende Übernahme der Fragebogenlogistik durch die Kundendienstschulen bzw. bei den Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen und berufsbildenden Schulen (BBZ/BS) durch den ZDK (Verteilung der Fragebogen vor Ort, Einsammeln, Rückversand ans ISF).

Diese Unterstützung konnte zugesagt werden und ein Probelauf (64 Fragebögen) ergab eine außerordentlich hohe Qualität der Ausfüllung (kaum fehlende oder unplausible Angaben). Daher wurde mit Unterstützung des Fachbeirats zum o.a. Projekt beim Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (BMBF) ein Antrag auf Finanzierung einer **Auswertung der Teilnehmerbefragung für 1994** gestellt, der im Dezember 1994 bewilligt wurde.[42]

---

42 Eine Präsentation der Auswertungsergebnisse und eine Interpretation der bis Ende 1994 erhobenen Daten (600 Fragebögen) vor dem Hintergrund der zentralen Projektfragestellungen erfolgte zunächst im Rahmen einer Sitzung der Kundendienstschulleiter der Automobilhersteller, die im Februar 1995 beim ZDK stattfand, und dann ausführlich auf einem im Juni 1995 im Rahmen des Projektes durchgeführten Workshop mit Vertretern aller vom neuen Qualifizierungsgang tangier-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Insgesamt deuteten die Ergebnisse **dieser ersten Befragungswelle** (94er Daten) auf eine Reihe von Unterschieden hin zwischen den Kursen, die an den Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen bzw. berufsbildenden Schulen durchgeführt werden, gegenüber solchen, die bei den Kundendienstschulen der Automobilhersteller bzw. -importeure stattfinden (und zwar u.a. bezüglich der Art der Durchführung der Kurse, der zeitlichen Lage, der Strukturmerkmale der Teilnehmer usw.). Da aber 1994 weit mehr Fragebögen aus den Kundendienstschulen der Hersteller (453, d.h. über 80 %) als aus den Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen (87, d.h. 16 %)[43] zurückgeschickt wurden, waren wegen der geringen Fallzahl valide Aussagen über Teilnehmerstrukturen bei den Handwerkszentren auf dieser Basis nicht möglich. Zugleich zeigte ein erster Überblick, daß sich der Rücklauf der Fragebögen im ersten Halbjahr 1995 sehr viel gleichmäßiger zusammensetzte und so davon ausgegangen werden konnte, daß eine Einbeziehung der 95er Fragebögen eine Datenbasis liefern würde, mit der verläßliche Ergebnisse für beide Schultypen zu erarbeiten und Vergleiche durchzuführen wären. Gerade weil zu erwarten war, daß der Anteil von Teilnehmern aus den Berufsbildungszentren des Handwerks auch künftig steigen wird, schien eine Einbeziehung der 1995 eingehenden Fragebögen in die Auswertung aus Sicht der Beteiligten von besonderer Bedeutung. Ende 1995 konnten dann die entsprechenden Mittel bereitgestellt und anschließend die Auswertung durchgeführt werden. Die folgende Darstellung bezieht sich also auf die zusammengefaßten Ergebnisse der Befragung 1994 und 1995.

1.2 Ergebnisse der Teilnehmerbefragung[44]

Grunddaten

Ausgewertet werden konnten insgesamt 1.396 Teilnehmerbögen einer schriftlichen Befragung, die in der zweiten Jahreshälfte 1994 und im ganzen Jahr 1995 an verschiedenen mit Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen befaßten Einrichtungen durchgeführt wurde.[45]

---

ten Gruppen. Für diese Veranstaltung wurde auch eine Dokumentation der Befragungsresultate erstellt.

43 Bei 60 Fragebögen war nicht ersichtlich, aus welchem Schultyp sie stammten.

44 Um ein flüssiges Lesen des folgenden Textes zu erleichtern, finden sich die hier interpretierten Übersichten in Anhang 4.

45 Die (anonymen) Fragebogen wurden durch die Lehrer/Trainer verteilt und wieder eingesammelt und dann direkt (Kundendienstschulen) oder bei den Berufsbildungszentren des Handwerks über den ZDK (der in diesem Bereich die Verteil- und Sammellogistik übernommen hatte) ans ISF gesandt und dort erfaßt, auf Plausibilität überprüft und ausgewertet. In den KD-Schulen standen die - durch entsprechende Unterlagen vorbereiteten - Lehrer zur Auskunft zur Verfügung; außerdem hatten sich die am Fachbeirat beteiligten Gruppen sowie das ISF bereiterklärt, ggf. gewünschte Auskünfte zu liefern, was aber nicht in Anspruch genommen wurde.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Betrachtet man die eingegangenen Fragebögen hinsichtlich der **Häufigkeit fehlender Angaben**, so zeigt sich, daß diese - insbesondere angesichts der Tatsache, daß es sich um eine schriftliche Befragung handelt - insgesamt erfreulich niedrig liegt. Der Anteil der fehlenden Angaben **(Übersicht 1)** liegt bei den insgesamt 1396 Fragebögen für die verwendeten Fragen[46] zwischen 0 und 18 % und im Durchschnitt bei 4,6 % hinsichtlich des Durchschnitts der Ausfälle für die verwendeten Variablen sowie bei 6,7 % hinsichtlich der Ausfälle für alle Fragen. Werte über 15 % bis maximal 18 % finden sich nur bei den relativ kompliziert zu beantwortenden, gestaffelten Fragen 13 und 15, mit denen die wichtigsten Arbeitsgebiete und Schulungsthemen ermittelt wurden.

Für die 1217 Teilnehmer aus dem Kfz-Gewerbe, auf die sich die im folgenden beschriebenen Auswertungen beziehen, sehen die Werte bei den "fehlenden Angaben" sehr ähnlich aus (ebenfalls Übersicht 29).

Genauere Informationen zur "**geographischen Verteilung**" der Teilnehmer (nach Postleitzahlgebieten) liefern die **Übersichten 2 und 3**.

In **Übersicht 4** findet sich eine Aufschlüsselung nach dem **Typ des Herkunftbetriebes**. Von den 1396 Teilnehmern kommen, wie bereits erwähnt, 1217 **(d.h. 87 %) aus Kfz-Betrieben**, darunter 1108 (knapp 80 %) aus Markenbetrieben, 84 (6 %) aus markenfreien und 25 (1,8 %) aus Kfz-Elektrik-Betrieben.

In Betrieben **außerhalb des Kfz-Gewerbes** beschäftigt waren 60 **(4,3 %) der Befragten**, 107 **(7,7 %) waren zum Befragungszeitpunkt ohne Arbeitsverhältnis** und 12 **(knapp 1 %)** haben hierzu **keine Angabe** gemacht.

In die folgenden eingehenderen Auswertungen wurden die 1217 Teilnehmer aus dem Kfz-Gewerbe als der eigentlichen Zielgruppe der Untersuchung einbezogen.

Betrachtet man die Verteilung der Lehrgangsteilnehmer aus Kundendienstschulen nach der Markenzugehörigkeit ihrer Herkunftsbetriebe, so zeigt sich, daß sie keineswegs der Marktbedeutung der einzelnen Fabrikate in der Bundesrepublik entspricht **(Übersicht 5)**. "Spitzenreiter" ist eindeutig das Opel-Händlernetz, das insgesamt fast 28 % der Teilnehmer in den Kundendienstschulen stellt, gegenüber einem Anteil von ca. 17 % bei den Neuzulassungen. Weit "überproportional" bei den Teilnehmern vertreten sind ebenfalls Fiat/Lancia (15,9 % zu 3,8 %), Mitsubishi (10,3 % zu 1,7 %), Renault (9,4 % zu 5,2 %) Honda (7,6 % zu 1,6 %) und Alfa Romeo (4 % zu 0,3 %). Als Erklärung für die z.T. außerordentlichen Unterschiede lassen sich eine Reihe von Momenten heranziehen. Bei-

---

46 Drei Variablen wurden nicht in die Auswertung einbezogen. Die Beschäftigungszeit seit Abschluß der Lehre bildete mit ungefähr 50 % fehlenden Antworten den negativen Ausreißer, was darauf verweist, daß die Frage als nicht eindeutig verstanden wurde. Ebenfalls nicht einbezogen wurde der zweite Teil der entsprechenden Frage, die Beschäftigungszeit nach Abschluß der Meisterprüfung, sowie die Zahl der Auszubildenden im Betrieb (s.a. Übersicht 1).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

spielsweise liegt ein nicht unwesentlicher Teil der Erklärung der "Führungsposition" einer Marke vermutlich darin, daß Vertreter der dortigen Kundendienstschule von Anbeginn in die Entwicklung des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzepts eingebunden waren und seine Umsetzung mit besonderem Engagement betrieben haben (Opel). Umgekehrt muß es sich in sehr geringer Beteiligung niederschlagen, wenn es Hersteller entweder bislang überhaupt nicht für erforderlich halten, eigene Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurse anzubieten (z.B. Mercedes Benz), bzw. nur "Nachzertifizierungen"[47] durchführen und darüber hinaus allenfalls bereit sind, fallweise eine Teilnahme in BBZ/BS zu unterstützen (z.B. BMW).[48]

In **Übersicht 6 (a+b)** wird zunächst die **Größenklassenstruktur** der Herkunftsbetriebe der Teilnehmer dem Gesamtbild des Kfz-Gewerbes gegenübergestellt. Dabei zeigt sich, daß die Teilnehmer weit überwiegend aus größeren Betrieben kommen. Ein Vergleich mit der Größenstruktur des Kfz-Gewerbes[49] ergibt folgendes: Nur bei 30 % hat der Herkunftsbetrieb neun und weniger Beschäftigte, während diese Größenklasse fast 70 % der Kfz-Betriebe stellt. Aus größeren Betrieben mit 20-99 Beschäftigten kommen dagegen 38 % der Teilnehmer, während nur 13 % der Kfz-Betriebe dieser Größenordnung angehören. Wieweit die unterschiedlichen Betriebsgrößenklassen aber ihrer Bedeutung entsprechend vertreten sind oder nicht, läßt sich aus diesen Zahlen nicht unmittelbar ablesen.

Unsere Daten beinhalten eine Aussage darüber, wie sich die Teilnehmer bezüglich der Herkunft aus einer Betriebsgrößenklasse verteilen; ein Vergleich mit der Betriebsgrößenstruktur wäre aber nur zulässig, wenn davon ausgegangen werden könnte, daß die Chance, daß ein Betrieb einen Mitarbeiter zu einer Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung schickt, unabhängig davon ist, ob der Betrieb lediglich einen Mitarbeiter hat oder 1.000 Arbeitskräfte beschäftigt. Dies ist aber offensichtlich nicht der Fall. Die andere Lösung liegt darin, die Betriebsgrößenzahlen in den ZDK-Daten mit der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl zu gewichten und so zu einer Verteilung der Beschäftigten nach Betriebsgrößenklasse zu gelangen. Dies ist in **Übersicht 6 c** gemacht worden.[50] Auch

---

47 Wie in Teil B, 2.3.3 im einzelnen ausgeführt, besteht für entsprechend vorqualifizierte Arbeitskräfte auch die Möglichkeit, den Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß zu erwerben, indem nur das sog. Kommunikationsmodul absolviert und die Prüfung nachträglich abgelegt wird. Davon hat beispielsweise BMW in großem Umfang Gebrauch gemacht. Die geplante Einbeziehung einer größeren Zahl von Teilnehmern an der BMW-Nachzertifizierung in die Befragung konnte leider wegen organisatorischer Probleme nicht durchgeführt werden.

48 Auf die unterschiedlichen Schulungskonzepte der Hersteller und die damit verbundenen Zielsetzungen, aber auch auf Motivlagen, die für das "Nichtanbieten" von Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen maßgeblich sind, wird im einzelnen im folgenden Kapitel eingegangen.

49 Dazu sind leider keine präzisen Informationen verfügbar. Verwendet wird hier eine Aufstellung aus dem Jahresbericht des ZDK, die allerdings das Problem aufweist, daß keine Betriebe mit 100 und mehr Beschäftigten ausgewiesen sind. Dies kann bedeuten, daß diese Betriebe entweder nicht berücksichtigt oder in der Größenklasse 50-99 aufgelistet wurden. Wir haben uns für die erstere Interpretation entschieden und beziehen deshalb aus unserer Befragung nur die Herkunftsbetriebe mit bis zu 99 Beschäftigten, also 1138 von 1217 Fälle, in den Vergleich ein.

50 Eine derartige "Hochrechnung" kann erfolgen, indem man mit dem arithmetischen Mittel der Gruppengröße arbeitet. Dies beinhaltet die Unterstellung, daß innerhalb der Betriebsgrößenklasse jede Gruppe gleich stark besetzt ist. Die reale Verteilung der Befragten lieferte jedoch den Beleg, daß dies nicht der Fall ist: z.B. gibt es weniger Betriebe mit einem als mit drei oder vier Beschäf-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

hier gilt eine wichtige Einschränkung: Eine Abweichung von Teilnehmerstrukturen und Gesamtverteilung wäre dann bemerkenswert, wenn davon ausgegangen werden könnte, daß die Wahrscheinlichkeit der Teilnahme an einer Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung linear von der Betriebsgröße abhängt. Auch das trifft offensichtlich nicht zu: Zwar gibt es - auch bei den von uns Befragten - Fälle, in denen mehrere Teilnehmer aus einem Betrieb kommen. Es ist jedoch in jedem Fall plausibel, daß hier mit gewissen "Sprungeffekten" zu rechnen ist. Beispielsweise ist die Wahrscheinlichkeit, daß ein Kraftfahrzeug-Servicetechniker geschult und eingesetzt wird, in einem Acht-Mann-Markenbetrieb ähnlich wie in einem Betrieb mit 15 Beschäftigten. Die Chance, daß es einen zweiten gibt, wächst vielleicht ab 25 Mitarbeitern, ist dann wieder relativ konstant bis zu einer Grenze von 40 Beschäftigten usw.

Beachtet man diese Überlegungen beim Vergleich der Ergebnisse in **Übersicht 6 a, b und c**, so kommt man zu dem Schluß, daß die Unterschiede zumindest keine massiven Hinweise darauf liefern, daß die Größenstruktur der Herkunftsbetriebe als sehr atypisch angesehen werden muß.

Während in Übersicht 6 - soweit auf Grund der Datenlage möglich - ein Vergleich der Größenstruktur der Herkunftsbetriebe mit dem Kfz-Gewerbe insgesamt (nur Daten für Betriebe unter 100 Beschäftigte) vorgenommen wurde, erfolgt in der **Übersicht 7** eine Aufschlüsselung über sämtliche Betriebsgrößen. Hier wird deutlich, daß knapp 60 % der Teilnehmer aus Betrieben mit 10 bis 49 Beschäftigten kommen, immerhin aber auch ca. 6 % aus großen Unternehmen mit mehr als 100 Arbeitskräften. Ein Vergleich der beiden Schultypen **(Übersicht 7 a)** zeigt, daß der Anteil der Teilnehmer aus sehr kleinen Betrieben (1 - 4 Beschäftigte) bei Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen - erwartungsgemäß - mit ca. 17 % erheblich höher ist als in der Vergleichsgruppe, in der er nur gut 3 % beträgt. Eher überraschend scheint dagegen, daß sich Teilnehmer aus Betrieben mit über 500 Beschäftigten nur bei den Berufsbildungszentren des Handwerks bzw. den Berufsschulen finden.[51] Der Ost-West-Vergleich zeigt als Hauptunterschied in dieser Dimension **(Übersicht 7 b),** daß im Osten nur knapp 6 % der Teilnehmer aus Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten kommen, im Westen dagegen über 15 %.

Mit **Übersicht 8** wird die Grundgesamtheit aufgeschlüsselt, und zwar **(8a)** nach den **Schultypen** (Kundendienstschulen auf der einen, handwerkliche Berufsbildungszentren/ Berufsbildende Schulen auf der anderen Seite) sowie (8b) nach **neuen und alten Bundesländern**. Während sich am Anteil der Teilnehmer aus Ostdeutschland gegenüber der Auswertung der 94er Daten nichts geändert hat - er liegt bei 16 % -, steigt der Anteil der

---

tigten. Da davon auszugehen ist, daß die Verteilung in der Befragung eine bessere Annäherung liefert als das rechnerische Mittel, wurde diese Verteilung für die Gewichtung verwendet.

51 Dies dürfte jedoch damit zu erklären sein, daß Betriebe dieser Größenordnung mit hoher Wahrscheinlichkeit Werksniederlassungen von Mercedes Benz und BMW sind, also von Herstellern, die keine Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung in ihren Kundendienstschulen anbieten, so daß an der neuen Qualifizierung interessierte Arbeitskräfte auf die Berufsbildungszentren des Handwerks/die Berufsschulen verwiesen sind.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Teilnehmer aus Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen durch Einbeziehung der 95er Daten von 16 % auf 28 %.

Da vieles dafür sprach, daß die Aufrisse nach Schultyp und nach alten/neuen Bundesländern erhebliche Abweichungen bei wichtigen Merkmalen der Teilnehmer zeigen würden, sind diese Aufrisse für alle einbezogenen Variablen ausgewertet worden (die entsprechenden Übersichten sind jeweils mit "a" und "b" bezeichnet und im Anschluß an die Hauptübersicht abgedruckt). Im folgenden wird bei den Merkmalen, bei denen sich tatsächlich bemerkenswerte Abweichungen eingestellt haben, jeweils auf die "Vergleichsgruppen" eingegangen.

Die Betrachtung der Teilnehmer aus dem Kfz-Gewerbe nach dem **Betriebstyp (Übersicht 9)** verdeutlicht, daß insgesamt die Markenbetriebe mit über 90 % dominieren; noch deutlicher ist dies **(Übersicht 9 a)** bei den Kundendienstschulen mit fast 98 %[52]. Aber auch bei den handwerklichen Bildungszentren kommen immerhin fast drei Viertel der Teilnehmer aus Fabrikatsbetrieben gegenüber gut 23 % aus markenfreien und 3 % aus Kfz-Elektrik-Betrieben. Zwischen "Ost" und "West" lassen sich in dieser Dimension **(Übersicht 9 b)** keine bemerkenswerten Unterschiede feststellen.

Gefragt wurde auch, ob im Herkunftsbetrieb ein Betriebsrat besteht, was bei 16 % der Teilnehmer der Fall ist **(Übersicht 10)**. Insgesamt ist dieser relativ hohe Wert sicher auch ein Effekt der überdurchschnittlichen Betriebsgröße. Erstaunlich ist aber, daß fast 20 % der Teilnehmer aus Handwerkszentren aus einem Betrieb mit Betriebsrat kommen **(Übersicht 10 a)**, gegenüber 14 % bei Kundendienstschulen. Bei den ostdeutschen Teilnehmern **(Übersicht 10 b)** dagegen kommen nur 5 % aus einem Betrieb mit Betriebsrat, ein Sachverhalt der sich vermutlich nur zum Teil damit erklären läßt, daß dort der Anteil der Unternehmen, die auf Grund ihrer Arbeitskräftezahl "betriebsratsfähig" sind, geringer ist.

Die Aufschlüsselung der Teilnehmer nach **Altersklassen (Übersicht 11)** zeigt, daß die 26-35jährigen mit rund 48 % den größten Anteil stellen, während der Anteil der jüngeren Arbeitskräfte (bis 25 Jahre) mit ca. 34 % nicht ganz so hoch ausfällt. Interessant ist der Aufschluß der Altersklassen nach der Art der Schulungseinrichtung **(Übersicht 11 a, 1-2)**. Dominiert hier die Altersklasse der bis zu 25 Jahre alten Teilnehmer in den BBZ/BS mit 43 % gegenüber 30 % in den KD-Schulen, ist die Altersklasse der 26-35jährigen mit

---

52 Soweit den Verfassern bekannt, stehen die Kundendienstschulen der Automobilhersteller nur Beschäftigten aus dem jeweiligen Markennetz offen. Wenn daher von einem Teilnehmer der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung einer Kundendienstschule im Fragebogen angegeben wurde, er komme aus einem markenfreien Betrieb, könnte dies einerseits eine falsche Angabe sein, andererseits ist aber auch vorstellbar, daß der Herkunftsbetrieb des Teilnehmers während der Weiterbildungsmaßnahme aus dem Markennetz ausgeschieden ist.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

knapp über 50 % in den KD-Schulen stärker vertreten als in den BBZ/BS (ca. 44 %), was auch für die Altersklasse der über 35jährigen zutrifft (KD-Schulen: 20 %, BBZ/BS: 13 %).

Eine weitere Differenzierung wurde bei den Teilnehmern aus Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen vorgenommen, und zwar nach Beschäftigten in Markenbetrieben und in markenfreien bzw. Kfz-Elektrik-Betrieben[53]. Da ersteren im Prinzip auch der Zugang zu einer Kundendienstschule offenstünde, dürfte auch von Interesse sein, ob und ggf. wie sie sich bezüglich ihrer Strukturmerkmale von den Teilnehmern aus markenfreien Betrieben bzw. Kfz-Elektrik-Betrieben unterscheiden.[54] Bei einem solchen Vergleich **(Übersicht 11 a, 3-4)** zeigt sich, daß bei den Teilnehmern aus Markenbetrieben **(Übersicht 11 a, 3)** die Altersgruppe der bis zu 25 Jahre alten Personen mit 44 % etwas stärker vertreten ist als bei den Teilnehmern in markenfreien Betrieben **(Übersicht 11 a, 4)** mit 40 %, und sich dieser Unterschied auch in der Altersgruppe der 26-30jährigen wiederholt (Teilnehmer aus Markenbetrieben: rd. 32 %, Teilnehmer aus markenfreien Betrieben: rd. 26 %), sich in den Altersgruppen der 31-40jährigen vermindert und in der Altersgruppe der über 40jährigen erst wieder leicht ansteigt. Somit läßt sich als Fazit insgesamt festhalten, daß Teilnehmer aus Kundenschulen deutlich älter sind als aus Teilnehmer aus BBZ/BS. Unter den Teilnehmern aus Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen sind Beschäftigte in Markenbetrieben etwas jünger als jene in markenfreien Betrieben. **Übersicht 11 b** macht deutlich, daß sich die Altersstruktur der Teilnehmer aus Ost- und Westdeutschland sich kaum unterscheidet. In den drei unteren Altersgruppen (bis 20 Jahre, 21 bis 25 Jahre, 26 bis 30 Jahre) betragen die Unterschiede nicht mehr als 2 %. Nur in den oberen Altersklassen machen sich gewisse Unterschiede bemerkbar. Bei den 36-40jährigen dominieren die Westdeutschen mit rund 10 % gegenüber den Ostdeutschen mit rund 7 %, während sich der Anteil bei den über 41jährigen wieder annähert (Ostdeutsche: 9 %, Westdeutsche: 7 %).

Betrachtet man die höchsten Schul- bzw. Bildungsabschlüsse **(Übersicht 12)**, so wird deutlich, daß Haupt- und Realschule mit 64 % bzw. knapp 30 % die einzig quantitativ bedeutsamen Schultypen stellen. Es ist davon auszugehen, daß der Anteil der Personen mit einem mittleren Bildungsabschluß unter den Teilnehmern damit deutlich höher liegt als im Kfz-Gewerbe insgesamt. Wenn hierzu auch keine Zahlen vorliegen, so wird dieser Schluß zumindest von der Eingangsqualifikation von Lehrlingen im Kfz-Gewerbe nahegelegt, von denen 1992 nur 15,1 % einen mittleren Bildungsabschluß und 2,9 % das Abitur besaßen (vgl. ZDK-Geschäftsbericht 1993/94, S. 37).

---

53 Der Vereinfachung wegen werden im folgenden die markenfreien bzw. die Kfz-Elektrik-Betriebe gemeinsam als "markenfreie Betriebe" bezeichnet.

54 Eine Ausnahme unter den Kfz-Elektrik-Betrieben bilden allerdings die Bosch-Dienste, die ihre Beschäftigten an die Kundendienstschule der Robert Bosch GmbH schicken können.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bei den Teilnehmern aus Handwerkszentren **(Übersicht 12 a, 1-2)** liegt die Zahl der Realschüler mit 33 % nochmals deutlich höher (Kundendienstschulen 28 %); es gibt hier mit knapp 8 % fast doppelt so viele Abiturienten. Eine Differenzierung speziell der Teilnehmer aus BBZ/BS nach ihrer Herkunft aus Marken- und markenfreien Betrieben **(Übersicht 12 a, 3-4)** offenbart keine nennenswerten Unterschiede beim Anteil der Hauptschulabsolventen (Markenbetriebe: rd. 56 %; markenfreie Betriebe: 60 %) und der Abiturienten (Markenbetriebe: rd. 7 %; markenfreie Betriebe: rd. 11 %). Bemerkenswerter scheint dagegen der Unterschied bei den Teilnehmern mit mittlerer Reife: Markenbetriebe: rd. 36,1 %; markenfreie Betriebe: rd. 25,6 %).

Bei den Teilnehmern aus den neuen Ländern **(Übersicht 12 b)** fällt auf, daß mit über 41 % (gegenüber 27 % im Westen) die Quote der Realschüler besonders hoch ist, wobei bei einer Bewertung dieses Sachverhalts die Problematik der Vergleichbarkeit von Bildungsabschlüssen der ehemaligen DDR mit denen der Bundesrepublik zu berücksichtigen ist.

Was den Berufsabschluß der Teilnehmer an Kfz-Servicetechniker-Lehrgängen **(Übersicht 13)** angeht, so besitzt die große Mehrheit der Teilnehmer den Gesellenbrief als Kfz-Mechaniker oder Kfz-Elektriker als höchsten Berufsabschluß (93 %) Ansonsten spielt praktisch nur der Meisterbrief mit einem Anteil von rund 6 % eine gewisse Rolle. Vergleicht man hierzu die Schulungseinrichtungen **(Übersicht 13 a, 1-2)**, fällt der höhere Anteil der Meister in den BBZ/BS mit ca. 10 % gegenüber den KD-Schulen mit rund 5 % auf. Betrachtet man die Unterschiede der Teilnehmer in BBZ/BS nach Beschäftigten in Marken- und markenfreien Betrieben **(Übersicht 13 a, 3-4)**, so zeigt sich, daß diese bei den anderen Berufsabschlüssen nicht dramatisch ausfallen. Einen Gesellenbrief als Kfz-Mechaniker besitzen rd. 84 % der Teilnehmer aus Markenbetrieben und rd. 74 % der Teilnehmer aus markenfreien Betrieben. Kaum einen Unterschied gibt es beim Anteil der Kfz-Elektriker-Gesellen, während der Anteil der Kfz-Mechaniker-Meister bei den Teilnehmern aus markenfreien Betrieben mit ca. 17 % um zehn Prozentpunkte und damit deutlich höher liegt als bei den Teilnehmern aus Markenbetrieben (ca. 7 %).

Eine Differenzierung des höchsten Berufsabschlusses nach Region macht deutlich, daß hier mit der Dominanz des Gesellenabschlusses in den alten und neuen Ländern mit jeweils ca. 90 % kein Unterschied besteht. Der Anteil der Kfz-Elektriker ist im Osten mit beinahe 10 % fast doppelt so hoch wie im Westen **(Übersicht 13 b)**. Das scheint insofern erstaunlich, als die Bedeutung von Elektrik/Elektronik bei den Fahrzeugen der ehemaligen DDR als sehr viel geringer angesehen wird als bei westlichen Produkten.

Übersicht 14 zeigt, daß es sich bei den Teilnehmern der Kfz-Servicetechniker-Ausbildung überwiegend um "altgediente Kfz-Leute" handelt. Nur gut 13 % der Teil-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

nehmer insgesamt sind weniger als fünf Jahre in der Kfz-Branche beschäftigt, fast die Hälfte über elf Jahre.

Vergleicht man die Beschäftigungszeiten im Kfz-Gewerbe der Teilnehmer aus KD-Schulen und BBZ/BS **(Übersicht 14 a)**, so dominieren bei letzteren eindeutig die Teilnehmer mit kürzeren Beschäftigungszeiten - eine Tatsache, die v.a. dem niedrigeren Alter dieser Teilnehmergruppe **(vgl. Übersicht 11 a)** geschuldet sein dürfte. Auffällig ist, daß über ein Viertel der Teilnehmer aus Berufsbildungszentren erst bis zu fünf Jahre in der Branche arbeiten (gegenüber 8,5 % in den Kundendienstschulen). Auf über 20 Jahre im Kfz-Gewerbe bringen es übrigens 15 % der Teilnehmer aus den KD-Schulen, dagegen nur knapp 8 % derjenigen aus den Handwerkszentren.

Was die Dauer der Beschäftigungszeit in Abhängigkeit von der Region **(Übersicht 14 b)** angeht, scheinen die Unterschiede zwischen Ost und West angesichts der doch deutlich voneinander abweichenden Rahmenbedingungen nicht besonders ausgeprägt.

Job-Hopper sind unter den Teilnehmern **(Übersicht 15)** eher die Ausnahme: Vier oder mehr Kfz-Betriebe haben nur 8,5 % der Teilnehmer kennengelernt. Das gilt allerdings für etwa 12 % der Teilnehmer an Handwerkseinrichtungen gegenüber 7 % derjenigen an Kundendienstschulen **(Übersicht 15 a)**. Umgekehrt sind 46 % der Teilnehmer aus Westbetrieben noch immer beim ersten Betrieb beschäftigt, in den neuen Ländern liegt diese Quote jedoch nur bei 29 % **(Übersicht 15 b),** was mit der dortigen Umstrukturierung vieler Betriebe nach 1990 zu erklären sein dürfte.

Beim **arbeitsrechtlichen Status (Übersicht 16)** dominiert erwartungsgemäß der "Arbeiter" mit 83 %, Angestellte sind mit knapp 15 % vertreten, selbständig sind 1,5 % der Teilnehmer. Eine Differenzierung des arbeitsrechtlichen Status nach Art der Schulungseinrichtung **(Übersicht 16 a)** und nach Region **(Übersicht 16 b)** weist auf wenig Unterschiede hin, allerdings finden sich die Selbständigen weit überwiegend bei den Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen (knapp 5 %) und überhaupt nicht unter den ostdeutschen Teilnehmern.

Hinsichtlich **fachbezogener Schulungen vor der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung** zeigt sich **(Übersicht 17)**, daß von allen Teilnehmern nur gut 10 % noch keinerlei Schulung gemacht haben, das gilt aber für 26 % der Teilnehmer aus handwerklichen Zentren, dagegen nur für 4 % der Kundendienstschulungs-Teilnehmer **(Übersicht 17 a, 1-2)**, was u.a. mit dem geringeren Alter ersterer **(Übersicht 11 a, 1-2)** und dem höheren Anteil markenfreier Herkunftsbetriebe **(Übersicht 9 a)** zusammenhängen dürfte. Deutlich wird damit aber auch, daß die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung insbesondere an den Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen durchaus auch als "Erst-Weiterbildung" nach Abschluß der Lehre angenommen wird. Eine Differenzie-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

rung innerhalb der BBZ/BS nach Teilnehmern aus Marken- und markenfreien Betrieben **(Übersicht 17 a, 3-4)** offenbart keine bedeutsamen Unterschiede. Nur in der Gruppe jener, die bisher ohne jegliche Schulung geblieben sind, übersteigt die Zahl der Teilnehmer aus markenfreien Betrieben (mit rd. 33 %) jene der Teilnehmer aus Markenbetrieben (mit rd. 23 %) um zehn Prozentpunkte.

Der "Ost-West-Vergleich" **(Übersicht 17 b)** bringt hier das erstaunliche Resultat, daß die Schulungshäufigkeit in den neuen Ländern keinesfalls geringer ist: Vier und mehr Schulungsteilnahmen weisen hier fast vier Fünftel der Befragten aus, gegenüber nur gut 72 % im Westen. (Nicht klären läßt sich mit den vorhandenen Daten aber, wieweit die hohe Schulungsintensität noch aus der "DDR-Zeit" resultiert bzw. wieweit sie Resultat eines ausgeprägten "Nachschulungsprozesses" nach 1990 ist.)

Nach dem **Anlaß der Teilnahme** gefragt **(Übersicht 18)**, sehen insgesamt 81 % der Teilnehmer die Initiative ganz (44 %) oder teilweise (37 %) bei sich. Ausschließlich selbst aktiv geworden sind aber fast 80 % der Teilnehmer aus Berufsbildungszentren des Handwerks und der Berufsschulen, während es nur 31 % bei den Kundendienstschulen **(Übersicht 18 a, 1-2)** sind. Betrachtet man hier ausschließlich die Teilnehmer aus BBZ/BS **(Übersicht 18 a, 3-4)**, zeigen sich nur marginale Unterschiede: Sowohl bei den Teilnehmern aus markenfreien (rd. 76 %) als auch aus Markenbetrieben (rd. 79 %) nimmt das Gros aus eigener Initiative an der BBZ-/BS-Ausbildung teil. Die regionale Differenzierung **(Übersicht 18 b)** zeigt, daß ausschließliche Eigeninitiative als Teilnahmegrund von fast der Hälfte der Teilnehmer aus Westdeutschland genannt wird, aber nur von 27 % der Teilnehmer aus den neuen Ländern.

Die **Teilnehmergebühren** für den Kfz-Servicetechniker-Lehrgang **(Übersicht 19)** werden insgesamt bei gut 70 % der Fälle ganz vom Arbeitgeber getragen. Jeder sechste Teilnehmer dagegen zahlt alles selbst. Unter den Teilnehmern in den Handwerkszentren sind etwa 56 % "Selbstzahler", nur knapp jeder vierte Arbeitgeber übernimmt hier die Kosten. Bei Kundendienstschulungen **(Übersicht 19 a, 1-2)** zahlen in über 90 % der Fälle die Arbeitgeber. Unterscheidet man bei den Teilnehmern aus BBZ/BS nach der betrieblichen Herkunft **(Übersicht 19 a, 3-4)**, wird deutlich, daß die meisten Teilnehmer sowohl aus markenfreien (60 %) als auch aus Markenbetrieben (rd. 55 %) den Lehrgang vollständig selbst bezahlen. Daß der Anteil der Befragten, die ganz oder teilweise selbst die Teilnahmegebühren tragen, in den neuen Bundesländern nur bei 10 %, im Westen dagegen bei 24 % liegt **(Übersicht 19 b)**, dürfte nicht zuletzt mit der in den neuen Ländern deutlich höheren Zahl der Kundendienstschulungs-Teilnehmer **(Übersicht 20)** zusammenhängen, die (s.o.) in aller Regel die Kosten nicht selbst aufbringen müssen.

Ganz **als Arbeitszeit vergütet (Übersicht 21 a, 1-2)** wird der Kurs rund zwei Dritteln der Teilnehmer insgesamt. Bei den KD-Schulen steigt der Wert auf 89 %, bei den Hand-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

werkszentren liegt er bei nur 12 %; auch erhalten hier drei von vier Teilnehmern keinerlei Vergütung der Kursteilnahme als Arbeitszeit. Diese Unterschiede existieren sicherlich nicht zuletzt wegen der zeitlichen Lage der Kurse, da BBZ/BS-Lehrgänge überwiegend am Abend bzw. am Wochenende stattfinden - also außerhalb der Arbeitszeit -, die KD-Schul-Lehrgänge hingegen tagsüber - also während der Arbeitszeit. Interessant ist hier auch eine Betrachtung der Teilnehmer aus BBZ/BS, differenziert nach der Herkunft aus Markenbetrieben und markenfreien Betrieben **(Übersicht 21 a, 3-4)**. Eine teilweise oder vollständige Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit erhalten 19 % der BBZ/BS-Teilnehmer aus Markenbetrieben und 27 % der Teilnehmer aus markenfreien Betrieben. Die hiermit sich offenbarende größere Bereitschaft der markenfreien Betriebe, die Kursteilnahme eines Mitarbeiters aktiv zu unterstützen, hängt wahrscheinlich damit zusammen, daß markenfreien Betrieben der Zugang zu einer Hersteller-Kundendienstschule verschlossen ist und damit eine möglicherweise vom Betrieb als sinnvoll empfundene Mitarbeiterqualifizierung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker nur über ein Berufsbildungszentrum abzudecken ist. Die regionale Differenzierung **(Übersicht 21 b)** zeigt, daß die Teilnehmer aus den neuen Bundesländern zu 83 % eine volle oder (zu 6 %) teilweise Vergütung der Kursteilnahme als Arbeitszeit erhalten und sich insofern deutlich günstiger zu stellen scheinen als ihre westdeutschen Kollegen **(Übersicht 21 b)**. Dies dürfte wiederum vor allem daran liegen, daß in Ostdeutschland die Ausbildung in Handwerkszentren bislang kaum eine Rolle gespielt hat.

Betrachtet man die Bedeutung der unterschiedlichen Informationsquellen für die Schulungsteilnahme **(Übersicht 22)**, dann wird die überragende Bedeutung des Betriebs - den rund 44 % der Teilnehmer als wichtigste Informationsquelle nennen - deutlich, gefolgt vom Hersteller (24 %) und von Fachzeitschriften (14 %). Die Teilnehmer aus KD-Schulen und BBZ/BS weisen hier allerdings deutliche Unterschiede auf **(Übersicht 22 a)**. Während bei den Teilnehmern aus KD-Schulen praktisch nur der Betrieb, der Hersteller sowie Fachzeitschriften in dieser Hinsicht mit zusammen rund 93 % eine nennenswerte Rolle spielen, werden von den Teilnehmern aus BBZ/BS als wichtige Quellen die Kammer (23 %), Tageszeitungen (10 %) und die Berufsschule (knapp 5 %) genannt. Bei den ostdeutschen Befragten war die Bedeutung des Betriebs als Informationsquelle (53 % gegenüber 43 %) und der Automobilhersteller (29 % gegenüber 22 %) deutlich höher als im Westen, der Stellenwert von Fachzeitschriften und Kammern dagegen merklich geringer **(Übersicht 22 b)**.

Die **Übersichten 23 a-c** liefern einen **Überblick über die wichtigsten Arbeitsgebiete** der Befragten. Von allen Teilnehmern am häufigsten genannt wurde als wichtigstes Arbeitsgebiet **(Übersicht 23 a)** die Reparatur/Instandhaltung (insgesamt von etwa einem Drittel der Befragten), dann folgen Elektrik/Elektronik, Inspektion und Diagnose, wobei es hier gewisse regionale Unterschiede gibt - so rangieren in Ostdeutschland Diagnose und Inspektion knapp vor der Elektrik/Elektronik, während letzteres in den alten Län-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

dern deutlich häufiger genannt wurde. Auffällig ist auch, daß von den ostdeutschen Teilnehmern 11,5 % "Kundendienst" als wichtigstes Arbeitsgebiet nennen, in den Altländern dagegen nur 5 %. Insgesamt wird hier deutlich, daß es sich bei den angehenden Kfz-Servicetechnikern zumeist um Arbeitskräfte handelt, die schon vor Beginn der Weiterbildungsmaßnahme mit Arbeiten in den Bereichen Elektrik/Elektronik bzw. Diagnose befaßt waren - die Teilnehmer aus KD-Schulen allerdings in höherem Maße als die Teilnehmer aus den BBZ/BS. Von den Teilnehmern bezeichnen als ihr wichtigstes Arbeitsgebiet 20 % (KDS[55] 22 % / BBZ/BS: 16 %) den Bereich Elektrik/Elektronik und 14 % (KDS: 15 % / BBZ/BS: 13 %) den Bereich Diagnose; zweitwichtigstes Arbeitsgebiet ist Elektrik/Elektronik für 18 % (KDS: 18 % / BBZ/BS: 17 %) und Diagnose für 28 % (KDS: 31 % / BBZ/BS: 19 %); drittwichtigstes Arbeitsgebiet ist Elektrik/Elektronik für 23 % (KDS: 23 % / BBZ/BS: 22 %) und Diagnose für 13 % (KDS: 12 % / BBZ/BS: 15 %).

In den **Übersichten 23 b und 23 c** finden sich entsprechende Aufschlüsselungen für das zweit- bzw. drittwichtigste Arbeitsgebiet, bei denen sich nach den üblichen Aufrissen keine besonders auffälligen Unterschiede ergeben. Die Ergebnisse dürften jedoch sicherlich für Leser mit besonderen Fachkenntnissen von Interesse sein.

Nach den **wichtigsten Schulungsthemen vor dem Durchlaufen des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgangs** befragt, lieferten die Teilnehmer folgendes Bild **(vgl. Übersichten 24 a-c)**: Von den Befragten benennen als ihr wichtigstes Schulungsthema 49 % (KDS: 56 % / BBZ/BS: 33 %) Elektrik/Elektronik und 21 % (KDS: 23 % / BBZ/BS: 15 %) Diagnose. Als zweitwichtigstes Schulungsthema wird Elektrik/Elektronik von 20 % (KDS: 24 % / BBZ/BS: 11 %) und Diagnose von 39 % (KDS: 43 % / BBZ/BS: 28 %) der Teilnehmer bezeichnet. Als drittwichtigstes Schulungsthema angeführt wird Elektrik/Elektronik von 7 % (KDS: 7 % / BBZ/BS: 8 %) und Diagnose von 7 % (KDS: 7 % / BBZ/BS: 8 %) der Teilnehmer. Dies bedeutet, daß bei den Teilnehmern an der Kfz-Servicetechniker-Ausbildung der KD-Schulen bei zuvor besuchten Weiterbildungsmaßnahmen der Anteil von "kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanten" Themen höher ist als bei Teilnehmern aus BBZ/BS.

Erhoben wurden auch die Lehrgangsformen. Die Durchschnittswerte für die Befragten insgesamt **(Übersicht 25)** sind hier wenig aussagekräftig, da erwartungsgemäß die Strukturen bei Kundendienstschulen und Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen sehr stark voneinander abweichen. **Übersicht 25 a** zeigt, daß bei den Kundendienstschulen nur Vollzeitunterricht in Modul- und in Blockform eine Rolle spielt (insgesamt 85 %). Dagegen haben bei den Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen Abend- bzw. kombinierte Wochenend-Abendkurse (mit zusammen fast 70 %) den

---

55 Kundendienstschule

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

größten Stellenwert, hier sind aber auch andere Formen von einiger Bedeutung. Die Differenzierung nach ostdeutschen und westdeutschen Teilnehmern **(Übersicht 25 b)** fördert nur geringe Unterschiede zutage, die sich im wesentlichen aus dem dort geringen Anteil der Teilnehmer aus Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen erklären dürften.

Exkurs: Verschiebungen bei der Teilnehmerstruktur während des Befragungszeitraums?

Wenn nach und nach über einen längeren Zeitraum größere Teile einer Grundgesamtheit (hier Beschäftigte im Kfz-Gewerbe) eine bestimmte Eigenschaft (hier Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß) erwerben, stellt sich die Frage, ob sich sukzessive Verschiebungen bei den Merkmalen der Teilnehmer ergeben.

Selbstverständlich ist die Wahrscheinlichkeit, daß die Merkmalstruktur der Beteiligten sich jener der Grundgesamtheit annähert, in jedem Fall um so größer, je höher die Teilnehmerquote ist (beispielsweise dürften sich die sozialstatistischen Merkmale der Haushalte, die einen Kühlschrank oder ein Fernsehgerät besitzen, vor 50 Jahren deutlich von denen der Gesamtbevölkerung abgehoben haben, während sie sich heute - bei dem erreichten sehr hohen Versorgungsgrad - vermutlich stark an die Grundgesamtheit angenähert haben). Bei Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen dagegen war zu Beginn der Befragung erst ein sehr geringer Anteil derjenigen, die in Betracht kommen, einbezogen.

Die Wahrscheinlichkeit, daß es sich hier einstweilen noch um eine spezifische Auswahl mit besonderen Merkmalen handelt, ist daher groß. Die Nichtrepräsentativität der Teilnehmer - bezogen auf die Grundgesamtheit - wird allerdings möglicherweise erhalten bleiben, da in diesem Fall nicht von einer hohen Durchdringung der "Grundgesamtheit" ausgegangen wird, sondern "Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Quoten" von 10 % bis 30 % für realistisch gehalten werden. Eine einigermaßen fundierte Beantwortung der Frage, ob es zu "Merkmalsverschiebungen" bei den Teilnehmern kommt, würde in jedem Fall einen sehr viel längeren Untersuchungszeitraum als den hier vorliegenden (Befragung von Mitte 1994 bis Ende 1995) erfordern. Es wurde im Rahmen der Studie aber dennoch versucht, mit einfachen Indikatoren zu überprüfen, ob es Hinweise auf solche Verschiebungen auch schon innerhalb der Untersuchungsperiode gibt. Dazu wurden aus der Grundgesamtheit aller Befragten (N = 1396) vier Gruppen als "Stichproben" gebildet: Die erste Gruppe umfaßt die ersten 100 Fragebogen aus 1994 (Nr. 1 bis 101), die zweite Gruppe die letzten Fragebogen aus 1994 (Nr. 501 bis 601), die dritte Gruppe die ersten 100 Fragebogen aus 1995 (Nr. 602 bis 702) und die vierte Gruppe die letzten 100 Fragebogen von Ende 1995 (Nr. 1296 bis 1396).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Eine **Auswertung nach den fünf o.a. Gruppen** nach ausgewählten Merkmalen[56] **(Übersicht 26)** ergab hinsichtlich des **durchschnittlichen Alters** der Teilnehmer keine bemerkenswerten Abweichungen (zwischen 29,3 und 30,6 Jahren).

Die **durchschnittliche Dauer der Beschäftigung im Kfz-Gewerbe** lag zwischen 12,4 und 13 Jahren, mit Ausnahme der Gruppe der 100 zuletzt Befragten. Hier lag der Wert bei 10,8 Jahren, was vermutlich daraus zu erklären ist, daß der Anteil der Teilnehmer aus Kundendienstschulen - hier gibt es mehr Teilnehmer mit langen Beschäftigungszeiten, s. Übersicht 14 a - besonders niedrig war.

Sehr geringe Unterschiede zwischen den Gruppen fanden sich bei der **Zahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe** (Durchschnittswerte zwischen 1,8 und 2) und bei der **Beschäftigungsdauer im derzeitigen Betrieb** (zwischen 7,7 und 8,1 Jahre). Etwas größere Abweichungen waren bei der **Zahl der Schulungen**, die im Durchschnitt vor dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs durchlaufen wurden, festzustellen: Hier liegen die Werte zwischen 6,7 und 9,7 Jahren und damit insgesamt auf einem relativ hohen Niveau.

Bei der **durchschnittlichen Betriebsgröße** fällt die zweite 100er-Gruppe mit durchschnittlich 18,4 Beschäftigten im Betrieb deutlich aus dem Rahmen, der sonst von 35 bis 45 Beschäftigten reicht. Zu bedenken ist dabei allerdings, daß schon wenige Teilnehmer aus sehr großen Betrieben den Mittelwert stark verzerren.

Als **weiterer Test** wurde anhand einer **Reihe von Teilnehmermerkmalen (Übersicht 27)** geprüft, ob sich für die fünf angeführten Gruppen Unterschiede ergeben.

Deutliche Differenzen zeigten sich insbesondere bei den Anteilen der unterschiedlichen Schulungseinrichtungen an den jeweiligen "Stichproben" **(Übersicht 27 c)**. So lag der Anteil der Teilnehmer aus Kundendienstschulen zwischen 96 % (Gruppe 2) und 45 % (Gruppe 4), der Anteil der Teilnehmer aus Berufsbildungszentren des Handwerks und Berufsschulen zusammengefaßt zwischen 55 % (Gruppe 4) und 4 % (Gruppe 2), wobei in der Gruppe 4 mit dem mit 55 % höchsten Anteil immerhin 16 % aus berufsbildenden Schulen kamen (sonst lag deren Quote zwischen 0 % und 6 %). Diese Unterschiede sind deshalb von besonderer Bedeutung, weil sich - nach den Erfahrungen aus der qualitativen Empirie - die Divergenzen, die bei anderen Merkmalen zu konstatieren sind, zum großen Teil hierauf zurückführen lassen. So ist in **Gruppe 4** erwartungsgemäß auch der Anteil der Realschüler mit 36 % am höchsten **(Übersicht 27 d)**, was hier auch für die "Meister-

---

56 Festzuhalten ist zunächst, daß der Anteil der Teilnehmer aus dem Kfz-Gewerbe in den Hunderter-Gruppen mit zwischen 73 % und 94 % sehr unterschiedlich war. (Von allen 1396 Befragten waren 1217, also 87 %, im Kfz-Gewerbe beschäftigt. Einbezogen wurden - um die Vergleichbarkeit mit den anderen Darstellungen zu gewährleisten - dann jeweils nur die Teilnehmer aus dem Kfz-Gewerbe (vgl. auch Übersicht 4).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

quote" **(Übersicht 27 e)** gilt. Ebenfalls den höchsten Wert weist diese Gruppe bezüglich des Anteils der Teilnehmer aus freien Werkstätten **(Übersicht 27 g)** mit 12 % (sonst zwischen 4 % und 7 %) auf.

Bei Merkmalen wie "arbeitsrechtlicher Status" **(Übersicht 27 f)**, oder "Initiative zur Schulungsteilnahme" **(Übersicht 27 h)** ergeben sich dagegen keine auffälligen Abweichungen.

Daß der Anteil der Teilnehmer aus den neuen Bundesländern **(Übersicht 27 b)** zwischen 17 % und 25 % liegt, in der dritten "Stichprobe" aber nur bei 5 %, dürfte keine "systematischen" Gründe haben,[57] sondern darauf zurückzuführen sein, daß im fraglichen Abschnitt zufällig überwiegend Kurse befragt wurden, bei denen (vermutlich nicht zuletzt wegen der geographischen Lage des Schulungsorts) wenig Ostdeutsche beteiligt waren.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Zerlegung in fünf Gruppen insgesamt ein verhältnismäßig konsistentes Bild ergab und keine Hinweise darauf liefert, daß es während der Befragungsdauer schon zu einer substantiellen Verschiebung der Teilnehmerstruktur gekommen ist.

---

57 Wie erwähnt wurden die Fragebogen "kursweise" ausgefüllt, ans ISF übersandt und dort in der Reihenfolge des Eingangs erfaßt. Eine "Hundertschaft" (s.o.) dürfte sich daher jeweils aus den Teilnehmern von sechs bis acht Kursen (bei einer durchschnittlichen Kursgröße von ca. 12 bis 15 Personen) zusammengesetzt haben.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

2. Die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker als innovativer Qualifizierungsansatz: Qualifizierungsformen und ihre Bewertung durch die Teilnehmer

2.1 Vorbemerkung

(1) Eine zentrale Aufgabe der wissenschaftlichen Begleitforschung zur Einführung der Qualifikationsstufe des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers bestand darin, die Folgen zu untersuchen, die sich aus der parallelen Durchführung der Ausbildung bei unterschiedlichen Einrichtungen mit sich deutlich unterscheidenden technisch-organisatorischen Voraussetzungen und didaktischen Konzeptionen, nämlich den Kundendienstschulen der Hersteller einerseits und den Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen[58] andererseits ergeben. Konkret sollten fundierte Informationen darüber erarbeitet werden, „wie die Fortbildungsmaßnahmen selbst bei den verschiedenen vorgesehenen Einrichtungen (Kundendienstschulen, Berufsbildungszentren des Handwerks und ggf. auch eigenständige Bildungsträger) im einzelnen konzipiert und dann durchgeführt werden" (ISF München 1994, S. 8). Um die „Variabilität des Vorgehens" (ebd., S. 12) an beiden Lernorttypen bestimmen zu können, war die Untersuchung der unterschiedlichen Bedingungen - hinsichtlich des methodischen Vorgehens, der vermittelten Inhalte, der Zusammensetzung der Teilnehmergruppen - vorgesehen. Bezogen auf die unterschiedlichen Lernorte sollte überprüft werden,

- wieweit sich die Vermittlungswege und die angebotenen Qualifikationsmodule tatsächlich unterscheiden,
- wieweit sie wirklich zu gleichwertigen Resultaten führen und
- ob sie möglicherweise auch unterschiedliche Teilnehmertypen ansprechen.

(2) Da an der Konzipierung des Weiterbildungsgangs zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker sowohl Vertreter des Kfz-Handwerks als auch der Automobilindustrie beteiligt waren und die Umsetzung ebenfalls durch Bildungseinrichtungen beider Branchen erfolgen sollte, herrschte Konsens darüber, daß es zwar nicht möglich sein würde, gleichartige Schulungen durchzuführen, jedoch wurde eine möglichst hohe „Gleichwertigkeit" angestrebt.

Versucht man etwas genauer zu bestimmen, worin jeweils die gemeinsamen sowie die sich unterscheidenden Elemente der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bestehen, so zeigen sich erwartungsgemäß zunächst einmal deutliche Unterschiede zwischen der Gruppe der Berufsbildungszentren auf der einen Seite und der der Kunden-

---

[58] Darunter fallen alle beruflichen Bildungseinrichtungen des Handwerks sowie die beruflichen Schulen, an denen die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker durchgeführt wird.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

dienstschulen auf der anderen Seite. Bei näherer Betrachtung stellt sich allerdings heraus, daß darüber hinaus jeweils innerhalb dieser Gruppen eine Fülle unterschiedlicher Merkmalsausprägungen - bezogen etwa auf die Dauer und Organisation der Ausbildung, die Motivation, das Alter und die Berufserfahrung der Teilnehmer - zu beobachten sind. Dies trifft für die Kundendienstschulen, in denen sich die jeweils unterschiedlichen „Markenphilosophien" auch im Weiterbildungsbereich niederschlagen in noch höherem Maße zu als für die Berufsbildungszentren.

Nach einer im Rahmen der Projektarbeiten erstellten Übersicht wird die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker von sechzehn Kundendienstschulen - darunter befinden sich neben Einrichtungen der deutschen Hersteller auch solche wichtiger Importeure - und einem großen Automobilzulieferer angeboten. Die Zahl der durch den ZDK zur Durchführung anerkannten Berufsbildungszentren hat sich zwischen Anfang 1994 und Anfang 1996 von 44 auf 60 erhöht.

Vor dem Hintergrund dieses breit gefächerten Spektrums von in Betracht kommenden Ausbildungseinrichtungen einerseits und unter Berücksichtigung der für die Projektarbeit verfügbaren begrenzten Ressourcen andererseits mußte eine Auswahl der einzubeziehenden Schulungsstätten getroffen werden. Für die Arbeiten ausgewählt wurden drei Berufsbildungszentren und fünf Kundendienstschulen der Hersteller bzw. Importeure. Durch die etwas höhere Zahl der einbezogenen Kundendienstschulen wurde versucht, wenigstens ansatzweise der in diesem Bereich zu erwartenden besonderen Variationsbreite der Weiterbildungskonzepte zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker gerecht zu werden.

In den besuchten Einrichtungen wurden jeweils intensive Gespräche mit Vertretern aller an der Ausbildung beteiligten Gruppen geführt, also mit Schulleitern bzw. den für die Kundendienstschulen verantwortlichen Personen bei den Herstellern/Importeuren, mit Ausbildern sowie insbesondere mit Teilnehmern der Kurse. Diese Gespräche mit den Teilnehmern wurden in Form von Gruppendiskussionen organisiert, so daß im Vergleich zu Einzelgesprächen eine größere Anzahl von Personen erreicht werden konnte.[59]

(3) In den folgenden Ausführungen wird zunächst auf die technologischen Umbrüche und die damit zusammenhängenden veränderten Anforderungen an die Beschäftigten im Kfz-Gewerbe eingegangen, die einen Hauptauslöser für die Einführung der Qualifikati-

---

59 Das Instrument der Gruppendiskussion - so zeigten Erfahrungen aus anderen Forschungsprojekten - bietet gerade bei Gesprächspartnern wie denen aus der hier ausgewählten Zielgruppe einige Vorteile: Wenn sich erst einmal einige Teilnehmer geäußert haben, schwindet in der offeneren Atmosphäre auch bei Teilnehmern, die sonst nicht unbedingt artikulationsfreudig sind, die Scheu und sie beteiligen sich am Gespräch. Außerdem reizen vorherige Aussagen von Kollegen zu Zustimmung und Widerspruch bzw. Ergänzung und Relativierung. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang aber auch, daß die Dokumentation und Auswertung von Gruppendiskussionen besonders aufwendig ist.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

onsstufe zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bildeten. Im Hauptteil dieses Kapitels wird die Struktur der verschiedenen Kursangebote dargestellt, die zum Abschluß als Kraftfahrzeug-Servicetechniker führen. Nach einem kurzen Rückblick auf die Vorgeschichte der neuen Ausbildungsstufe geht es im ersten Schritt - unter Rückgriff auf die Befragungsergebnisse (vgl. Teil B, 1.) - um die Zugangsbedingungen und die zeitliche Lage der Kurse. Ausführlich eingegangen wird dann auf den inhaltlichen Aufbau der Kurse, die Lehr- und Lernformen sowie die Prüfungen im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Aufgrund ihrer jeweils markenspezifischen Ausrichtung ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Kursen der einzelnen Kundendienstschulen. Die einzelnen Ausbildungsangebote werden in Form von vier verschiedenen Ausprägungen näher charakterisiert. Anschließend folgt ein Abschnitt, der sich - aus Sicht der Teilnehmer - mit der Bewertung der Kurse befaßt. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer kurzen Zusammenfassung.

2.2 Technologische Umbrüche beim Automobil und veränderte Anforderungen an die Arbeitskräfte im Kfz-Gewerbe

Einsatz elektronischer Komponenten in der Kfz-Technik

Nach übereinstimmender Auskunft aller Gesprächsteilnehmer ist bereits seit Ende der 70er, verstärkt jedoch dann seit Mitte der 80er Jahre ein zunehmender Einsatz elektronischer Komponenten in der Kfz-Technik und insbesondere im Pkw-Bereich zu beobachten. Ein wichtiges Moment für die daraus resultierenden veränderten Qualifikationsanforderungen besteht in der zunehmenden Bedeutung des Verständnisses des Zusammenspiels elektrischer/elektronischer und mechanischer Bauteile im Automobil. Die Fehlersuche - eine der entscheidenden Aufgaben für das Werkstattpersonal - wird aufwendiger und komplizierter, weil mechanische Defekte ursächlich durch elektrische Fehlfunktionen ausgelöst werden können und umgekehrt. Durch diese „Ursachenverknüpfungen" ergeben sich vielfältige Fehlermöglichkeiten, zu deren Identifikation „Systemwissen" erforderlich ist. Gefordert wird von den Arbeitskräften im Kfz-Gewerbe also ein möglichst breites Wissen nicht nur über die Funktion einzelner Teile, sondern darüber hinaus über das Zusammenwirken dieser Teile in und zwischen den einzelnen Fahrzeugsystemen.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß die überwiegende Zahl der elektrischen Bauteile in Fahrzeugen aus Spulen und Relais oder im passiven Bereich aus Gebern (Widerständen, Magnetfeldsensoren) bestehen, die sich bei allen eingesetzten Technologien gleichen. Von den Experten wird jedoch betont, daß die einzelnen Systeme, in denen diese Bauteile verwendet werden, so vielfältig sind, daß nur noch unter großen Schwierigkeiten ein Überblick gewonnen werden kann. Um die Ursachen für eine Störung identifizieren zu können, sei es deshalb notwendig, die jeweiligen Funktionszusammenhänge zu erkennen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Veränderungen der Prüf- und Meßtechnik

Im Zusammenhang mit dem verstärkten Elektronikeinsatz veränderte sich gleichzeitig die Prüf- und Meßtechnik, was ebenfalls zu steigenden Qualifikationsanforderungen in den Kfz-Betrieben führte.

So war es mit der bis Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre verfügbaren Prüftechnik nur möglich, „statische Messungen" durchzuführen, d.h. Messungen am stehenden Fahrzeug oder an ausgebauten Komponenten. Anfang der 80er Jahre wurden dann erstmals Motortester eingeführt, mit denen sich „dynamische Messungen" durchführen ließen. Dynamische Messungen wurden mit diesen Hilfsgeräten zwar bei laufendem Motor, aber weiterhin am stehenden Fahrzeug durchgeführt.

Mitte der 80er Jahre erfolgte dann ein weiterer Entwicklungssprung: dynamische Messungen konnten auch bei fahrenden Fahrzeugen gemacht werden. Durch mobile Handtestgeräte wurde ein „bidirektionaler Austausch" mit den jeweiligen Steuergeräten möglich, wobei deren Funktionsweise nachvollzogen und darüber hinaus direkt in die jeweiligen Steuergeräte eingegriffen werden konnte. Durch entsprechende Speichermöglichkeiten der Testgeräte war man außerdem in der Lage, Daten zur Funktion der Steuergeräte bei verschiedenen Belastungszuständen zu speichern, so daß eine entsprechende Auswertung bzw. intensive Fehlersuche zeitlich getrennt von der eigentlichen Diagnosephase stattfinden kann. Ein weiteres neuartiges Merkmal dieser Geräte besteht in deren „Eigendiagnoseführung" - dem Bediener wird eine bestimmte Abfolge von Prüfschritten im Rahmen der Fehlersuche vorgegeben - sowie in einer entsprechenden Fehleranzeige. Durch darauf aufbauende Weiterentwicklungen wurde Ende der 80er Jahre die Option eröffnet, einen sog. „Schnappschuß" zu produzieren. Dabei werden Meßergebnisse über einen bestimmten Zeitraum aufgezeichnet und abgespeichert. Anschließend läßt sich graphisch eine „Fehlerverlaufskurve" darstellen und mittels in das System integrierter Informationen - die die bis dahin üblichen Handbücher ersetzen sollen - durch Anwendung verschiedener, ebenfalls systemintegrierter Auswertungsangebote analysieren.

Von den Gesprächspartnern wird zugestanden, daß die eingesetzten Komponenten (z.B. Einspritzanlagen) zwischen den Fahrzeugen der einzelnen Automobilhersteller große Ähnlichkeiten aufweisen. Zurückgeführt wird dies auf die vergleichsweise geringe Zahl der Anbieter elektronisch gesteuerter Gemischaufbereitungskomponenten. Unterschiede seien jedoch beim Aufbau der Stromlaufpläne sichtbar. Darüber hinaus ergeben sich deutliche markenspezifische Eigenarten beim Einsatz der jeweiligen Prüftechnik durch die Automobilhersteller, da sie auf diesem Gebiet jeweils unterschiedliche „Philosophien" verfolgen. Ein wichtiger Effekt dieser Strategie besteht darin, daß die Hersteller mit dem Instrument der markenspezifischen Auslegung der Prüf- und Meßtechnik die Markenbindung der Kfz-Betriebe ihres Netzes - und entsprechend der dort beschäftigten Arbeitskräfte - verfestigen.

Im Zusammenhang mit der „Elektronifizierung" der Fahrzeuge ergeben sich eine ganze Reihe von Arbeitsaufgaben, die jetzt Prüf- und Meßvorgänge erfordern, während sie

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

früher aufgrund von Erfahrungswissen und Routine erfolgreich durchgeführt werden konnten. Insofern hat offensichtlich eine „Objektivierung des Arbeitshandelns" eines Teils der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe stattgefunden. Dennoch wird das Erfahrungswissen der Arbeitskräfte nach Einschätzung der Gesprächspartner weiterhin erforderlich sein, der Anwendungsbereich werde sich jedoch verlagern.[60]

Von einer abnehmenden Bedeutung des Erfahrungswissens sei bei der Fehlersuche auszugehen, da sich die Arbeitskräfte hier auf die Anzeigen der Meßgeräte statt wie früher auf ihre sinnlichen Wahrnehmungen (Geräusche, Vibrationen usw.) verlassen müßten („Ich muß mir jetzt meine Diagnose auch glauben"). Wichtiger werde jedoch der Aufbau neuen Erfahrungswissens im Umgang mit den Meßgeräten sowie der Verknüpfung der Informationen, die die Meßgeräte bereitstellen, mit dem Systemwissen über die jeweiligen Fahrzeuge.

Überforderung von Kfz-Mechanikern und Elektrikern

Vor diesem Hintergrund zeigen sich sowohl Kfz-Mechaniker als auch Kfz-Elektriker überfordert. Die übereinstimmenden Aussagen der Kursteilnehmer und der Ausbilder verdeutlichen, daß die mit den neuen Anforderungen konfrontierten Arbeitskräfte, insbesondere die Kfz-Mechaniker, weitgehend abwehrend auf den Umgang mit elektronischen Komponenten reagierten und reagieren. Zurückgeführt wird dies darauf, daß die Anforderungen, die sich aus der Entwicklung der neuen Meßtechnik ergeben, über die technischen Fähigkeiten der meisten Kfz-Mechaniker hinausgehen. Offensichtlich tun sich dabei die Mechaniker im Umgang mit der Auto-Elektrik („schwarze Magie") vergleichsweise schwer. Das wird als problematisch angesehen, weil im Gegensatz zu früher, als nur wenige Fahrzeugkomponenten oder -systeme mit Elektrik zu tun hatten (Licht, Sicherungen, Anlasser, Lichtmaschine), heute immer größere mechanische Bereiche elektronisch gesteuert werden.

Trotz Weiterbildungsangeboten der Hersteller und Reform der Erstausbildung nach wie vor erhebliche Qualifikationsdefizite

Nach Einschätzung von Vertretern der Kundendienstschulen sind die Unsicherheiten im Umgang mit elektrischen und elektronischen Systemen auch bei den Arbeitskräften zu beobachten, die die 1989 reformierte Erstausbildung im Kfz-Gewerbe durchlaufen haben. Nur bei etwa 10 % der Absolventen, die nach der neuen Ausbildungsordnung geprüft

---

60 Mit dem Begriff des Erfahrungswissens wird auf die Bedeutung von praktischen Kenntnissen bei der Bedienung technischer Geräte im Arbeitsprozeß hingewiesen. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung eines Konzeptes „subjektivierenden Handelns" wurde u.a. herausgearbeitet, daß „traditionelles Erfahrungswissen" weiter benötigt wird, ohne daß sichergestellt ist, daß es auch weiter entstehen kann (Böhle, Rose 1992). Nachzuprüfen wäre, ob eine ähnliche Problematik im Kfz-Gewerbe durch die zunehmende „Elektronifizierung" entsteht. Einer solchen Fragestellung kann jedoch in diesem Zusammenhang nicht weiter nachgegangen werden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

werden, sind nach diesen Beobachtungen vertiefte Kenntnisse im Elektrik/Elektronikbereich vorhanden, die entsprechend den neuen Ausbildungsplänen vergleichsweise breiter geschult werden sollen. Dagegen würden bei etwa 90 % dieser Gruppe nach wie vor entsprechend fundierte Kenntnisse fehlen.[61] Zurückgeführt wird diese Situation auf mehrere Faktoren.

So ist es nach Meinung der Gesprächspartner bei dem gegenwärtigen Tempo des technischen Wandels generell schwierig, jeweils auf dem neuesten Stand zu sein. Weder die Ausstattung der Berufsschulen noch der Bildungsstätten der Innungen genügten immer den aktuellen technischen Anforderungen. Ein weiterer wichtiger Faktor wird bei der Weiterbildung der Berufsschullehrer gesehen, wobei eine Reihe von Herstellern versucht, durch regelmäßige Schulungen ausgewählter Berufsschullehrer („Multiplikatoren") eine Verbreitung aktuellen Wissens in den Berufsschulen zu gewährleisten. Offensichtlich hat sich die Situation vor dem Hintergrund finanzieller Restriktionen in diesem Bereich insofern verschlechtert, als früher statt der Multiplikatoren ganze Gruppen von Berufsschullehrern an den Schulungen teilnahmen und daher ein direkter Austausch mit den Kundendienstschulen möglich war. Heute, so die Einschätzung von Vertretern der Kundendienstschulen, müsse man darauf vertrauen, daß der Wissenstransfer zum breiteren Kreis der Berufsschullehrer tatsächlich stattfinde und diese sich bei der Verarbeitung der Wissensbestände - Integration in den Unterricht, adäquate Aufbereitung für die Schüler - entsprechend engagierten. Ob eine regelmäßige Wissensaktualisierung realisiert werde, sei damit eine weitgehend personenabhängige Frage.

2.3 Struktur des Kursangebots im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker

In den folgenden Ausführungen wird zunächst kurz auf die Vorgeschichte der Kurse eingegangen. Anschließend soll genauer herausgearbeitet werden, wie der Zugang verschiedener Teilnehmergruppen zu den Kursen erfolgt und wie die derzeit angebotenen Kurse strukturiert sind. Betrachtet werden dabei insbesondere die zeitliche Lage und Gestaltung der Kurse, der inhaltliche Aufbau verschiedener Kurstypen, die unterschiedlichen Methoden bei der Vermittlung des Lernstoffs sowie Abfolge und Ablauf der Prüfungen.

2.3.1 Die Vorgeschichte des Konzepts

Um die Kenntnislücken bei den Beschäftigten des Kfz-Gewerbes in den Bereichen Elektrik/Elektronik zu schließen, entwickelten sowohl die Hersteller als auch der ZDK seit etwa Mitte der 80er Jahre entsprechende Aktivitäten. Damit wurden wichtige Vorarbeiten

---

61 Nach Auskunft eines Gesprächspartners in einem Berufsbildungszentrum wird im überbetrieblichen Teil der Erstausbildung im ersten Lehrjahr mittlerweile eine Woche Elektrik/Elektronik geschult. Nach seinen Beobachtungen sind die Anforderungen dabei für die jugendlichen Berufsanfänger teilweise zu hoch.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

geleistet, die bei der Einführung des Ausbildungsganges zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker genutzt werden konnten und die auch die aktuellen Weiterbildungskonzepte wesentlich prägen.

(1) Vorgeschichte der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung an den Berufsbildungszentren

Im Rahmen eines vom ZDK initiierten Modellversuchs, der zwischen 1985 und 1990 durchgeführt wurde, entstand ein Konzept mit dem Titel „Elektronik-Lehrgang für das Kraftfahrzeughandwerk". Ausgehend vom zunehmenden Einsatz elektrischer und elektronisch gesteuerter Komponenten sollte versucht werden, Inhalte und Methoden für die Vermittlung von Grundlagenwissen im Bereich elektronischer Baugruppen zu erarbeiten. Grundlegend war dabei der Ansatz, „das Auto als technisches System und nicht beziehungslose Anhäufung technischer Baugruppen" zu sehen. Entsprechend wurde „die Aneignung technischen Wissens nicht mehr allein auf der Ebene der Kenntnis einzelner technischer Bauteile und isolierter Funktionsgruppen, sondern auf der Ebene der Aneignung von Systemstrukturen miteinander verflochtener Teilsysteme" angesiedelt (Schwenger, Potthoff 1990, S. 5). Bei der Konzeption der Schulungen sollte besonders berücksichtigt werden, daß sie sich an Personen richten, „deren Denk-, Vorstellungs- und Lernweisen in bezug auf die Kfz-Technik durch den betrieblichen Bereich geprägt sind. Hieraus ergibt sich eine Betonung des 'Learning by doing' und der Beschränkung der Theorie auf das Notwendige, um Abschreckungseffekte zu vermeiden und die Verbindung zur Praxis in jedem Weiterbildungsabschnitt zu erhalten" (Meyer, Fischer 1990, S. 19).

Der ZDK-Elektroniklehrgang, der schwerpunktmäßig an zwölf Berufsbildungszentren stattfand, umfaßte 200 Unterrichtsstunden in insgesamt fünf „Fortbildungsfeldern" (Grundlagen zur Elektronik im Kfz, ausgewählte Bauteile und Baugruppen der Kfz-Elektronik, elektronische und digitale Grundschaltungen, ausgewählte Anwendungen elektronischer Schaltungen im Kfz, praktische Arbeit) und richtete sich in erster Linie an die Gesellen und Meister in den Kfz-Betrieben. Nicht vorgesehen war, Lehrgangskonzepte zu entwickeln, „die zum Ziel haben könnten, arbeitslose Kfz-Mechaniker bzw. -Elektriker durch Fortbildung wieder in die Betriebe zu integrieren" (ebd., S. 14). Durch den Elektronik-Lehrgang sollten insbesondere „die Meister erreicht werden, deren Aus- und Weiterbildung noch in das 'vorelektronische Zeitalter' fiel" (ZDK 1989, S. 4).[62] Abgeschlossen wurde der Lehrgang durch eine Prüfung mit einem theoretischen und einem praktischen Aufgabenteil. Die erfolgreiche Teilnahme am Kurs und an der Prüfung wurde durch ein vom ZDK vergebenes Zertifikat bestätigt.

---

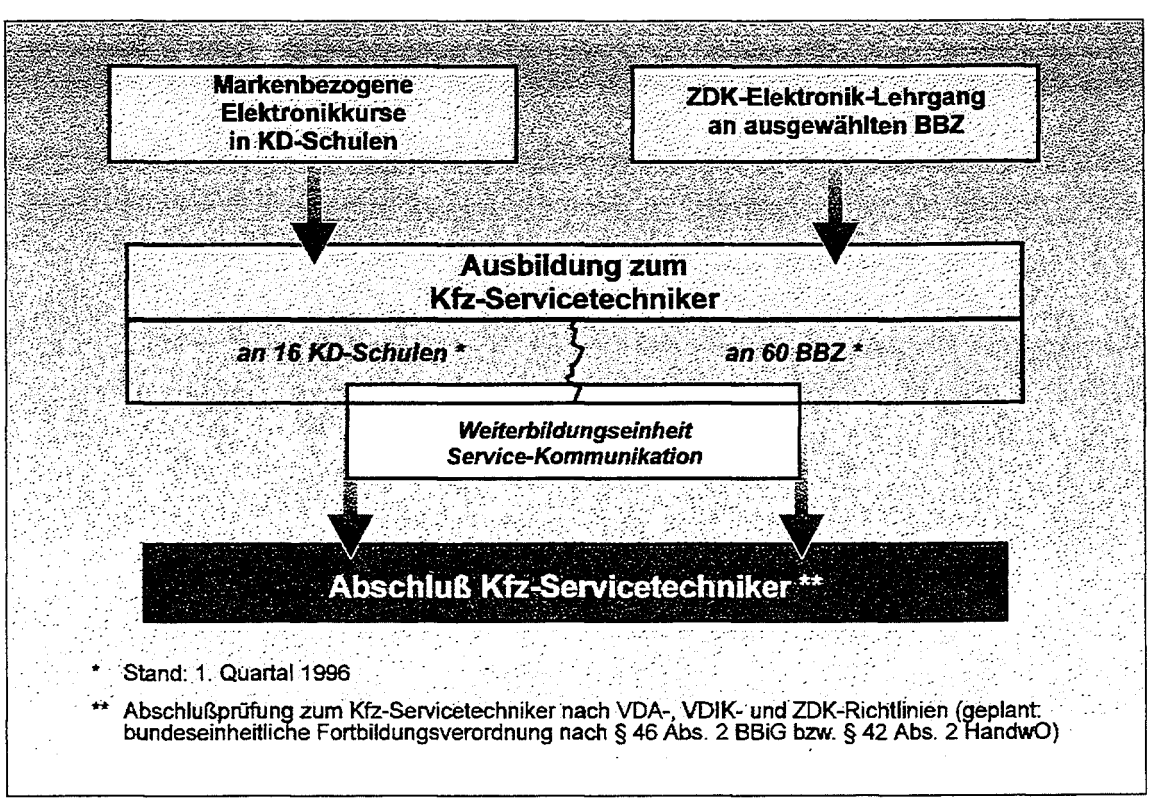
62 Von den 336 Teilnehmern am Elektronikkurs hatten 65 % die Meisterprüfung abgelegt, entsprechend bewegte sich das Durchschnittsalter bei 32 Jahren. Die Lehrgangsteilnehmer kamen überwiegend aus markengebundenen Kfz-Betrieben (zu 60 %) mit bis zu 20 Beschäftigten (Meyer, Fischer 1990, S. 79).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

(2) Vorgeschichte der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung an den Kundendienstschulen

Erstmals seit Mitte der 70er Jahre und verstärkt seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre erweiterten auch die Hersteller ihr bestehendes Schulungsprogramm um spezielle Elektrik- bzw. Elektronik-Lehrgänge. Für besonders qualifizierte Arbeitskräfte aus den Kfz-Betrieben des jeweiligen Netzes wurden markenbezogene Fortbildungskurse angeboten, die jedoch im Vergleich zum Elektronik-Lehrgang weniger formalisiert waren. Anstelle eines umfassenden Weiterbildungskonzepts mit einer festgelegten Stundenzahl, genau abgegrenzten inhaltlichen Bereichen und Abschlußprüfungen konzentrierten sich die markeninternen Schulungen schwerpunktmäßig auf die jeweils neuesten technischen Entwicklungen. Die Schulungsangebote richteten sich jeweils an kleine Gruppen von Arbeitskräften, die gemeinsam von den Kfz-Betrieben und den Herstellern (Außendienst, Kundendienstschule) ausgesucht wurden. Um die besondere Kompetenz dieser Arbeitskräfte intern, d.h. in den Kfz-Betrieben der jeweiligen Marken zu dokumentieren, wurden Titel wie „Diagnosetechniker", „Service-Techniker", „Systemtechniker" oder „Problemlöser" vergeben. Seit Anfang der 90er Jahre wurden diese internen Fortbildungsgänge in vielen Fällen mit der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker zusammengeführt.

Fortentwicklung des Weiterbildungskonzeptes „Kfz-Servicetechniker"



Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

2.3.2 Der Zugang zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung

Die Fortbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker steht grundsätzlich jedem offen, der eine abgeschlossene Ausbildung in einem fahrzeuginstandsetzenden Beruf besitzt. Dazu gehören Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker und Automobilmechaniker. Darüber hinaus können auch Karosseriebauer und Landmaschinenmechaniker, soweit sie über eine entsprechende Berufspraxis in der Kraftfahrzeuginstandhaltung verfügen und in Kfz-Betrieben tätig sind, teilnehmen.[63] Anders als bei der Meisterprüfung, für die eine mindestens dreijährige Gesellenzeit vorgeschrieben ist, werden für die Fortbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker keine vorausgegangenen Zeiten mit berufspraktischer Erfahrung verlangt. Wer will, kann diese Fortbildung also unmittelbar nach der Gesellenprüfung anstreben.[64]

Der Zugang zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung ist in engem Zusammenhang mit der **formalen Struktur der Weiterbildungsangebote** zu sehen. Zwei wichtige Unterschiede lassen sich dabei zwischen den Kundendienstschulen und den Berufsbildungszentren ausmachen, die, wie im folgenden zu zeigen sein wird, in verschiedener Hinsicht folgenreich sind. Diese Differenzen beziehen sich einmal auf die Finanzierung der Kurse, zum anderen auf deren Organisation.

Bei den Schulungen der Kundendienstschulen werden die Kosten zum weit überwiegenden Teil von den Arbeitgebern - neben den Kfz-Betrieben sind auch die Hersteller an der Abdeckung der Kurskosten beteiligt - übernommen.[65] Für die meisten Teilnehmer übernehmen die Hersteller alle Kosten, die mit der konkreten Durchführung der Schulungen zusammenhängen (Aufwand für Räume, Geräte, Fahrzeuge, Ausbildungspersonal). Der den Kfz-Betrieben in Rechnung gestellte Anteil beschränkt sich - häufig auf Grundlage von Vereinbarungen mit den Händlerverbänden - auf die Kosten für Lehrgangsmaterialien und das Modul „Service-Kommunikation".[66] Für die Kfz-Betriebe entstehen Kosten durch die Lohnfortzahlung während der Schulungstage sowie die Reise (Fahrt und Unterkunft, teilweise auch die Erstattung von Spesen).[67] In einzelnen Fällen wird den Teilnehmern für die Reise zum Schulungsort auch ein Dienstwagen zur Verfügung gestellt.

---

63 Besondere Zulassungsprüfungen sind in diesem Zusammenhang nicht vorgesehen.

64 Wie die Auswertung der schriftlichen Befragung zeigt, wird diese Möglichkeit insbesondere von Teilnehmern an Schulungen der Berufsbildungszentren wahrgenommen, wo 7,3 % nicht älter als 20 Jahre sind. Dagegen fallen in diese Altersklasse bei den Teilnehmern an Schulungen der Kundendienstschulen nur 2,4 % (vgl. Teil B, 1., Übersicht 11 a).

65 Vgl. Teil B, 1., Übersicht 19 a, 1.

66 Diese Kosten belaufen sich z.Zt. insgesamt auf etwa 600 DM bis 700 DM. Eine Ausnahme bildet in diesem Zusammenhang der Hersteller G, der den Kostenanteil für die Kfz-Betriebe seines Markennetzes seit 1995 auf 1.875 DM pro Teilnehmer erhöht hat.

67 Finden die Weiterbildungskurse während der Arbeitszeit statt, sind darüber hinaus Mindereinnahmen der Kfz-Betriebe zu berücksichtigen, da die Teilnehmer während dieser Zeiten nicht produktiv im Unternehmen eingesetzt werden können.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Im Gegensatz dazu zahlen die Teilnehmer an Kursen in den Berufsbildungszentren die Kursgebühren in der überwiegenden Zahl der Fälle selbst.[68] Diese Kosten belaufen sich, inklusive zusätzlicher Lernmaterialien, auf etwa 2.500 DM bis 3.000 DM pro Teilnehmer. Kostenerstattungen bzw. Zuschüsse durch die Kfz-Betriebe sind eher selten.[69]

Diese unterschiedliche Finanzierung der Kurskosten ist eng verknüpft mit einem zweiten wichtigen Unterschied, der sich auf die Organisation der Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker an den beiden Schulorttypen bezieht. Herstellerschulungen werden in vielen Fällen jeweils zentral an einem Ort in zeitlich auseinanderliegenden Abschnitten (Module) durchgeführt.[70] Bei dieser Schulungsform sind die Teilnehmer jeweils während mehrerer Tage nicht in den Kfz-Betrieben anwesend.

Voraussetzung für diese Form der Abwicklung war eine offenbar bei vielen Herstellern seit Anfang der 90er Jahre durchgeführte Reorganisation der Weiterbildungsaktivitäten der Kundendienstschulen. Dabei wurden die Kapazitäten der Kundendienstschulen - insbesondere an den jeweils zentralen Standorten - erheblich erweitert (durch die Errichtung neuer, moderner Räumlichkeiten und durch die Einstellung einer größeren Zahl von Lehrkräften[71]). Außerdem wurden die Zuständigkeiten zwischen zentralen und regional angesiedelten Ausbildungsstätten neu geordnet.

Durch die im Berichtszeitraum stetig steigende Zahl von anerkannten Berufsbildungszentren ergeben sich in diesem Bereich dagegen eher Tendenzen in Richtung auf eine „Dezentralisierung". Aufgrund des „ortsnahen" Angebots der Bildungszentren überwiegen Schulungen, die während der Woche außerhalb der Arbeitszeiten - am Abend und/oder am Wochenende - stattfinden.[72] Bei dieser Kursform ergeben sich, im Unterschied zu den mehrtägigen Schulungsveranstaltungen an den Kundendienstschulen, kaum Abwesenheitszeiten der Kursteilnehmer aus ihren Kfz-Betrieben.

(1) Teilnehmerstruktur

Die Ergebnisse insbesondere der im Rahmen der Projektarbeiten durchgeführten Gruppendiskussionen[73] verweisen auf ein ausgeprägtes **Interesse am Gegenstand** der Wei-

---

68 Vgl. Teil B, 1., Übersicht 19 a, 2.

69 In Ausnahmefällen beteiligen sich darüber hinaus andere Kostenträger an den Schulungsgebühren. Bei den Servicetechnikerkursen an einem süddeutschen Berufsbildungszentrum wird ein Drittel der Kosten durch eine Stiftung übernommen, deren Zweck in der Förderung der Weiterbildung im Kfz-Gewerbe besteht.

70 Vgl. Teil B, 1., Übersicht 25 a, 1.

71 So verdreifachte sich etwa bei einem Hersteller die Zahl der Trainer seit Mitte der 80er Jahre (von 11 auf 33).

72 Vgl. Teil B, 1., Übersicht 25 a, 2.

73 An den Gruppendiskussionen waren insgesamt 59 Arbeitskräfte beteiligt, die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurse besuchten. 25 Teilnehmer kamen aus Kundendienstschulen und 34 aus Be-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

terbildungsmaßnahme bei den Teilnehmern sowohl der Kundendienstschulen als auch der Berufsbildungszentren.[74] Dies zeigt sich daran, daß die Mehrzahl der Teilnehmer schon vor dem Besuch von Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen einschlägiges Know-how - durch den Besuch entsprechender Lehrgänge in den Kundendienstschulen und den Berufsbildungszentren sowie im Selbststudium mit Hilfe von Fachbüchern - erwarb. Durch diese Kenntnisse entwickelten sie sich allmählich zu Experten für Diagnoseprobleme im Elektronikbereich, denen in der innerbetrieblichen Arbeitsteilung entsprechende Aufgaben von Vorgesetzten zugewiesen wurden und die ihre Kollegen bei der Lösung einschlägiger Probleme verstärkt unterstützten. Dieser Prozeß verlief in den meisten Kfz-Betrieben eher „naturwüchsig" und war weitgehend bestimmt von den persönlichen Interessen einzelner Arbeitskräfte.

Aufgrund der formalen Struktur der Weiterbildungsangebote ergibt sich ein jeweils **unterschiedlicher Zugang zu den beiden Kategorien von Ausbildungsstätten**. Die Kundendienstschulen, in denen die neue Fortbildungsmaßnahme angeboten wird, stehen grundsätzlich nur den Beschäftigten aus dem jeweiligen Markennetz offen. Eine Teilnahme setzt das Einverständnis des Betriebes voraus, da die Schulungen während der Arbeitszeit stattfinden und die damit verbundenen Kosten durch die Kfz-Betriebe bzw. die Hersteller getragen werden. Dagegen stehen die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen an den Berufsbildungszentren allen Weiterbildungswilligen offen, die die o.g. Eingangsvoraussetzungen erfüllen.

Wie bereits erwähnt, erfolgt die Auswahl der Teilnehmer für die Kurse an Kundendienstschulen in den meisten Fällen von seiten der Betriebe. Von den Verantwortlichen markengebundener Betriebe werden die Kurse an den Kundendienstschulen gegenüber dem Angebot der Berufsbildungszentren eindeutig vorgezogen. Ein wesentlicher Grund liegt in der Informationsstrategie der Automobilhersteller und -importeure gegenüber ihren jeweiligen Händlernetzen, die bislang die markenspezifische Qualifizierung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker in den Vordergrund stellen. Nach Einschätzung der meisten Hersteller[75] ist eine markenspezifische Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung am

---

rufsbildungszentren. Betrachtet man das Profil beider Gruppen nach verschiedenen Merkmalen, zeigen sich Parallelen zu den Auswertungsergebnissen der schriftlichen Befragung: Die Teilnehmer der Gruppendiskussionen aus den Berufsbildungszentren kommen aus vergleichsweise kleineren Betrieben (knapp 40 % gegenüber 20 % aus Kundendienstschulen kommen aus Betrieben mit bis zu 9 Beschäftigten), ein größerer Anteil ist jünger (etwa 25 % sind 20 Jahre und jünger, die Teilnehmer aus Kundendienstschulen sind alle über 20) und ein vergleichsweise großer Anteil hat einen mittleren oder höheren Schulabschluß (etwa 50 % verfügen über einen Realschulabschluß oder das Abitur bzw. Fachabitur gegenüber 25 % aus Kundendienstschulen). Vgl. dazu Teil B, 1. Übersichten 7 a, 11 a, 12 a.

74 Dies gilt verstärkt für die Teilnehmer aus den neuen Bundesländern, da sich dort - wegen der Einführung westlicher Automobile mit erheblich höheren Anteilen moderner Technologie - nach der Wende ein hoher Nachholbedarf an Elektronikwissen ergab.

75 Zu den Herstellern, die keine Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurse anbieten vgl. genauer unter 2.3.3 in diesem Kapitel.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

besten geeignet, um die technischen Herausforderungen im eigenen Service-Netz zu bewältigen. Dies stimmt mit der bei den Verantwortlichen der Markenbetriebe weitverbreiteten Ansicht überein, daß die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung der Kundendienstschulen einen vergleichsweise höheren Nutzen als die Ausbildung an einem Berufsbildungszentrum bringt.[76]

(2) Auswahl durch die Betriebe und Motive der Teilnehmer an Kundendienstschulen

Von den Verantwortlichen der Markenbetriebe ausgewählt werden überwiegend ältere und erfahrene Arbeitskräfte. *Erstens* wird diesen Arbeitskräften eher zugetraut, aufgrund längerer Berufserfahrung die Anforderungen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker zu erfüllen und die erworbenen Kenntnisse im Betrieb auch einzubringen. *Zweitens* hat die Entsendung zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung eine **Belohnungsfunktion** für ältere Arbeitskräfte. Häufig haben sie schon vor der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker eine Reihe einschlägiger Qualifizierungsmaßnahmen besucht, so daß es aus betrieblichem Interesse sinnvoll erscheint, die dadurch im Betrieb vorhandenen speziellen Kenntnisse weiter zu vertiefen. Darüber hinaus wird durch diese Förderung **die betriebliche Bindung** dieser Arbeitskräftegruppe **verstärkt.** Dabei wird davon ausgegangen, daß der Verbleib im Betrieb bei älteren Arbeitskräften eher gewährleistet ist als bei jüngeren und somit die betriebliche Investition in die Mitarbeiterqualifizierung dem Betrieb nicht verlorengeht.[77]

Insbesondere von älteren Teilnehmern aus Kundendienstschulen wird die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker als **attraktive Alternative zur Meisterprüfung** in der eigenen Berufsbiographie verortet. Im Vergleich zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß ist der zeitliche und finanzielle Aufwand, um den Meistertitel zu erlangen, außerordentlich hoch und fällt mit fortschreitendem Alter immer schwerer.[78] Zudem wird die Chance, den Meistertitel tatsächlich honoriert zu bekommen, als nicht besonders

---

76 Nur in Ausnahmefällen schicken Markenbetriebe ihre Arbeitskräfte zu den Schulungen der Berufsbildungszentren. Eine solche Entscheidung kann dadurch begründet sein, daß eine rasche Qualifizierung des betreffenden Mitarbeiters gewünscht wird, die Ausbildung bei der zuständigen Kundendienstschule jedoch mit einer längeren Wartefrist und/oder einer längeren Ausbildungsdauer verbunden wäre. Ein anderer Grund kann in den niedrigeren Kosten der Ausbildung an einem Berufsbildungszentrum liegen. Auch wenn der Betrieb die Kursgebühr übernimmt, entfällt hier die vergleichsweise kostenaufwendige Freistellung des Mitarbeiters, da die Schulungen der Berufsbildungszentren i.d.R. nach Feierabend bzw. am Wochenende stattfinden.

77 Generell wird zwar den Beschäftigten, denen man die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung finanziert, nahegelegt, den Betrieb zumindest einige Jahre nicht zu verlassen, in manchen Fällen müssen sie auch entsprechende Verpflichtungserklärungen unterschreiben. Nach Meinung von Experten ist jedoch nicht eindeutig zu beantworten, ob solche Fristen tatsächlich rechtlich bindend sind bzw. welche Fristen sachgerecht wären.

78 Dabei spielen auch die dann oft anstehenden, mit einer Familiengründung zusammenhängenden zeitlichen und finanziellen Belastungen eine Rolle.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

hoch eingeschätzt. Begründet wird das von den Gesprächspartnern mit der großen Zahl der in den Kfz-Betrieben unterqualifiziert eingesetzten „mitarbeitenden Meistern". Deutlich besser werden dagegen die Möglichkeiten gesehen, sich als Spezialist für technisch anspruchsvolle Problemfälle innerbetrieblich zu profilieren.[79] Mit der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker verbinden die älteren Arbeitskräfte außerdem die Erwartung einer **langfristigen Beschäftigungsperspektive** in ihrem Betrieb bzw. der Kfz-Branche. Durch den Erwerb der zusätzlichen Qualifikation erhoffen sie sich einen körperlich weniger belastenden Arbeitseinsatz, der ihnen auch auf längere Sicht den Verbleib im Betrieb ermöglicht.

(3) Motive der Teilnehmer an Schulungen der Berufsbildungszentren

Der Zugang zu den Schulungen an den Berufsbildungszentren erfolgt in den meisten Fällen aufgrund der Eigeninitiative der Teilnehmer. Deutlich anders gelagert sind auch ihre Motive, die sie mit der Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker verbinden. Ein größerer Teil der Teilnehmer an Schulungen in Berufsbildungszentren sieht aufgrund einer oft subjektiv nicht zufriedenstellenden Situation die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker als Möglichkeit, über verschiedene Strategien einen **beruflichen Aufstieg** zu vollziehen. Insbesondere die Arbeitskräfte aus Markenbetrieben, die von den Betriebsinhabern nicht für die Schulungen an den Kundendienstschulen ausgewählt worden sind[80], verbinden mit dem erfolgreichen Abschluß eines Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurses die Hoffnung auf einen innerbetrieblichen Aufstieg. Eine andere Option besteht darin, durch einen Betriebswechsel einen ausbildungsadäquaten Arbeitsplatz zu erhalten. Dieses Kalkül scheint durchaus rational und umsetzbar, da - wie einzelne Beispiele zeigen - ein Betriebswechsel sogar durchaus schon während der Kursteilnahme gelingen kann. Deutlich anders als bei den Teilnehmern an Kundendienstschulungen wird darüber hinaus das **Verhältnis der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung zur Meisterprüfung** eingeschätzt. Viele der jüngeren Teilnehmer aus den Berufsbildungszentren sehen den neuen Qualifizierungsgang weniger als Alternative, sondern eher als Vorstufe zur Meisterprüfung und hoffen, daß ihr Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß auf die Meisterprüfung anrechenbar sein wird.[81] Insgesamt hängt die vergleichsweise stärker ausgeprägte Aufstiegsorientierung der Teilnehmer aus den Be-

---

79 Zum betrieblichen Einsatz der Kraftfahrzeug-Servicetechniker vgl. genauer Teil B, 3.

80 Dies hängt in den meisten Fällen damit zusammen, daß der Kreis der für die Kurse an Kundendienstschulen ausgewählten Arbeitskräfte aus finanziellen Gründen begrenzt bleibt, da sich die Verantwortlichen in den Betrieben nicht in der Lage sehen, alle weiterbildungswilligen Mitarbeiter zu unterstützen. Grundsätzlich an die Berufsbildungszentren verwiesen werden die Arbeitskräfte aus den Markenbetrieben, deren zuständige Kundendienstschule die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht anbietet (vgl. genauer unter 2.3.3 in diesem Kapitel).

81 Nach dem derzeitigen Stand der Diskussion zwischen den Tarifvertragsparteien zur Erarbeitung einer staatlichen Fortbildungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker ist davon auszugehen, daß entsprechende Prüfungsleistungen später auf die Meisterprüfung angerechnet werden (vgl. genauer Teil B, 2.5).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

rufsbildungszentren offensichtlich eng damit zusammen, daß sie ihre Ausbildungskosten weitgehend selbst tragen und daher ein hohes Interesse entfalten müssen, nach Ende der Ausbildung auf einen besser bezahlten Arbeitsplatz zu wechseln.

2.3.3 Der Aufbau der Kurse

Die Einführung der Weiterbildungsstufe „Kraftfahrzeug-Servicetechniker" zu Beginn der 90er Jahre erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem ZDK und den Kundendienstschulen der Automobilhersteller und -importeure. Als Lernorte zur Fortbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker wurden neben den Berufsbildungszentren außerdem die Kundendienstschulen vorgesehen. Die gemeinsame Festlegung der Lehrgangsinhalte beschränkte sich auf eine Grobstruktur (fahrzeugtechnische Grundlagen, Grundlagen Kfz-Elektrik/-Elektronik, Gemischaufbereitung/Zündung, Komfort-/Sicherheitselektronik, Service-Kommunikation), die es den Herstellern ermöglichte, ihre Lehrgänge „firmenindividuell mit gleichwertigen 'Feininhalten'" zu versehen (Meyer 1993, S. 21). Dieser Ansatz erlaubte es, sowohl den vom ZDK entwickelten Elektronik-Lehrgang als auch die bestehenden markenspezifischen Elektronik-Lehrgänge weitgehend unverändert unter einem Dach zu vereinen. Darüber hinaus wurde eine „Nachzertifizierung" für die Arbeitskräfte angeboten, die entweder aufgrund der Teilnahme am ZDK-Elektronik-Lehrgang oder den einschlägigen markenspezifischen Weiterbildungen über die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Wenn sie zusätzlich die zweitägige Schulung „Service Kommunikation" absolvieren, werden sie direkt zur Abschlußprüfung zugelassen.

(1) Das Ausbildungskonzept im Bereich der Berufsbildungszentren

Die aktuelle Praxis der Schulungen in den Berufsbildungszentren bei der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker entspricht sowohl in methodischer als auch inhaltlicher Hinsicht weitgehend dem Konzept des ZDK-Elektronik-Lehrgangs. Insgesamt umfassen die Kurse in den Berufsbildungszentren etwa 210 bis 220 Stunden und dauern sechs bis zwölf Monate. Inhaltlich sind die Ausbildungsfelder in zwei große Blöcke aufgeteilt, zum einen in einen Bereich mit einer kurzen Einführung in fahrzeugtechnische Grundlagen und einem breiter angelegten Block mit Grundlagen der Kfz-Elektrik/-Elektronik, zum anderen in einen zweiten Bereich mit den Abschnitten Gemischaufbereitung/Zündung und Komfort- und Sicherheitselektronik. Ergänzt werden diese technisch orientierten Schulungsfelder durch einen Block „Service Kommunikation" (vgl. genauer unter (3)).

(2) Das Ausbildungskonzept im Bereich der Kundendienstschulen

Vergleicht man die Struktur der Ausbildungsangebote, die in den Kundendienstschulen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker führen, liegt eine Gemeinsamkeit häufig darin, daß

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

die Kurse in einzelne Module gegliedert sind. Wie bei den Berufsbildungszentren umfaßt die durchschnittliche Dauer für die Kurse an den meisten Kundendienstschulen etwa 220 Stunden. Gleichwohl wird dieser Kursumfang in einzelnen Fällen deutlich unterschritten (weniger als 190 Stunden) bzw. überschritten (bis zu etwa 250 Stunden). Größere Unterschiede ergeben sich darüber hinaus hinsichtlich der Länge der Kurse. So kann sich der Zeitraum, innerhalb dessen die einzelnen Module angeboten werden, über ein Jahr, aber auch über bis zu fünf Jahre erstrecken.

Im Vergleich zu den relativ homogen aufgebauten Kursen an den Berufsbildungszentren zeigt sich bei der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker an den Kundendienstschulen eine sehr viel größere Variantenvielfalt. Um den inhaltlichen Aufbau der Schulungen an den Kundendienstschulen zu systematisieren, können in einer ersten Annäherung vier Ausprägungen unterschieden werden:

a) ein „offenes" Schulungskonzept,
b) ein „hierarchisches" Schulungskonzept,
c) ein „Selbstlernmodell",
d) ein „Auslagerungsmodell".

Diese Varianten sollen im folgenden anhand einzelner Beispiele näher ausgeführt werden.

(a) Das **„offene" Schulungskonzept** ist dadurch gekennzeichnet, daß es prinzipiell zwei Wege zum Abschluß als Kraftfahrzeug-Servicetechniker eröffnet. Angeboten wird zum einen der Besuch eines eigens für die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker organisierten Ausbildungsgangs. Zum anderen ist ein Abschluß jedoch auch zu erreichen durch die Kumulation einzelner Bestandteile der normalen, jeweils themenspezifischen Schulungen des Herstellers. Sichergestellt wird die Durchlässigkeit dadurch, daß Schulungsbausteine, die zum Abschluß als Kraftfahrzeug-Servicetechniker führen, in dem sonstigen Schulungsprogramm enthalten sind.

Im folgenden soll beispielhaft illustriert werden, welche Komponenten ein „offenes" Schulungskonzept beinhalten kann.

- Der erste Weg (Variante 1) mit einem spezifisch zugeschnittenen Schulungsprogramm für die angehenden Kraftfahrzeug-Servicetechniker besteht in einem Intensivtraining, das in insgesamt zehn Module zu jeweils zwei bis vier Tagen aufgeteilt ist. Insgesamt (inkl. Prüfung) beträgt hier die Ausbildungsdauer einunddreißig Tage (also etwa sechs Arbeitswochen) und wird im Verlauf etwa eines Jahres abgearbeitet. Dabei findet sich eine Gruppe (mit maximal zwölf Teilnehmern) ca. sechsmal pro Jahr etwa eine Woche im Schulungszentrum des Herstellers zusammen. Nach den Schulungen kehren die Teilnehmer jeweils wieder in ihre Betriebe zurück.

- Eine zweite Möglichkeit (Variante 2) besteht darin, innerhalb von zwei bis drei Jahren bestimmte technische Lehrgänge der Bereiche Elektrik/Elektronik/Diagnose aus

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

dem „Normalprogramm“ des „Fachtrainings Kundendienst-Technik“ zu besuchen, die für alle Beschäftigten der Kfz-Betriebe der jeweiligen Marke offenstehen. Diese Lehrgänge können einzeln belegt werden.

Verbindlich für alle Prüfungsteilnehmer ist allerdings die Teilnahme am Lehrgang „Persönliche Qualifikation“ („Service-Kommunikation“). Durchgeführt wird die Prüfung gemeinsam mit den Kandidaten der Variante 1, wobei sich für die Teilnehmer der Variante 2 - insbesondere hinsichtlich länger zurückliegender Lehrgänge - die Anforderung ergibt, ältere Lehrgangsunterlagen für die Prüfung neu aufzuarbeiten und ggf. - etwa bei technischen Neuheiten - zu ergänzen.

(b) Kennzeichnend für das **„hierarchische“ Schulungskonzept** ist die Einbettung der Schulungen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker in ein mehrstufig gegliedertes Weiterbildungsprogramm des Herstellers für die Arbeitskräfte der Kfz-Betriebe seines Netzes. Ein Austausch von Seminarbausteinen ist in diesen Fällen nicht möglich, eine weiterführende Ausbildungsstufe kann erst bei erfolgreichem Abschluß der jeweils vorhergehenden Qualifikationsebene begonnen werden. Gemeinsam ist diesen Schulungskonzepten ein mehrstufiger Weiterbildungsplan, wobei die einzelnen Stufen durch Prüfungen markiert sind. Ein weiteres Merkmal der in die Untersuchung einbezogenen „hierarchischen“ Schulungskonzepte besteht darin, daß sich die Ausbildungszeit über einen längeren Zeitraum (von drei bis zu fünf Jahren) erstreckt. Im folgenden soll der Aufbau an einem konkreten Beispiel kurz skizziert werden.

- Eingangsvoraussetzung für den Besuch von Schulungsveranstaltungen ist eine erfolgreich bestandene Abschlußprüfung im Kfz-Handwerk. Der markenspezifische „Mechaniker" ist die erste Qualifizierungsstufe, die 20 Tage umfaßt und folgende Bestandteile enthält:
  - Kfz-Elektrik Stufe 1 (vier Tage)
  - Kfz-Elektrik Stufe 2 (vier Tage)
  - Benzineinspritzanlagen Stufe 1 (vier Tage)
  - Benzineinspritzanlagen Stufe 2 (vier Tage)
  - Dieseleinspritzanlagen (vier Tage)

- Der „Servicetechniker“ ist die zweite Qualifizierungsstufe, die auf der erfolgreich abgeschlossenen „Marken-Mechaniker“-Ausbildung (die nicht mehr als zwei Jahre zurückliegen darf) aufbaut. Sie umfaßt die Module:
  - Automatikgetriebe (vier Tage)
  - Elektronische Systeme Stufe 1 (vier Tage)
  - Elektronische Systeme Stufe 2 (vier Tage)
  - Servicekommunikation (zwei Tage)

  Die Gesamtausbildungszeit des „Servicetechnikers“ ist über 34 Tage (20 Tage Technik beim „Mechaniker“, 12 Tage Technik und zwei Tage Servicekommunikation beim „Servicetechniker“) verteilt. Die Gesamtstundenzahl der Servicetechniker-Ausbildung beträgt in diesem Fall 238 Stunden (224 Stunden Technik und 14 Stunden Servicekommunikation). Dabei erstreckt sich in den untersuchten Fällen die ge-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

samte Dauer der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker über etwa zwei bis drei Jahre.

- Der „Diagnosetechniker" ist die dritte Qualifizierungsstufe, die auf der erfolgreich abgeschlossenen Servicetechniker-Ausbildung aufbaut. Zielgruppe sind die Meister und ausgewählte Mechaniker in den Kfz-Betrieben des Markennetzes, wobei eine mindestens dreijährige Berufspraxis nach Abschluß der Erstausbildung in einem Kfz-Betrieb, der die Produkte des Herstellers wartet, vorausgesetzt wird. Die Diagnosetechniker sollen insbesondere Fehlfunktionen an komplexen elektrischen und elektrisch-hydraulischen Systemen erkennen und beseitigen. Dieser Ausbildungsabschnitt umfaßt folgende Themen:
  - Antiblockiersysteme verschiedener Hersteller (acht Tage)
  - Klimaanlagen (vier Tage)
  - Elektronische Systeme (Vertiefung der elektronischen Systeme Stufe 1 und 2 aus der Servicetechniker-Ausbildung, ca. 13 Tage)

  Die Gesamtausbildungsdauer des „Diagnosetechnikers" beträgt damit 58 Tage (20 Tage Technik beim „Mechaniker", 12 Tage Technik und zwei Tage Servicekommunikation beim „Servicetechniker" sowie 24 Tage Technik beim „Diagnosetechniker").

Dieses Weiterbildungssystem soll den Markenbetrieben als Orientierung zur Weiterqualifikation ihrer Beschäftigten dienen. Seitens des Herstellers wird angestrebt, daß bis 1998 in allen Kfz-Betrieben mindestens ein Mitarbeiter die markenspezifische „Mechaniker"-Qualifikation besitzt. Darüber hinaus ist für größere Händlerbetriebe (mit 100 bis 200 verkauften Einheiten pro Jahr) der Einsatz mindestens eines Servicetechnikers vorgesehen. Bei den größten Betrieben (ab 200 verkaufte Einheiten pro Jahr) soll mindestens ein Diagnosetechniker eingesetzt werden um sicherzustellen, daß auch aufwendige Reparaturen, mit denen die kleinen Betriebe überfordert sind, ausgeführt werden können.[82]

Die „hierarchischen" Elemente in solchen Schulungskonzepten können in verschiedener Weise ausgeprägt sein. So kann etwa die Zahl der Qualifikationsstufen variieren, möglich ist außerdem eine größere Wahlfreiheit in der Reihenfolge einzelner Bausteine, um ein bestimmtes Qualifikationsziel zu erreichen. Eine weitere Variante besteht schließlich darin, die Schulungseinheiten für Kfz-Mechaniker und Kfz-Elektriker mit inhaltlich jeweils anders gelagerten Schwerpunkten - für die Kfz-Mechaniker stärker elektrisch orientiert, für die Kfz-Elektriker stärker mechanisch orientiert - zu konzipieren. Um zur Prüfung zugelassen zu werden, ist für verschiedene Kursbestandteile vorgeschrieben, daß deren Besuch in einem bestimmten Zeitraum vor der Prüfung (teilweise zwei Jahre, teilweise jedoch bis zu fünf Jahren) absolviert werden muß - anderenfalls müssen sie wiederholt werden.

---

82 Um Konflikte zwischen Servicetechniker und Diagnosetechniker auf betrieblicher Ebene zu vermeiden, müssen vermutlich die jeweiligen Arbeitsfelder klar voneinander abgegrenzt werden. Vgl. dazu genauer die verschiedenen Formen des Einsatzes der Kfz-Servicetechniker auf betrieblicher Ebene (Teil B, 3.)

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

(c) Das **„Selbstlernmodell"** findet sich bisher nur bei einem Hersteller. Ein deutlicher Unterschied zu den vorgenannten Modellen ergibt sich daraus, daß etwa ein Drittel der für die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker benötigten Zeit durch die Arbeitskräfte mit Hilfe von Fernlehrgängen individuell bewältigt wird.

Grundlage für die Fernlehrgänge im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bilden Selbststudienprogramme auf Basis von insgesamt etwa 35 Informationsheften mit jeweils 40 Fragen.[83] Bei diesen Selbststudienprogrammen müssen die Teilnehmer insgesamt sieben Fragebögen ausfüllen. Dabei erhalten sie den jeweils nächsten erst dann, wenn der vorherige zu mindestens 70 % richtig beantwortet ist (hierarchischer Aufbau). Jeder Teilnehmer hat drei Anläufe, um diese Hürde zu nehmen. Ausgewertet werden die Fragebögen von einem unabhängigen Institut.

Parallel zu den Fernlehrgängen werden weitere Lehrgänge (Grundlagen Elektrik/Elektronik, Gemischaufbereitung/Zündung) in den regionalen Schulungsstätten des Herstellers durchgeführt. Die Abschlußprüfung erfolgt in der Kundendienstschule des Herstellers. Insgesamt wird von einer Ausbildungsdauer von etwa zwei bis drei Jahren ausgegangen.

(d) Ebenfalls momentan noch wenig verbreitet ist das **„Auslagerungsmodell"**. Bei der Auslagerung von Weiterbildungsangeboten im Zusammenhang mit der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker sind zwei Ausprägungen zu beobachten. Die Hersteller, die keine Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker anbieten, verweisen die Arbeitskräfte der jeweiligen Marken-Kfz-Betriebe auf die Kurse an den Berufsbildungszentren. Etwas anders gestaltet sich die Situation in den Fällen, in denen die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker in einer Art Arbeitsteilung zwischen den Berufsbildungszentren und der Kundendienstschule abläuft.

Dabei verweist der Hersteller die interessierten Arbeitskräfte der Kfz-Betriebe seines Markennetzes zunächst auf die von den Berufsbildungszentren angebotenen Kurse zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Anschließend bieten die Kundendienstschulen einige markenspezifische Kurse an („Sahnehäubchen"), um den zielgerichteten Einsatz in den Kfz-Betrieben des Markennetzes zu erleichtern. Im folgenden wollen wir kurz etwas näher auf ein seit 1995 bestehendes Herstellerkonzept dieser zweiten Variante eingehen.

Nach den Vorstellungen dieses Herstellers ist für Interessenten an der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker aus den Kfz-Netzbetrieben zunächst der Besuch eines Berufsbildungszentrums vorgesehen. Anschließend wird der ausgebildete Kraftfahrzeug-Servicetechniker markenspezifisch weitergebildet und erhält den Titel eines „Diplom Service-Technikers". Geplant ist eine Kostenverteilung zwischen den drei Hauptakteuren, dem Kfz-Betrieb, dem Teilnehmer sowie dem Hersteller. Auf dem Weg zum „Diplom Service-Techniker" durchläuft der Bewerber mehrere Stufen.

---

83 Man rechnet mit einer Bearbeitungszeit von etwa zwei Stunden pro Heft, so daß der Fernlehrgang insgesamt etwa 60 bis 70 Stunden dauert.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

- Nach der Anmeldung durch den Betrieb erhält der Bewerber von der Kundendienstschule eine Informationsbroschüre, die als Vorbereitung für einen „Vortest" dient. Ein entsprechender Prüfungsbogen muß an die Kundendienstschule zurückgesendet werden. Durch diesen Vortest soll der Bewerber seine Eignung für das „Aufbauprogramm" nachweisen.

- Im Fall einer positiven Bewertung verschickt die Kundendienstschule ein Selbstlernprogramm auf CD-ROM, dessen Lernstoff und Aufgaben an der markenspezifischen Technik orientiert sind.

- Außerdem werden die Teilnehmer zu Fortbildungsveranstaltungen hinsichtlich der jeweils neuesten technischen Entwicklungen in die regionalen Trainingszentren und zentral in die Kundendienstschule eingeladen. Im Anschluß an diese Seminare erhalten die Teilnehmer eine Urkunde, mit der ihnen der Titel „Diplom-Service-Techniker" verliehen wird.

Absolventen dieses markenspezifischen Weiterbildungsprogramms für Kraftfahrzeug-Servicetechniker werden in ein „Mitarbeiter-Betreuungsprogramm" aufgenommen. In diesem Rahmen findet alle zwei Jahre ein Wochenendseminar statt, bei dem technische Neuheiten präsentiert werden.

Möglicherweise gewinnt das Auslagerungsmodell dann eine größere Bedeutung, wenn eine offizielle Ausbildungs- und Prüfungsordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker eingeführt wird. Nach Aussagen einzelner Hersteller würden sie die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker dann einstellen. Allerdings gibt es bis jetzt keine Hinweise über einen unmittelbar bevorstehenden Ausstieg einer größeren Zahl von Herstellern und Importeuren aus der Schulung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Insofern ist gegenwärtig schwer abschätzbar, wie sich bei veränderten institutionellen Rahmenbedingungen die zukünftige Arbeitsteilung zwischen Kundendienstschulen und den herstellerunabhängigen Berufsbildungszentren entwickeln wird.

(3) Die Weiterbildungseinheit „Service-Kommunikation"

Bisher ging man davon aus, daß für die Beschäftigten im Werkstattbereich die Vermittlung technisch orientierten Wissens ausreicht, damit sie ihre Arbeitsaufgaben angemessen erfüllen können. Allerdings hat sich in den letzten Jahren das Aufgabenspektrum für einen Teil der Kfz-Mechaniker verschoben, da Arbeiten mit Kundenkontakt einerseits und die Beteiligung an betriebsinternen Schulungsaufgaben andererseits an Bedeutung gewonnen haben. Diese veränderten Anforderungen werden im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker stärker berücksichtigt, indem zu den technisch orientierten Bestandteilen ein weiterer nicht-technischer Baustein, die „Service-Kommunikation" hinzugefügt wird. Durch diesen zweitägigen Kurs soll die soziale Kompetenz der Kursteilnehmer gestärkt werden. Neben grundsätzlichen Überlegungen zum Kommuni-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

kationsbegriff steht im Mittelpunkt die Frage nach den verschiedenen Personengruppen, mit denen der Kraftfahrzeug-Servicetechniker während seiner Arbeit kommuniziert.

Unterschieden wird dabei zwischen der nach außen und der nach innen gerichteten Kommunikation. Dabei bezieht sich die nach außen gerichtete Kommunikation in erster Linie auf den Umgang mit Kunden. Generell wird davon ausgegangen, daß der Kraftfahrzeug-Servicetechniker vergleichsweise häufiger und intensiver mit den Kunden in Kontakt kommt als der „klassische" Mechaniker. Kraftfahrzeug-Servicetechniker werden bei der Erstellung komplizierter Diagnosen hinzugezogen oder sie erläutern dem Kunden bei der Fahrzeugübergabe bestimmte Reparaturvorgänge. Besonders wichtig sind entsprechende Fähigkeiten dann, wenn der Kraftfahrzeug-Servicetechniker explizit in die Kundenannahme einbezogen wird.

Innerbetrieblich gehen die kommunikativen Anforderungen an den Kraftfahrzeug-Servicetechniker ebenfalls über einen „normalen Umgang" mit Kollegen und Vorgesetzten hinaus. Aufgrund seiner Spezialkenntnisse muß der Kraftfahrzeug-Servicetechniker in der Lage sein, sein Wissen weiterzuvermitteln. Das gilt ganz besonders, wenn er in der innerbetrieblichen Aus- und Weiterbildung eingesetzt wird. Doch auch im „Alltagsgeschäft" ist er bei technisch schwierigen Fragen der Ansprechpartner für Vorgesetzte und Kollegen.

2.3.4 Formen der Lehrens und Lernens

Weitgehend einig sind sich die Experten in der inhaltlichen Zielperspektive der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Im Vordergrund der Aufgaben der Kraftfahrzeug-Servicetechniker steht die Fehlersuche und Diagnose, wobei die Arbeitskräfte durch den Kurs in die Lage versetzt werden sollen, geeignete Diagnoseverfahren anzuwenden, die entsprechenden Hilfsmitteln (Meßgeräte) effektiv einzusetzen und defekte Bauteile auszutauschen. Dagegen besteht das Ziel der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht darin, die Teilnehmer so umfassend zu qualifizieren, daß sie defekte Komponenten - etwa Steuergeräte - selbst reparieren können.

Wie bereits angedeutet, umfassen die Lehrpläne der einbezogenen Schulorte weitgehend vergleichbare Themenkomplexe. Inhaltliche Unterschiede ergeben sich insbesondere zwischen den Berufsbildungszentren auf der einen und den Kundendienstschulen auf der anderen Seite, wobei die Kurse der Kundendienstschulen jeweils markenspezifischer ausgerichtet sind. So konzentrieren sich die Schulungsinhalte bei den Kundendienstschulen auf die jeweils markentypischen Bauteile und Meßsysteme. Dagegen werden in den Berufsbildungszentren die verschiedenen Systeme und Meßgeräte an unterschiedlichen Fahrzeugen exemplarisch in die Ausbildung einbezogen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

(1) Neue didaktische Konzepte

Sowohl an den Berufsbildungszentren als auch an den Kundendienstschulen wird offenbar versucht, die Gestaltung der Kurse zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker an neuen didaktischen Vorstellungen zu orientieren. Wie die Untersuchungsergebnisse zeigen, wurde insbesondere bei einigen Kundendienstschulen die Einführung der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker in den Jahren 1992/93 zum Anlaß genommen, früher stark am Konzept des Frontalunterrichts orientierte Lehrformen grundsätzlich umzugestalten. Abgelöst wurden diese Unterrichtskonzepte durch eine verstärkte Arbeit in Kleingruppen, verbunden mit einem hohen Anteil praktischer Übungen am Fahrzeug („fehlerorientierter Einstieg"). Die Untersuchungsergebnisse deuten weiter darauf hin, daß bei den Berufsbildungszentren eine solche methodische Umorientierung bisher nur teilweise stattgefunden hat. In einigen Fällen wird zwar auch dort der gruppenbezogenen Arbeit eindeutig Vorrang eingeräumt, teilweise besteht jedoch weiter ein eindeutiges Übergewicht der theoretischen Vermittlung des Lernstoffs in Form von Frontalunterricht gegenüber praktisch orientierten Lehr- und Lernformen.

Wo eine **methodische Umorientierung** stattgefunden hat, ist dagegen unabhängig von den Schulorttypen bei den Lehrinhalten eine Vermittlungsstruktur zu beobachten, die sich in drei Bereiche aufteilen läßt: den Lernbereich, den Laborbereich und den Werkstattbereich. Anstelle von Frontalunterricht setzt man bei dieser Konzeption weitgehend auf **„problemorientiertes" Lernen**, wobei eine wichtige Voraussetzung in einer begrenzten Zahl von Teilnehmern pro Kurs besteht. Die beobachteten Kurse in den Berufsbildungszentren waren mit etwa 15 Teilnehmern etwas größer als in den Kundendienstschulen, wo die Kursgrößen zwischen 9 und 12 Teilnehmern lagen. Eine weitere Voraussetzung für die Umsetzung dieses Konzepts besteht in einer geeigneten räumlichen Anordnung der Lehrstätten. Wenn Seminar-, Labor- sowie Werkstatträume in einem Gebäudekomplex untergebracht sind, kann das problembezogene Lernen in den einzelnen Phasen jeweils direkt in der geeigneten Umgebung stattfinden.

Umgesetzt wird der „problem- oder fehlerorientierte" Einstieg in eine bestimmte Fragestellung vorzugsweise in Form von **Gruppenarbeit**, wobei die einmal gebildeten Gruppen häufig bis zum Ende der Ausbildungszeit in der gleichen Zusammensetzung bestehen. Dabei erhalten die Teilnehmer nach der Einführung in eine bestimmte Problemstellung die Aufgabe, in einer kleinen Gruppe (drei bis vier Teilnehmer) gemeinsam eine Lösung zu erarbeiten, um diese dann dem gesamten Kurs zu präsentieren. Versucht wird, den Lernerfolg durch einen hohen Anteil von praxisorientierten Lernschritten sicherzustellen. In der Ausbildung wird dabei ein dreigegliedertes Vorgehen verfolgt:

- Zunächst erfolgt durch den Trainer bzw. Lehrer eine kurze theoretische Einführung in den jeweiligen Themenbereich.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

- Im nächsten Schritt werden bestimmte Übungen (z.B. an Schalttafeln) von allen Teilnehmern durchgeführt.
- Dann beginnt die Fehlersuche durch die Teilnehmer direkt am Fahrzeug („fehlerorientierter Einstieg"), wobei entsprechende Testgeräte eingesetzt werden. Strukturell entspricht diese Aufgabenanordnung dem praktischen Teil der Abschlußprüfung.

Abhängig von der jeweiligen Problemstellung kann die Abfolge und die Länge dieser Schritte variieren. Wird etwa direkt mit der Fehlersuche am Fahrzeug begonnen, kann sich dadurch das Interesse der Teilnehmer auf ein spezifisches Bauteil richten. Anschließend wird dessen Bedeutung und Funktionsweise im Labor besprochen und Meßübungen durchgeführt. Umgekehrt kann es sein, daß erst eine Einführung in einen bestimmten Themenkomplex (z.B. Abgasregelung) erfolgt, bevor die praktischen Übungen beginnen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil derart aufbereiteter Lerninhalte besteht in der Anforderung an die Teilnehmer, ihr schrittweises **Vorgehen** zu **dokumentieren**. Dies dient sowohl dazu, eine systematische Fehlersuche zu erlernen, als auch dazu, anhand dieser Unterlagen die Problemlösung anderen Personen präsentieren zu können. Für den betrieblichen Alltag sind diese Arbeitsweisen deshalb hilfreich, weil sich die zukünftigen Kraftfahrzeug-Servicetechniker dadurch die Fähigkeit aneignen, ihre Kenntnisse und ihr Wissen anderen betrieblichen Gruppen - Arbeitskollegen, Vorgesetzte - sowie den Kunden zu vermitteln. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um spezielle Fachkenntnisse in den Betrieben transparent zu machen und sie dann dort anwenden zu können, wo sie benötigt werden.

Offensichtlich stellt dieses veränderte Unterrichtskonzept vergleichsweise höhere Ansprüche sowohl an die Teilnehmer als auch an die Lehrer und Trainer. Durch die Arbeit in Kleingruppen sind die Seminarteilnehmer intensiver gefordert, da sie sich - im Vergleich mit der Situation bei Frontalunterricht - kaum aus dem Unterrichtsgeschehen zurückziehen können. Verstärktes Engagement wird aber auch von den Ausbildern verlangt. Neben der Vermittlung der Lehrinhalte besteht ihre Aufgabe darin, die Teilnehmer aufmerksam zu beobachten, um sie bei auftretenden Lernschwierigkeiten frühzeitig unterstützen zu können. Dabei geht es nicht nur um die Klärung inhaltlicher Fragen, sondern auch um die Begleitung gruppendynamischer Prozesse.[84]

---

[84] Die Ausbilder an den Berufsbildungszentren sind offenbar mehrheitlich Kfz-Meister (Mechanik, Elektrik oder beides), während in den Kundendienstschulen neben den Kfz-Meistern auch Ingenieure mit praktischer Erfahrung im Kfz-Gewerbe eingesetzt werden. Organisierte Fortbildungen sind auf den technischen Bereich konzentriert und umfassen für die Ausbilder beider Schulorttypen etwa eine Woche pro Jahr. Dagegen ist die Häufigkeit und die inhaltliche Gestaltung von Fortbildungen in den Bereichen Pädagogik/Didaktik offensichtlich stark von der persönlichen Initiative der einzelnen Ausbilder abhängig. Breitere Erfahrungen zu möglichen Schwierigkeiten bei der Vermittlung der Lehrinhalte liegen in größerem Umfang offensichtlich nur für die Pilotphase des Elektronikkurses vor. Aufgrund der dort auftretenden Probleme bei der Umsetzung wurden alle Ausbilder der am „Modellversuch Elektroniklehrgang" beteiligten Berufsbildungszentren auf bis

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

(2) Einschätzungen zu den unterschiedlichen Schultypen

Fragt man Vertreter beider Schultypen nach einer inhaltliche Bewertung der jeweiligen unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen in den Einrichtungen, ist festzustellen, daß die Standpunkte deutlich geprägt sind von einer „markenbezogenen" Sichtweise einerseits und einer „markenübergreifenden" Perspektive andererseits.

So wird von Vertretern der Berufsbildungszentren aus einer eher markenübergreifenden Perspektive bei den markenbezogenen Schulungen die Gefahr einer „Engführung" gesehen, wenn sich die Vermittlung der Schulungsinhalte zu stark an einzelnen Baugruppen bzw. Aggregaten orientiert. Dadurch könnte das zentrale Lernziel der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker verfehlt werden, die Struktur, Funktionsweise und das Zusammenspiel einzelner Komponenten im Gesamtsystem „Automobil" zu verstehen. Umgekehrt wird aus der stärker markenbezogenen Perspektive der Exponenten der Kundendienstschulen an den Kursen der Berufsbildungszentren bemängelt, daß die Schulung der jeweils markenspezifischen Ausprägungen bestimmter elektronisch gesteuerter Systeme eher zu kurz kommt. Dadurch, so die Vermutung, wird die praktische Verwendbarkeit der im Kurs erworbenen Kenntnisse eingeschränkt.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse müssen solche Einschätzungen möglicher Risiken jedoch relativiert werden. Der Erfolg der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung scheint stärker von den Lehrmethoden als vom Schulorttyp abhängig zu sein. Besonderen Erfolg verspricht offensichtlich eine methodische Vorgehensweise, die durch eine spezifische Verknüpfung von Theorie und Praxis sowie einem hohen Anteil praktischer Übungen gekennzeichnet ist.

2.3.5 Prüfungen im Rahmen der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker

Sämtliche Ausbildungsgänge zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker enden mit einer Abschlußprüfung. Ein erfolgreicher Abschluß wird mit einem Zertifikat bescheinigt, das gemeinsam herausgegeben wird vom Verband der Automobilindustrie (VDA), dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Verteilt werden die Urkunden zentral über den ZDK, wobei es den Herstellern freigestellt ist, zusätzlich eigene Zertifikate zu vergeben, die die markenspezifisch absolvierten Weiterbildungsinhalte dokumentieren (vgl. Meyer 1993, S. 23).

(1) Prüfungen werden bei einer Reihe von Schulungskonzepten allerdings nicht nur zum Abschluß des Kurses durchgeführt, sie finden vielmehr bereits während der Schulungs-

---

zu fünf Fortbildungsveranstaltungen geschickt. Diese Fortbildungen für Ausbilder waren sowohl technisch - geschult wurden die Bereiche Mikroprozessortechnik, Anwendung von Datentechnik im Fahrzeug und EMV (Elektromagnetische Verträglichkeit/Entstörung) - als auch didaktisch orientiert.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

zeit statt. In welchem Umfang solche Prüfungen während des Kurses stattfinden und wie sie ausgelegt sind, hängt eng mit dem jeweiligen Aufbau der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen zusammen. Versucht man, die einzelnen Schulorttypen auf einer Skala zu verorten, die von Ausbildungsstätten mit geringer bis zu solchen mit hoher Prüfungsdichte reicht, lassen sich die Berufsbildungszentren an dem einen, die Kundendienstschulen mit einem „hierarchischen" Schulungskonzept am anderen Ende verorten. In beiden Fällen ist ein enger Zusammenhang zwischen dem Schulungskonzept, der jeweiligen Kursform sowie der Art und dem Umfang von „Zwischenprüfungen" erkennbar.

Kennzeichnend für die in die Untersuchung einbezogenen **Schulungen an den Berufsbildungszentren ist**, daß der Unterricht zweimal pro Woche am Abend nach Arbeitsschluß bzw. am Wochenende durchgeführt wird. Durch diese relativ dichte Abfolge der Schulungstermine und insbesondere angesichts der Tatsache, daß die Kurse wegen der weiterlaufenden Vollzeitbeschäftigung ausschließlich in der Freizeit stattfinden können (ebenso wie evtl. Vor- oder Nachbereitungsarbeiten), erscheint es weder den Lehrern noch den Teilnehmern sinnvoll und machbar, zwischen den einzelnen Unterrichtseinheiten Hausaufgaben zu stellen und/oder Zwischenprüfungen für einzelne Themenbereiche durchzuführen.

Im Gegensatz dazu ist das ***„hierarchische"*** **Schulungskonzept** durch zahlreiche Prüfungsschritte gekennzeichnet. Vor der Abschlußprüfung müssen die Teilnehmer eine Reihe von Zwischenprüfungen absolvieren.

Prüfungen finden zum Abschluß jeder Weiterbildungsstufe statt, da nur bei Erfolg - der jeweils mit einer Urkunde zertifiziert wird - der Eintritt in die nächsthöhere Ausbildungsstufe möglich ist. Aus Sicht der Vertreter der Kundendienstschule kann nach Abschluß der ersten Stufe erstmals über die „Ausbildungswürdigkeit" der Teilnehmer - also darüber, ob sie am weiteren Schulungsprogramm teilnehmen können oder nicht - entschieden werden.[85] Da die jeweiligen Weiterbildungsstufen in einzelne Module unterteilt sind, erfolgt eine kontinuierliche Überprüfung des Lernerfolges darüber hinaus durch entsprechende Abschluß- bzw. Eingangstests. Die gesamte Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker erstreckt sich über einen längeren Zeitraum von zwei bis drei Jahren, so daß den Teilnehmern zwischen den einzelnen Modulen ausreichend Zeit bleibt, um sich auf die jeweiligen Zwischenprüfungen vorzubereiten. Durch diese Prüfungskonzeption soll erreicht werden, daß die Teilnehmer sich auch zwischen den einzelnen Ausbildungsabschnitten weiter mit dem Lernstoff beschäftigen. Wichtiger sind in diesem Zusammenhang jedoch die Selektionsmöglichkeiten, die mit den zusätzlichen Prüfungen im Rahmen des hierarchischen Schulungskonzepts verbunden sind.

Mit dieser Konzeption verfolgt der Hersteller einmal das Ziel, einen vergleichsweise gezielteren Einsatz von Schulungsveranstaltungen sicherzustellen („Wir belasten uns nicht

---

85 Hervorgehoben wird dabei, daß für die Entscheidung über die weitere Förderung zwar die Ergebnisse des Abschlußtests wichtig seien, einbezogen würden jedoch ebenso Eindrücke darüber, wie die Teilnehmer mit den gestellten Anforderungen umgingen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

mehr mit Schulungen, die draußen nichts bringen"). In dieser Perspektive wirkt ein klar gegliedertes und in einzelne Prüfabschnitte aufgeteiltes Weiterbildungssystem außerdem als Qualitätssicherungsinstument. Verbunden mit dieser Strategie ist darüber hinaus die Hoffnung, die Durchfallquoten bei den jeweiligen Abschlußprüfungen gering zu halten.

Regelmäßige Leistungsabfragen in Form von Prüfungen weist ebenfalls das ***„Selbstlern-modell"*** auf, wobei sich dies auf den von den Teilnehmern individuell zu bewältigenden schriftlichen Teil der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bezieht, der durch eine Reihe von Zwischenprüfungen geprägt ist. Wiederum ist in diesem Fall der hierarchisch aufgebaute Arbeitsplan - mit einer bestimmten Zahl und in einer vorgegebenen Reihenfolge zu bearbeitenden Arbeitsheften - verknüpft mit Prüfungen, die die Zugangsberechtigung für die jeweils nächste Lernstufe darstellen.

Eine mittlere Position zwischen Berufsbildungszentren einerseits und Kundendienstschulen mit einem hierarchisch orientierten Schulungskonzept andererseits nehmen die Kundendienstschulen mit **einem *„offenen"* Schulungskonzept** ein. Bei der dort bisher schwerpunktmäßig angebotenen und genutzten Variante - eine etwa einjährige Ausbildungszeit, aufgeteilt in wöchentliche Module - sind keine Zwischenprüfungen vorgesehen.

Allerdings werden zum Abschluß jeden Moduls Aufgaben zu den dort behandelten Themengebieten gestellt, die die Teilnehmer zu Hause bearbeiten müssen. Diese Aufgaben beinhalten neben theoretischen Bestandteilen auch Aufgaben mit praktischem Bezug, die - wenn möglich - in den Betrieben vor Ort durchgeführt werden sollen. Zu Beginn des folgenden Ausbildungsabschnitts werden diese Hausaufgaben dann besprochen. Verbunden wird mit diesem Vorgehen die Erwartung, daß die Teilnehmer in den Zeiten zwischen den einzelnen Lehreinheiten den Lernstoff vertiefen.

(2) Im Gegensatz zu der unterschiedlichen Bedeutung von Zwischenprüfungen bei den Kurskonzeptionen der einzelnen Schulorttypen gibt es große Ähnlichkeiten bei der Abschlußprüfung.[86] Diese wird überall während eines Tages durchgeführt und beinhaltet einen schriftlichen und einen praktischen Teil. Die schriftliche Prüfung dauert etwa eine bis zwei Stunden und beinhaltet Aufgaben aus folgenden Bereichen: fahrzeugtechnische Grundlagen, Grundlagen Kfz-Elektrik/Elektronik, Zündung und Gemischaufbereitung, Komfort- und Sicherheitselektronik, Diagnose. Einen mit bis zu sechs Stunden zeitlich wesentlich umfangreicheren Anteil nehmen die praktischen Übungen ein. Vorgesehen sind Meß- und Prüfarbeiten an verschiedenen Fahrzeugsystemen (Zündanlagen, Benzin- und Dieseleinspritzanlagen, Motor- und Fahrwerksmanagementsystemen, Sicherheits- und Komfortanlagen).

---

86 Die Berufsbildungszentren halten sich bei der Durchführung der Abschlußprüfung offenbar relativ eng an die Vorgaben der vom ZDK ausgearbeiteten „Verfahrensordnung für den Abschlußtest zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker" (ZDK 1994).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Fahrzeuge[87] werden mit verschiedenen Fehlern „präpariert", die die Teilnehmer mit einer bestimmten Zeitvorgabe finden müssen. Einem genauen Schema folgend muß die Arbeitsabfolge - Funktionskontrolle des Systems, Auslesen des Fehlers, Einsatz der Prüfmittel, Diagnose, Fehlerbeseitigung, Funktionsprüfung - auf einem Arbeitsblatt dokumentiert werden. Diese Dokumentation ist ein wichtiger Bestandteil der Abschlußprüfung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker, da im praktischen Teil nicht nur die Ergebnisse, sondern auch die Vorgehensweise der Teilnehmer bei der Fehlersuche bewertet werden.

Um die Prüfungen zu bestehen, müssen die Teilnehmer im schriftlichen wie im praktischen Teil jeweils 50 % der Aufgaben richtig lösen, wobei sich die Bewertung auf die einzelnen inhaltlichen Themenfelder der Prüfung bezieht. Bei nicht bestandenem Abschlußtest werden die Bereiche nochmals geprüft, in denen der Kandidat nicht die erforderliche Punktzahl erreicht hat. Insgesamt kann ein nicht bestandener Abschlußtest zweimal wiederholt werden.[88]

(3) Ein wichtiger Indikator für den Erfolg oder Mißerfolg eines bestimmten Schulungskonzepts kann darin gesehen werden, wieviel Teilnehmer die Abschlußprüfungen bestehen, wie dabei die Leistungen ausfallen und welche Prüfungsteile wie häufig (und mit welchem Erfolg) wiederholt werden müssen. Im Rahmen dieser Untersuchung können aus einer **Vielzahl von Gründen** dazu keine definitiven Aussagen gemacht werden.

Dabei ist **zu berücksichtigen**, daß nur ein im Verhältnis zur Gesamtzahl der Ausbildungsstätten kleiner Ausschnitt intensiver untersucht werden konnte. Daher liegen nur für wenige Berufsbildungszentren bzw. Kundendienstschulen entsprechende Zahlen vor. Daneben sind einige Faktoren **zu berücksichtigen**, die das „Gruppenklima" prägen - die didaktischen Fähigkeiten der Ausbilder, die Bereitschaft der Teilnehmer zur aktiven Kursteilnahme, das jeweilige Niveau der Vorbildungen usw. - und die jeweiligen Prüfungsergebnisse massiv beeinflussen können. Um solche Faktoren angemessen einordnen und bewerten zu können, müßten intensive Einzelstudien durchgeführt werden.

Systematisch eingeschränkt ist eine Vergleichbarkeit der Prüfungsergebnisse aber vor allem deshalb, weil sich hinter der einfach klingenden Formel „keine gleichartige, aber eine gleichwertige Ausbildung" eine - wie ausgeführt - Vielzahl unterschiedlicher Ausbildungskonzepte und eine verschiedenartige Ausbildungspraxis verbergen. Schließlich ist zu beachten, daß der von den verschiedenen Schultypen bislang erfaßte Teilnehmerkreis

---

87 Bei den Kundendienstschulen werden die praktischen (Prüf-)Arbeiten offensichtlich durchgängig an Fahrzeugen durchgeführt. Dagegen hängt es bei den Berufsbildungszentren von der jeweiligen Ausstattung ab, ob Fahrzeuge in ausreichendem Maß verfügbar sind. Ist dies nicht der Fall, finden Messungen weitgehend unter Laborbedingungen statt.

88 In der ZDK-Verfahrensordnung zur Abschlußprüfung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker ist keine Regelung für den Fall vorgesehen, daß ein Kandidat auch nach zweimaliger Wiederholung den Abschlußtest nicht besteht. Soweit im Rahmen der Untersuchungen absehbar, liegen bisher keine Erfahrungen mit Kandidaten vor, die das Prüfungsziel mehr als zweimal verfehlten.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

sich offensichtlich hinsichtlich einer Reihe von (auch für den Prüfungserfolg relevanten) Kriterien erheblich unterscheidet.[89]

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen ergeben sich gleichwohl einige interessante Zusammenhänge zwischen den jeweiligen Schulungskonzepten und den Prüfungsergebnissen. Auffällig ist dabei, daß „hierarchisch" orientierte Schulungskonzepte mit einer vergleichsweise längeren Schulungsdauer (über zwei und teilweise bis zu vier oder fünf Jahren) tendenziell schlechtere Prüfungsergebnisse aufweisen.

In einem Fall (Importeur W) wird für das Jahr 1992 (bei 77 Kandidaten für die Prüfung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker) angegeben, daß gut 28 % die Prüfung bestanden haben, etwa 26 % durchgefallen und über 45 % nicht angetreten sind. Im Jahr darauf (1993, 156 Teilnehmer) haben sich die Prüfungsergebnisse deutlich verbessert (50 % bestanden), jedoch liegt die Quote der nicht bestandenen Prüfungen (22 %) bzw. nicht zur Prüfung angetretenen Kandidaten (etwa 28 %) insgesamt immer noch bei 50 %. In einem anderen Fall (Hersteller N) schwanken die Angaben zu den Durchfallquoten bei der Prüfung zwischen 20 % und 60 % (die letzte Zahl bezieht sich auf Prüfungsdurchgänge in den Jahren 1994/95). In einem dritten Fall (Importeur V) schwanken die Durchfallquoten um etwa 20 %.

Dagegen übersteigen die Durchfallquoten bei den Schulungen an den Berufsbildungszentren und der hier betrachteten Variante 1 eines „offenen" Schulungskonzeptes (vgl. Teil B, 2.3.3) kaum 5 %.

Diese Beobachtungen deuten darauf hin, daß eine wichtige Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluß eines Kurses zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker in einem überschaubaren Zeitraum besteht. Während ein Zeitraum von etwa einem Jahr für einen Kurs - wie er in den Berufsbildungszentren die Regel ist -, offenbar als angemessen gelten kann, ist eine Zeitspanne von mehr als zwei Jahren einer erfolgreichen Abschlußprüfung anscheinend eher abträglich.

Längere Pausen zwischen den einzelnen Kursabschnitten führen offensichtlich dazu, daß wichtige Wissensbestandteile wieder verlorengehen. Für einen größeren Teil der Teilnehmer können diese Probleme offensichtlich auch nicht durch eine relativ dichte Abfolge von Prüfungen, wie sie die „hierarchischen" Schulkonzepte kennzeichnet, kompensiert werden. Für diese Gruppe erweisen sich die jeweiligen Zwischenprüfungen damit als unzulängliches Mittel, den Lernstoff zwischen den einzelnen Kursbestandteilen so zu vertiefen, daß sie in der Abschlußprüfung darauf zurückgreifen können. In Frage gestellt wird darüber hinaus der mit den „hierarchischen" Schulungskonzepten verbundene Anspruch, durch mehrfach wirksame Selektionsmechanismen ein Qualitätssicherungssystem

---

89 Zur unterschiedlichen Zusammensetzung der Teilnehmer an Kursen in den Berufsbildungszentren und Kundendienstschulen vgl. genauer Teil B, 1.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

umzusetzen. Trifft die Einschätzung zu, daß der Prüfungserfolg wesentlich durch die Dauer der Kurse beeinflußt wird, sagen die Prüfungsergebnisse nur wenig über die Qualität der Teilnehmer und die Qualität der Kurse aus.

2.4 Die Bewertung der Kurse aus Sicht der Teilnehmer

Insgesamt wird von allen befragten Teilnehmern hervorgehoben, daß erst durch die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker die notwendige Sicherheit im Umgang mit elektrisch/elektronischen Systemen gewonnen und wesentlich verfestigt wird. In dieser Perspektive trägt der Kurs entscheidend zur Stärkung des Vertrauens in die eigene „Problemlösungsfähigkeit" bei. Unabhängig von der teilweise detaillierten Kritik an der Durchführung einzelner Kurse zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker wird durchgängig betont, daß die Schwellenängste im Umgang mit elektronischen Systemen und Meßgeräten abgebaut werden.

Eine nach Einschätzung der Teilnehmer zentrale individuelle Voraussetzung für eine erfolgreiche Kursteilnahme besteht in einer hohen Eigenmotivation. Unterstrichen wird dabei, daß die Kursteilnahme ein hohes inhaltliches Interesse am Gegenstandsbereich voraussetzt, weil nur unter dieser Voraussetzung der arbeitsintensive und insofern belastende Kurs erfolgreich beendet werden kann. Dies gilt insbesondere für die älteren Teilnehmer, deren Erstausbildung mehrere Jahre zurückliegt und die eine längere Anlaufzeit benötigen, um sich wieder in die für sie eher ungewohnte Lernsituation einzufinden.

Im Vordergrund der Bewertungen der Teilnehmer stehen insbesondere zwei Aspekte, zum einen die Bedeutung der praktischen Orientierung bei der Vermittlung der Kursinhalte, zum anderen die Kursform hinsichtlich der zeitlichen Länge und der Verteilung der einzelnen Bestandteile des Kurses. Damit verbinden sich - zumindest indirekt - auch Aussagen über die Vor- und Nachteile unterschiedlicher methodischer Umgehensweisen mit dem Lehrstoff.

(1) Aus Sicht der Teilnehmer wird die tatsächliche Nutzbarkeit des in den Kursen vermittelten Lernstoffes offensichtlich immer dann erfahrbar, wenn aus der Praxis bekannte Probleme besprochen und Lösungswege vorgestellt werden (was immer wieder zu „Aha-Effekten" führt).

Erreicht wird dieser Effekt nach Meinung der Teilnehmer am besten durch eine Auslegung der Kurse, bei der jeder einzelne dazu angehalten wird, selbständig an ein bestimmtes Problem heranzugehen. Im Austausch und in der Zusammenarbeit mit anderen Kursteilnehmern wird Schritt für Schritt eine Problemlösung erarbeitet und anschließend den übrigen Kursteilnehmern präsentiert. Offensichtlich stellt die Umsetzung dieser systematischen Fehlersuche - bei der Teilnehmer aus den Kundendienstschulen auch auf die wäh-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

rend der Kurse verwendeten Unterlagen zurückgreifen können - eine große Hilfe dar, um Probleme im betrieblichen Alltag schneller zu identifizieren.

In diesem Zusammenhang heben die Teilnehmer hervor, daß sie häufig erstmals im Kurs **Erfahrungen mit Teamarbeit** gemacht haben, und bewerten dies durchgängig als positiv. Von einzelnen Teilnehmern wird unterstrichen, daß neben einem erhöhten Vertrauen in die eigenen technischen Fertigkeiten im Verlauf des Kurses auch die Bereitschaft gewachsen sei, auf andere Menschen zuzugehen. Zurückgeführt wird dies von den Teilnehmern auch auf die Anregungen, die man im Zusammenhang mit der zweitägigen Schulung „Service-Kommunikation" erhalten habe. Allerdings reiche der zeitliche Umfang nicht aus, um die behandelten Themen (Stärkung der Kommunikationsfähigkeit, soziale Kompetenz) angemessen zu behandeln.

Kritische Einschätzungen richten sich vornehmlich gegen einen zu geringen Praxisbezug bei der Vermittlung der Lerninhalte, wobei sich diese Kritik in erster Linie auf die Kurse von Berufsbildungszentren konzentriert.[90] Von Teilnehmern, die ihre Kurse als zu stark „theorielastig" bezeichnen, wird zwar anerkannt, daß die Grundprinzipien der Elektronik vermittelt werden. Bemängelt wird dagegen die unzureichende Erklärung der Funktionsmechanismen einzelner elektronisch-mechanischer Systeme und zu wenige praktische Anwendungen. Häufig angemerkt wird, daß die konkrete Fehlersuche am Fahrzeug zu kurz gekommen sei, was die praktische Umsetzung des Gelernten im betrieblichen Alltag erschwert.

Diese Aussagen verweisen auf einen engen Zusammenhang zwischen der inhaltlichen und der methodischen Vermittlung des Lernstoffs. Der mangelnde Praxisbezug stößt besonders dort auf die durchgängige Kritik der Teilnehmer, wo in größeren Teilen des Kurses an der Lehrform des Frontalunterrichts - die in den Berufsbildungszentren offensichtlich vergleichsweise weiter verbreitet ist - festgehalten wird. Umgekehrt wird diese Kritik dort nicht geäußert, wo der Unterricht stark anwendungsbezogen gestaltet wird. Dies deutet darauf hin, daß weniger der Schultyp - mit allen aufgezeigten Unterschieden -, sondern insbesondere die Lehrmethode einen wichtigen Einfluß auf den Erfolg des Kurses hat.

Den Vorwurf mangelnden Praxisbezugs beziehen die Teilnehmer der Kurse an den Berufsbildungszentren darüber hinaus auf den dort häufig eingesetzten **Elektronik-Ord-**

---

90 Ein ähnlicher Trend wird auch aus den Ergebnissen der ZDK-Umfrage bei Teilnehmern zur Bewertung der Kurse erkennbar. Bei jeweils zwischen etwa 720 und 735 insgesamt antwortenden Teilnehmern sagen ca. 73 %, daß aus ihrer Sicht die Kurse an den Berufsbildungszentren zu wenige praktische Anteile beinhalten. (ZDK 1996).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ner.[91] Dabei konzentriert sich die Kritik auf die zu theoretische Orientierung des Lehrgangsordners. Kritisch beurteilt wird außerdem der eher unsystematische Aufbau der Themengebiete, was zu der Einschätzung führt, daß der Ordner weder als Grundlage für die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker und als Unterlage für die Prüfungsvorbereitung noch als Hilfe für die betriebliche Praxis sehr geeignet ist.

Konkret richtet sich die Kritik der Teilnehmer am Aufbau des Ordners beispielsweise dagegen, daß die Besprechung der konventionellen Zündanlage zuviel Raum einnimmt, während die Darstellung anderer Themengebiete, etwa der Digitaltechnik, zu knapp ausfällt. Gefordert wird eine deutliche Ausweitung der begleitenden Lernkontrollen am Ende der jeweiligen Kapitel. Um die aus Sicht der Teilnehmer bestehenden Mängel bei den Unterrichtsmaterialien auszugleichen, wurde teilweise zusätzliche Fachliteratur beschafft.[92]

Offenbar hängen die eher negativen Einschätzungen zum Umgang mit dem Elektronik-Ordner mit unterschiedlichen Vorstellungen darüber zusammen, was eine solche Unterlage leisten kann und soll. Die Verfasser verfolgten mit der Erstellung des Elektronik-Ordners das Ziel, ein „Spiralcurriculum" (sog. zirkulative Methode) zu erstellen. Beabsichtigt war, Personen mit unterschiedlichen Eingangsvoraussetzungen in vergleichsweise kurzer Zeit an relativ komplexe Aufgaben heranzuführen wie z.B. ein Meßgerät korrekt ablesen zu können. In dieser Perspektive werden im weiteren Verlauf der Ausbildung verschiedene Aufgabenstellungen auf unterschiedlichen Ebenen - dem Laborbereich, dem Werkstattbereich und dem Lernbereich - präsentiert, die die „Anwender" bearbeiten sollen. Bestimmte Problemstellungen werden - im Sinne des Spiralcurriculums - wiederholt aufgenommen, etwa wenn die Zündanlage zunächst als einzelnes Aggregat und später als Teil des Gesamtsystems Motorsteuerung behandelt wird. Bei dieser Vorgehensweise ist entscheidend, daß die Kursteilnehmer von Anfang an immer konkrete Aufgaben bearbeiten, die am Fahrzeug zu lösen sind. Ein für das methodische Vorgehen im Rahmen des Spiralcurriculums weiterer wichtiger Punkt besteht darin, daß nicht für jede Problemkonstellation ein neues Fahrzeugsystem ausgewählt wird, sondern daß umgekehrt für ein bestimmtes System immer neue Aufgabenstellungen entwickelt werden.

Ein weiteres Moment, das ebenfalls die Praxisnähe bzw. -ferne der Kurse beeinflußt und die Bewertung durch die Teilnehmer bestimmt, ist die **Ausstattung der Berufsbildungszentren**. Um eine weitgehend praxisorientierte Ausbildung garantieren zu können, sind die Berufsbildungszentren besonders auf eine enge Kooperation mit den Herstellern sowie den ortsansässigen Kfz-Betrieben angewiesen. Durch eine solche Zusammenarbeit

---

91 In einer vom ZDK durchgeführten Umfrage bei Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen wurde u.a. eine Einschätzung zum Lehrgangsordner abgefragt. Etwa 33 % bewerten den Ordner als „sehr gut" bzw. „gut", etwa 36 % als „befriedigend" und etwa 32 % als „ausreichend" bzw. nicht „ausreichend" (ZDK 1996).

92 So etwa das Buch „Elektronik-Grundlagen" aus dem Europa-Lehrmittelverlag oder das von Jean Pütz herausgegebene Buch „Einführung in die Elektronik" (VGS-Verlag).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

kann einerseits gewährleistet werden, daß in den Kursen der Berufsbildungszentren an neuartigen Fahrzeugmodellen mit modernen elektronisch gesteuerten Systemen gearbeitet wird. Andererseits wirkt es sich offensichtlich positiv aus, wenn qualifizierte Mitarbeiter aus umliegenden Kfz-Betrieben als Ausbilder für Kurse an den Berufsbildungszentren gewonnen werden können.

(2) Neben der Bewertung der Kursinhalte spielt für die Gesamteinschätzung der Teilnehmer außerdem **der zeitliche Ablauf der Kurse** eine wichtige Rolle. Durchgängig kritisch wird das Verhältnis zwischen der Länge der Kurse und den inhaltlichen Anforderungen gesehen. Dabei überwiegt die Ansicht, daß insgesamt bzw. bei der Behandlung bestimmter Themenfelder zu wenig Zeit zur Verfügung steht. Gefordert wird daher häufig eine veränderte Schwerpunktsetzung oder eine Aufstockung des Kursvolumens. Detaillierte Kritik wird in diesem Zusammenhang besonders von Teilnehmern der Kurse an den Berufsbildungszentren geäußert.

So wird etwa angemerkt, daß man für den Kurs zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker statt der vorgesehenen 216 Stunden etwa 270 Stunden benötige, wenn man sich am Elektronik-Ordner orientiere. Noch weitergehende Forderungen zielen auf eine Aufstokkung des Kurses auf 500 bis 600 Stunden ab, um damit die teilweise als unzulänglich eingeschätzte praktische Umsetzung des Elektronik-Wissens zu ermöglichen. Darüber hinaus wird eine Kursaufteilung in thematisch orientierte Kursmodule als sinnvoll erachtet. In einer anderen Variante wird eine Neueinteilung des Kurses in Module gefordert, die entlang der Kriterien „Einführungs-, Aufbau- und Spezialisierungskurse" organisiert sein könnte. Anstelle einer Abschlußprüfung sollten - dies wird in beiden Fällen geäußert - die einzelnen Abschnitte dann jeweils mit Prüfungen enden. Am Kursende könnte aus den Ergebnissen der Zwischenprüfungen eine Abschlußbewertung erstellt werden. Aus Sicht der Teilnehmer vorteilhaft wäre bei einem solchen Aufbau, daß der einzelne Teilnehmer sein Lerntempo selbst bestimmen könnte, indem er etwa einzelne Module u.U. mehrmals belegt oder zwischenzeitlich Pausen einlegt, was - im Gegensatz zur jetzigen Situation - nicht automatisch den Ausstieg aus dem gesamten Kurs bedeuten würde.[93]

Allerdings sind dem Wunsch nach einer Ausdehnung des Kursvolumens offensichtlich Grenzen gesetzt, da von zentraler Bedeutung zu sein scheint, daß die Kursdauer für die Teilnehmer überschaubar bleibt. Als angemessen eingeschätzt werden dabei Zeiträume zwischen etwa sechs Monaten (wie in den Berufsbildungszentren) und einem Jahr. Erstreckt sich der Lehrgang über längere Zeiträume - wie bei einzelnen Kundendienstschulen der Hersteller - so wird dies als sehr nachteilig wahrgenommen und kann in Grenzfällen dazu führen, daß trotz der vergleichsweise hohen finanziellen Belastung eine Ausbildung an einem Berufsbildungszentrum vorgezogen wird.

---

93 Teilnehmer, die die Kurse an den Berufsbildungszentren vorzeitig abbrechen, erhalten die Kursgebühren nicht zurückerstattet.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Hinsichtlich der Zeiträume, in denen die Lehrgänge stattfinden, werden zwei Varianten überwiegend positiv eingeschätzt: zum einen die Kursformen der Kundendienstschulen, bei der das Lehrgangswissen in Modulen über einen Zeitraum von etwa einem Jahr vermittelt wird und zum anderen die Kurse (am Abend bzw. am Wochenende) an den Berufsbildungszentren. In beiden Fällen wird ein wichtiger Vorteil darin gesehen, daß das jeweils neu Gelernte nach der Rückkehr in den Betrieb unmittelbar angewandt werden kann. Dadurch können die Teilnehmer einerseits durch die praktische Anwendung des Gelernten eine gewisse Sicherheit im Umgang mit dem neuen Wissen erlangen und andererseits bei auftretenden Problemen und Fragen diese im folgenden Modul innerhalb des Kurses klären.[94] Deutlich eingeschränkt werden diese positiven Einschätzungen dann, wenn die Kursbestandteile über zwei, drei oder mehr Jahre verteilt sind. In diesen Fällen berichten die Teilnehmer im Zusammenhang mit der Prüfungsvorbereitung von großen Schwierigkeiten, die Inhalte der ersten Module zu rekapitulieren.

Der Besuch eines mehrwöchigen Kompaktkurses hätte für die Mehrzahl aller befragten Kursteilnehmer keine sinnvolle Alternative dargestellt. Eine solche Kursform lasse weder eine sinnvolle Vor- und Nachbereitung der Lerninhalte noch einen direkten Praxisbezug zu. Daher würde die große Menge der notwendigen Informationen in einem Kraftakt nur mechanisch aufgenommen und die Prüfungsergebnisse letztlich auswendig gelernt, was sehr anstrengend aber wenig erfolgversprechend sei. Mit dieser Methode sei der Lernerfolg, nämlich das neue Wissen in der täglichen Arbeit auch umsetzen zu können, keineswegs gesichert. Ein weiteres Problem sehen insbesondere die Teilnehmer der Kurse an den Berufsbildungszentren darin, daß es generell sehr schwierig ist, Freistellungen des Arbeitgebers für den Besuch von Tageskursen zu erhalten.

Bei den Kursen der Kundendienstschulen werden Hausaufgaben, die zwischen den Modulen von den Teilnehmern zu erledigen sind, als willkommene Hilfe eingeschätzt, um den eigenen Lernfortschritt zu steuern und zu kontrollieren. Bei der wöchentlichen Kursform in den Berufsbildungszentren hat es sich, wie bereits angedeutet, dagegen nicht bewährt, Hausaufgaben zu stellen. Gleichwohl wird von einer ganzen Reihe von Teilnehmern der Kurse an Berufsbildungszentren angemerkt, daß sie - ähnlich wie ihre Kollegen aus den Kundendienstschulen - den jeweiligen Lernstoff freiwillig zu Hause vor- und nachbereiten sowie versuchen, praktische Übungen in den jeweiligen Betrieben - auch nach Arbeitsende oder am Wochenende - durchzuführen.[95]

Insgesamt wird die Lernintensität modular aufgebauter Kurse zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker von den Teilnehmern an Kundendienstschulen im Vergleich mit vorher von ihnen besuchten Schulungen aus dem „Normalprogramm" der Kundendienstschulen

---

94 Auf diese Fragen gehen die Ausbilder nach Aussagen der Kursteilnehmer - trotz des in den einzelnen Lehrgangsabschnitten dichtgedrängten Lehrprogramms - in der Regel ein.

95 Diese Aktivitäten drücken die durchweg hohe Motivation der Kursteilnehmer der Berufsbildungszentren aus. Dafür spricht etwa auch, daß in einem Fall die Teilnehmer eines Kurses an einem Berufsbildungszentrum im Anschluß an das reguläre Kursprogramm aus eigenem Interesse vier Schulungsabende anhängten, in denen die wichtigsten Kursinhalte nochmals aufgearbeitet wurden. Die dadurch entstandenen zusätzlichen Kosten wurden - wie die Kurskosten insgesamt - von den Teilnehmern getragen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

vergleichsweise höher eingeschätzt. Während normale Weiterbildungskurse häufig nur „abgerissen" würden, seien die Teilnehmer an Kursen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker deutlich höher motiviert, wobei ein Grund in dem als wichtig erachteten Ziel gesehen wird, die Abschlußprüfung zu bestehen. Motivationssteigernd wirkt darüber hinaus offenbar, daß die Zusammensetzung der Teilnehmergruppen während der gesamten Kurszeit weitgehend unverändert bleibt. Dadurch wird die intensive Zusammenarbeit innerhalb der Gruppe - auch über die unmittelbaren Unterrichtszeiten hinaus - gefördert, so daß sich über den gesamten Lehrgangszeitraum hinweg auch auf privater Ebene Kontakte knüpfen lassen. Dadurch kann während der mehrtägigen Lehrgangszeiten am Rande der fachliche Austausch weiter fortgesetzt und zwischen den Modulen bzw. nach Ende des Kurses auch weitergeführt werden, indem z.B. bei Problemen, die im betrieblichen Alltag auftreten, unmittelbar Hilfestellungen von (ehemaligen) Kurs-Kollegen eingeholt werden.

2.5 Bedeutung einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung und Einschätzung durch die betroffenen Funktionsgruppen

Die Tarifparteien (ZDK und IG Metall) haben sich 1993 darauf geeinigt, für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung nach § 46 Abs. 2 Berufsbildungsgesetz (BBiG) bzw. § 42 Abs. 2 HandwO (Handwerksordnung) anzustreben.[96] Zwei Gründe sprechen nun dafür, auch auf die Verordnungsgebung einzugehen: Einerseits sind mit dem Inkrafttreten einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker bestimmte Änderungen bzgl. der Modalitäten der Abschlußprüfung verbunden, andererseits wäre eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung in der Geschichte der deutschen Berufsbildungspolitik ein vergleichsweise seltener Vorgang und hätte daher möglicherweise auch Vorbildcharakter für andere Branchen.

Der Gesetzgeber weist mit § 46 **Abs. 1** BBiG der zuständigen Stelle[97] die Möglichkeit zu, zum Nachweis von Kenntnissen, Fertigkeiten und Erfahrungen, die durch berufliche Fortbildung erworben worden sind, Prüfungen durchzuführen, welche den besonderen Erfordernissen beruflicher Erwachsenenbildung entsprechen müssen. Die zuständige

---

96 Der Wortlaut von § 46 Abs. 2 BBiG und § 42 Abs. 2 HandwO ist identisch.

97 Als „zuständige Stelle" für die Berufsbildung in Handwerksbetrieben fungiert laut § 74 BBiG die Handwerkskammer. Für die Berufsbildung in Gewerbebetrieben, die nicht Handwerksbetriebe oder handwerksähnliche Betriebe sind, ist laut § 75 BBiG die Industrie- und Handelskammer zuständig. Da es sich bei Kfz-Servicetechnikern überwiegend um Arbeitskräfte handelt, die in Handwerksbetrieben beschäftigt sind, dürften hier für die Durchführung der Prüfung ausschließlich die Handwerkskammern und damit § 42 Abs. 1 HandwO zum Zuge kommen. Dieser unterscheidet sich im Wortlaut von § 46 Abs. 1 BBiG nur darin, daß der Begriff „zuständige Stelle" durch den Begriff „Handwerkskammer" ersetzt ist.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Stelle regelt den Inhalt, das Ziel, die Anforderungen, das Verfahren dieser Prüfungen, die Zulassungsvoraussetzungen und errichtet Prüfungsausschüsse.

Die Gestaltung der Prüfungsregularien ist einer Kammer allerdings entzogen, wenn der Bundesminister für Bildung und Wissenschaft von der ihm in § 46 **Abs. 2** BBiG bzw. § 42 **Abs. 2** HandwO vorbehaltenen Möglichkeit Gebrauch macht, durch Rechtsverordnung den Inhalt und das Ziel der Prüfung, die Prüfungsanforderungen, das Prüfungsverfahren sowie die Zulassungsvoraussetzungen und die Bezeichnung des Abschlusses zu bestimmen. Hierfür sind jedoch das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft sowie die Anhörung des Hauptausschusses des Bundesinstitutes für Berufsbildung (BIBB) notwendig. Zweck der Verordnung ist, die Grundlage für eine geordnete und einheitliche berufliche Fortbildung sowie für deren Anpassung an die technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Erfordernisse und deren Entwicklung zu schaffen (vgl. Siegert, Musielak 1984, § 42 Rn. 8).

Das gängige Instrument zur öffentlichen Regelung beruflicher Fortbildung stellen bislang Kammerregelungen nach § 46 **Abs. 1** BBiG bzw. § 42 **Abs. 1** HandwO dar. Im Verzeichnis von Regelungen für die berufliche Fortbildung und Umschulung (BIBB 1993) sind mehr als 1.000 Regelungen diverser Kammern aufgeführt, wobei für bestimmte Fortbildungsberufe von sehr vielen Kammern Prüfungsregelungen erlassen wurden (z.B. Bankfachwirt/Bankfachwirtin, Nr. 8 im o.g. Verzeichnis), während für andere Fortbildungsberufe nur eine einzige Kammer eine Regelung erlassen hat (z.B. Anwendungsprogrammierer/Anwendungsprogrammiererin durch die Industrie- und Handelskammer Kassel, Nr. 2, oder Baustellenleitender Monteur durch die Handwerkskammer Achen, Nr. 12 im o.g. Verzeichnis). Der Bundesminister für Bildung und Wissenschaft hingegen hat von der ihm nach § 46 **Abs. 2** BBiG bzw. § 42 **Abs. 2** HandwO eingeräumten Möglichkeit, eine bundeseinheitliche Fortbildungverordnung zu erlassen, bis heute nur sehr zurückhaltend Gebrauch gemacht. Hierbei dominieren laut o.g. Verzeichnis Meisterprüfungen in den Bereichen Industrie, Handwerk und Öffentlicher Dienst mit 25 Verordnungen, während die restlichen 13 Verordnungen sich auf sonstige Fortbildungsgänge beziehen. Unter den sonstigen Verordnungen beziehen sich wiederum nur vier auf Fortbildungsberufe im Handwerk[98] oder handwerksähnlich betriebenen Gewerben (Baumaschinenführer, Bodenleger/Bodenlegerin, Fachagrarwirt/Fachagrarwirtin - Baumpflege und Baumsanierung, Gerüstbaukolonnenführer/Gerüstbaukolonnenführerin).

Die überragende Bedeutung von Kammerregelungen dürfte der Tatsache geschuldet sein, daß hierbei die von Unternehmern dominierten Handwerkskammern die berufliche Fortbildung autonom regeln können, während die Entstehung einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung einen Konsens zwischen den Tarifparteien - der im Falle des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers existiert - voraussetzt. So heißt es im "Grundsatzpapier über den Erlaß von Fortbildungsregelungen nach § 46 Berufsbildungsgesetz vom 6. Juli 1983":

---

98 Unter diese Rubrik würde auch der Kfz-Servicetechniker fallen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

"Ein Regelungsbedarf wird im allgemeinen nur bei Fortbildungsmaßnahmen vorliegen, die Chancen für einen beruflichen Aufstieg eröffnen oder verbessern können. Als Indiz für einen Regelungsbedarf kann angesehen werden, *wenn sowohl seitens der Wirtschaft als auch seitens der Gewerkschaften eine entsprechende Regelung beantragt wird* [Hervorh. durch Verf.]" (Herkert 1985, § 46 Rn. 34).

Nun hat sich das Verfahren zur Vorbereitung einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker aufgrund einer Intervention des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks (ZDH) - der Dachorganisation, welcher der ZDK angehört - erheblich verzögert. Der ZDH plädierte für eine Kammerregelung, weil er offenbar den mit einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung verbundenen Verlust der Autonomie der Handwerkskammern bei der Regelung der beruflichen Fortbildung nicht hinnehmen wollte.

Demgegenüber ist festzuhalten, daß sich von Anfang an die an der Vorbereitung für eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung beteiligten Vertreter der Arbeitnehmer- **und** Arbeitgeberseite mit gewichtigen Argumenten gegen eine Kammerlösung ausgesprochen haben. So besteht Einigkeit darüber, daß nur über eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung die neue zwischen Meister und Geselle angesiedelte Funktionsebene „Kfz-Servicetechniker" zu institutionalisieren sei. Gleichzeitig wird befürchtet, daß bei durch einzelne Handwerkskammern verabschiedeten Regelungen keine gleichwertige Ausbildung zu erreichen sei, weil in den Berufsbildungsausschüssen der Handwerkskammern nicht immer Kfz-Experten säßen. Zudem wäre bei einer Kammerlösung im Gegensatz zu einer bundeseinheitlichen Regelung eine umfassende lokale Ab- und Zustimmung der zuständigen Stellen notwendig. Des weiteren ist man der Ansicht, daß staatliche Regelungen die Anerkennung von Prüfungsteilen auf andere Fortbildungsberufe, z.B. den Meister, begünstigen würden. Außerdem besäßen im Kontext des Vergleichs europäischer Aus- und Weiterbildungsabschlüsse ohnehin nur jene Qualifikationen eine Chance, die in dem betreffenden Land eine staatliche Anerkennung gefunden hätten.

Die Vereinheitlichung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung als Resultat einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung wird sowohl von vielen Kraftfahrzeug-Servicetechnikern als auch von betrieblichen Führungskräften befürwortet, weil insbesondere die Prüfung einiger Kundendienstschulen der Automobilhersteller im Vergleich zur Prüfung an Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen als schwerer bestehbar angesehen wird. Für die Kraftfahrzeug-Servicetechniker einerseits ist dies nicht hinnehmbar, weil sie zu recht befürchten, daß eine unterschiedliche Wahrnehmung des Werts der an verschiedenen Ausbildungsstätten erworbenen Zertifikate durch die Betriebe ihre Mobilitätschancen auf dem Arbeitsmarkt beeinträchtigt. Für die Betriebe andererseits bedeutet dies, daß sie im Falle der Rekrutierung eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers die tatsächliche Qualifikation der Kanditaten nicht verläßlich einschätzen können. Schließlich wird seitens der befragten Betriebsinhaber und Experten bei den Automobilherstellern, insbesondere jedoch seitens der Arbeitskräfte davon ausgegangen und dies ausdrücklich begrüßt, daß der berufliche Status eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

über eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung gefestigt würde, weil hiermit das Prüfungszertifikat denselben Stellenwert wie der Gesellen- und der Meisterbrief bekäme. Gleichzeitig erwartet man aufgrund einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung eine Angleichung des neben den Prüfungsanforderungen ebenfalls als heterogen wahrgenommenen Qualitätsniveaus der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung der verschiedenen Ausbildungsstätten. Allerdings wurde vom Vertreter eines Berufsbildungszentrums darauf aufmerksam gemacht, daß eine einheitliche Prüfung noch keine einheitliche Dauer und Qualität der vorhergehenden Ausbildung garantiert, wie das Beispiel der Meisterprüfung zeige. Bestätigt wird diese Auffassung durch einen Blick in die vom ZDK herausgegebene Informationsschrift „100 Lehrgänge zur Vorbereitung auf die Kfz-Meisterprüfung" (ZDK 1995): Jene Institutionen (Berufsbildungseinrichtungen des Handwerks und Meisterschulen), die Vorbereitungslehrgänge für die Meisterprüfung im Kraftfahrzeugmechaniker- und Kraftfahrzeugelektriker-Handwerk anbieten, veranschlagen dafür sehr unterschiedliche Stundenzahlen.

Aus den genannten Gründen kommen sowohl einer durch eine bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung herzustellenden Vereinheitlichung der Prüfungsregularien als auch Maßnahmen zur Sicherung eines einheitlichen Ausbildungsniveaus - wie sie schon sehr früh in der Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Fortbildungsverordnung diskutiert wurden - eine hohe Bedeutung zu.

2.6 Zusammenfassung

Bei der zusammenfassenden Bewertung der Erfahrungen mit den bestehenden Qualifizierungsformen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker ist zunächst zu berücksichtigen, daß die Entstehung des Qualifizierungskonzepts Kraftfahrzeug-Servicetechniker wesentlich darauf zurückgeht, daß sich die Beschäftigten des Kfz-Gewerbes in einem technologisch außerordentlich dynamischen Umfeld bewegen. Aufgrund des sich eher beschleunigenden Tempos der Weiterentwicklungen beim Automobil (durch verkürzte Modellzyklen, dem Einbau neuer technischer Systeme u.a.) werden sich die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen in der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker immer wieder an den neuen Entwicklungen orientieren müssen. Solche inhaltlichen Akzentverschiebungen im Ausbildungsprogramm wurden bereits im Verlauf des Untersuchungszeitraums deutlich. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Umsetzung des Qualifizierungskonzepts - etwa in bezug auf die Einbeziehung zusätzlicher Schulungsstätten im Bereich der Berufsbildungszentren - während des Untersuchungszeitraums noch nicht abgeschlossen war. Insofern läßt sich von einer doppelten Dynamik sprechen, die sowohl das technische Umfeld als auch die Realisierung eines neuen Qualifizierungskonzepts im Kfz-Gewerbe betrifft. Das bedeutet auch, daß die wiedergegebenen Einschätzungen zu den untersuchten Schulorttypen und Schulungskonzepten immer bezogen sind auf einen bestimmten Ausschnitt und einen bestimmten Zeitpunkt.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Betrachtet man den Zugang, die Durchführung, die Bewertung der Kurse zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker durch die Teilnehmer und die Einschätzungen zu einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung, ergeben sich folgende wichtige Aspekte:

1) Der Zugang zu den Kursen an den Kundendienstschulen wird weitgehend durch die Betriebsinhaber der markengebundenen Kfz-Betriebe gesteuert, während die Initiative zur Weiterbildung an den Berufsbildungszentren praktisch ausschließlich auf die Teilnehmer selbst zurückgeht. Beide Teilnehmergruppen verbinden jeweils unterschiedliche Erwartungen mit einem erfolgreichen Kursabschluß. Ein wichtiges Interesse der Teilnehmer an Kursen der Kundendienstschulen besteht darin, durch die neue Qualifikationsstufe eine langfristige Beschäftigungsperspektive in ihrem Betrieb abzusichern. Dagegen wird die Qualifikation zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker von einer deutlich höheren Zahl der Teilnehmer aus Berufsbildungszentren stärker verknüpft mit der Erwartung eines beruflichen Aufstiegs. Wenn dafür innerbetrieblich wenig Chancen gesehen werden, wird - teilweise bereits während der Ausbildung - versucht, durch einen Betriebswechsel einen ausbildungsadäquaten Arbeitsplatz zu erhalten. In längerfristiger Perspektive wird die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker vielfach als Vorbereitung zur Meisterprüfung gesehen.

2) Beide Schulorttypen sind durch eine unterschiedliche Ausprägung der Lehrinhalte und der Lehrmethoden charakterisiert. Im Bereich der Berufsbildungszentren läßt sich eine vergleichsweise große Homogenität der Lehrinhalte feststellen. Der inhaltliche Aufbau der Kurse folgt weitgehend dem Konzept des Elektronik-Lehrgangs. Dagegen zeigen sich deutliche Unterschiede bei den eingesetzten Lehrmethoden. Teilweise folgt die Gestaltung der Kurse dem traditionellen Konzept des Frontalunterrichts, teilweise werden neuartige konzeptionelle Vorstellungen umgesetzt (verstärkte Arbeit in Kleingruppen, „problemorientiertes" Lernen). Umgekehrt ergeben sich aufgrund der markenspezifischen Ausrichtung unterschiedliche inhaltliche Schwerpunktsetzungen bei den Kursen an den verschiedenen Kundendienstschulen. Darüber hinaus zeigen sich Unterschiede bei der Dauer und der Länge der Kurse, wohingegen die methodischen Ansätze große Ähnlichkeiten aufweisen. So wurden bei einer Reihe von Kundendienstschulen zeitgleich mit dem Beginn der Schulungen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker neue Unterrichtsmethoden eingeführt, durch Gruppenarbeit verbunden mit einem hohen Anteil praktischer Übungen gefördert wird.

3) Aus den Aussagen der Teilnehmer geht hervor, daß das hier als „offenes" Schulungskonzept vorgestellte Ausbildungsangebot viele Elemente enthält, die positiv bewertet werden. Form (Kursdauer etwa ein Jahr), Inhalt (hoher Anteil praktischer Übungen und Gruppenarbeit während der Ausbildung) und praktische Umsetzbar-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

keit (die im Kurs erworbenen Kenntnisse und die verwendeten Unterlagen sind im betrieblichen Alltag nutzbar) werden von den Teilnehmern als sehr praxisnah und umsetzungsorientiert eingeschätzt. Da diese Elemente sowohl in den Kursen der Kundendienstschulen als auch in den Kursen der Berufsbildungszentren zu finden sind, hängt der Erfolg der Kurse offensichtlich weniger vom Schultyp als vielmehr von der Kursform und der Art und Weise der Vermittlung der Lerninhalte ab.

4) Die Kritik der befragten Teilnehmer richtet sich in erster Linie gegen bestimmte Aspekte der Ausbildung an Berufsbildungszentren und betrifft methodische Fragen sowie die Ausstattung der Lehrstätten. Eine zentrale Aufgabe scheint darin zu bestehen, die Voraussetzungen für eine stärker praktisch orientierte Ausbildung zu stärken bzw. zu schaffen. Maßnahmen können etwa sein:

   - eine Erhöhung des Anteils praktischer Übungen am Fahrzeug in Kleingruppen während der Ausbildung;
   - methodisch/didaktische Fortbildungen für die Ausbilder;
   - enge Kooperation mit den Automobilherstellern und den Herstellern von Diagnose- und Meßgeräten, um den Umgang mit den jeweils marktgängigen elektronisch gesteuerten Fahrzeugsystemen zu ermöglichen;
   - enge Kooperation mit den ortsansässigen Kfz-Betrieben, u.a. um qualifizierte Mitarbeiter als Ausbilder für die Kurse zu gewinnen.

5) Die Schaffung einer bundeseinheitlichen Fortbildungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker nach § 46 Abs. 2 BBiG bzw. § 42 Abs. 2 HandwO, die eine Vereinheitlichung der Abschlußprüfung bedeutet, wird von allen beteiligten Funktionsgruppen insbesondere deshalb begrüßt, weil damit eine Festigung des beruflichen Status´ der Inhaber der neuen Qualifikation erwartet wird.

5) Bisher liegen praktisch keine Erfahrungen darüber vor, welche Konsequenzen ein stärkeres Vordringen des „Auslagerungsmodells“ hätte, wenn die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker weitgehend auf die Berufsbildungszentren verlagert würde. Eine neue Form der Arbeitsteilung zwischen den Kundendienstschulen und den Berufsbildungszentren ist dann zu erwarten, wenn die bundeseinheitliche Fortbildungsverordnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker in Kraft tritt. Wie sich veränderte institutionelle Rahmenbedingungen auf den Zugang zur Ausbildung, das Profil der Teilnehmer und die Durchführung der Schulungen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker auswirken würden, ist gegenwärtig jedoch schwer einzuschätzen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

3. Die betriebliche Nutzung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation

3.1 Vorbemerkung

Die wissenschaftliche Begleitforschung stellte sich **zwei Hauptaufgaben**, wobei die erste im Teil B, 2. bearbeitete Aufgabe darin bestand, die Fortbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bei den verschiedenen dafür vorgesehenen Bildungseinrichtungen zu analysieren.

Eine angemessene Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten und Probleme, die mit der Einführung einer neuen Qualifikationsstufe verbunden sind, ist jedoch nur möglich, wenn auch die Situation ihrer Absolventen in der betrieblichen Praxis berücksichtigt wird. Deshalb bestand die **zweite Hauptaufgabe** der Begleitforschung darin, die betriebliche Nutzung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation zu untersuchen.

Wie die Ergebnisse bisheriger am Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung durchgeführter Qualifikationsforschung (Drexel, Nuber 1979; Drexel 1982) zeigen, ist nicht automatisch gewährleistet, daß in Betrieben, die vor neuen Anforderungen stehen, zu deren Bewältigung neue Bildungsgänge geschaffen werden, die Absolventen dieser Bildungsgänge auch auf Akzeptanz stoßen und ohne Probleme in das Gefüge der betrieblichen Arbeitsteilung integriert werden.

Wurden nun die oben zitierten ISF-Untersuchungen in verschiedenen Großbetrieben der Stahl- und Chemieindustrie mit vergleichsweise homogenen betrieblichen Konstellationen und daher auch relativ homogenen Problemlagen durchgeführt, hat die Untersuchung der betrieblichen Nutzung einer neuen Qualifikationsstufe im Kfz-Gewerbe von einem breiten Spektrum an betrieblichen Konstellationen auszugehen.[99] Um nun der Heterogenität der Kfz-Branche annähernd gerecht zu werden, wurde angestrebt, zumindest die wichtigsten und charakteristischsten Konstellationen in die Untersuchung einzubeziehen. Hierzu wurden in zwölf Kfz-Betrieben (sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern) Recherchen durchgeführt, die durch intensive Fallstudien in sieben ausgewählten Betrieben ergänzt wurden.[100] In diesen Fällen wurden neben einer ausführlichen Begehung der Betriebe Gespräche mit Vertretern aller betrieblichen Funktionsebenen geführt,

---

99 Anzutreffen sind z.B. markenfreie und -gebundene Betriebe und unterschiedliche Betriebsgrößenklassen (selbst im markengebundenen Bereich variieren die Beschäftigtenzahlen zwischen fünf und mehreren Hundert). Auch variiert die Situation der Kfz-Betriebe aufgrund unterschiedlicher Vertriebsstrategien der Automobilhersteller und einer stark divergierenden regionalen Arbeitsmarktsituation.

100 Das Instrument „Fallstudie" wird im Rahmen der Arbeiten des ISF seit langem und mit Erfolg zur Analyse komplexer nur qualitativ abzubildender Problemstellungen eingesetzt. Eine ausführliche Beschreibung der Potentiale des Instruments und seiner Einsatzbedingungen finden sich u.a. bei Altmann u.a. 1982.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

also mit Kraftfahrzeug-Servicetechnikern, ihren Kollegen, betrieblichen Vorgesetzten sowie den Betriebsinhabern bzw. Geschäftsleitungen oder Personalverantwortlichen.

Nach der ursprünglichen Vorstellung der Initiatoren des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers (vgl. Meyer 1993, S. 24) können Beschäftigte mit dem neuen Qualifikationsprofil überall da eingesetzt werden, wo bisher hoch- und höchstqualifizierte Mechaniker erforderlich waren. Dies sind Tätigkeiten mit umfassenden Spezialkenntnissen in den Bereichen Elektrik/Elektronik, Hydraulik/Pneumatik, ABS/ASR, Gemischaufbereitung, automatische Getriebe, Karosserieelektronik sowie Fahrwerkselektronik. Daneben wird der Einsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern dort für sinnvoll erachtet, wo besondere Diagnose-Fertigkeiten benötigt werden. Ferner kann die Verwendung der neu qualifizierten Arbeitskräfte auch darin bestehen, Arbeitsgruppen zu führen, die Kundendienstberater und Werkstattleiter in Spitzenzeiten zu entlasten, in der innerbetrieblichen Weiterbildung den Schulungsmeister zu unterstützen sowie im Arbeitsprozeß Lehrlinge bei der Ausbildung anzuleiten oder auch aktiv an der Lehrlingsausbildung mitzuwirken.

Die auf dem Hintergrund umfassender Erfahrungen mit vorausgegangenen Forschungsvorhaben in der Branche naheliegende Vermutung nun, daß aufgrund der Heterogenität der Kfz-Betriebe einerseits, der Neuartigkeit des Qualifikationsangebots Kraftfahrzeug-Servicetechniker andererseits sowie der bislang eher geringen Verbreitung von betrieblichen Personaleinsatzkonzepten im Kfz-Gewerbe überhaupt kein einheitliches Einsatzprofil für Kraftfahrzeug-Servicetechniker existiert, bei dem die genannten Einsatzmöglichkeiten alle in gleichem Umfang ausgeschöpft werden, wurde durch die qualitative Projektarbeit bestätigt. Dieses Faktum soll im folgenden Abschnitt 3.2 anhand von Fallbeispielen verdeutlicht werden, die sich zugleich für eine gewisse Typologisierung der Nutzung der technischen Seite der neuen Qualifikationsstufe (Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen und qualifizierte Diagnose) nutzen lassen.

Im Abschnitt 3.3 geht es darum, Probleme der betrieblichen Nutzung und Gratifizierung der neuen Qualifikationsstufe aufzuzeigen und Lösungsansätze zu diskutieren. Dazu sollen zunächst auf Basis der in Abschnitt 3.2 angeführten Fallbeispiele und anderer im Projekt erhobener Information bestimmte allgemeine Determinanten für die betriebliche Nutzung der technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation aufgezeigt, die spezifischen Probleme bestimmter Nutzungsformen dargestellt und Lösungsansätze benannt werden (Abschnitt 3.3.1). Anschließend wird auf die betriebliche Nutzung der nicht-technischen Einsatzmöglichkeiten des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers (Führung von Arbeitsgruppen, Kundenannahme, innerbetriebliche Weiterbildung, Lehrlingsausbildung) eingegangen und es werden ebenfalls die damit verbundenen Probleme diskutiert. (Abschnitt 3.3.2).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Im Abschnitt 3.3.3 wird die bisherige Entlohnungspraxis für Kraftfahrzeug-Servicetechniker dargestellt, werden damit verbundene Probleme analysiert und es wird aufgezeigt, welche Bedeutung tarifvertraglichen Regelungen für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker zukommt.

In Abschnitt 3.4 schließlich wird eine Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse zur betrieblichen Nutzung der neuen Qualifikationsstufe vorgenommen.

3.2 Typologie der betrieblichen Nutzung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation anhand von Fallbeispielen

3.2.1 Typ 1: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Spezialist

Die Praxis, daß nicht alle Beschäftigten in der Kfz-Werkstatt in gleichem Maß mit allen Arbeiten des vergleichsweise breiten Tätigkeitsspektrums in der Branche betraut sind, sondern einzelne Beschäftigte bestimmte Tätigkeitsschwerpunkte aufweisen, findet sich - wenn auch in sehr unterschiedlicher Ausprägung - in allen Typen von Kfz-Betrieben.

Dies ist zunächst nicht einer spezifischen Form von detailliert geplanter Arbeitsorganisation geschuldet, sondern hängt einerseits damit zusammen, daß von einigen Gesellen bestimmte Tätigkeitsfelder vorgezogen werden, die anderen Gesellen wiederum weniger liegen. Andererseits kann es auch sein, daß einige Beschäftigte erfolgreicher dabei sind (sei es auf Grund objektiver Qualifikationsmerkmale, sei es wegen besserer Durchsetzungsfähigkeit oder wegen besonders guter Beziehungen zu den Vorgesetzten), sich attraktivere Tätigkeiten herauszupicken bzw. weniger angenehmen aus dem Weg zu gehen. Daraus ergibt sich oft eine naturwüchsige Form der Arbeitsteilung dergestalt, daß bestimmte Gesellen mit der Arbeit an den von ihnen bevorzugten Fahrzeugtypen oder Aggregaten betraut werden, wenn solche Arbeiten in der Werkstatt anstehen, ohne jedoch ausschließlich mit solchen Arbeiten beschäftigt oder formell dazu „abgestellt" zu sein. Sie werden somit zu Experten für den Fahrzeugtyp X oder das Aggregat Y, ohne Spezialisten zu sein.

Ist diese Form der naturwüchsigen Arbeitsteilung in allen Typen von Kfz-Betrieben üblich, so gibt es insbesondere in großen Kfz-Betrieben (deren Zahl allerdings sehr begrenzt ist (vgl. Teil B 1., Übersicht 6 b) auch eine explizit vom Betrieb vorgesehene Spezialisierung bestimmter Mitarbeiter, d.h. deren fast ausschließliche Beschäftigung mit ganz bestimmten Arbeiten. Eine solche Spezialisierung kann einerseits aus der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung resultieren:

Einige Hersteller haben ihr Werkstattnetz so organisiert, daß nicht sämtliche Arbeiten in allen Betrieben des Netzes durchgeführt werden können, sondern für bestimmte Aufga-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ben auch nur bestimmte große, umsatzstarke Betriebe vorgesehen sind. Der Grund dafür ist, das für die Bewältigung solcher Aufgaben der Investitionsaufwand in entsprechende Arbeitsmittel so hoch ist, daß er sich nur amortisiert, wenn diese Arbeitsmittel kontinuierlich ausgelastet sind. Ein Beispiel dafür ist ein mehrere hunderttausend DM kostender Leistungsprüfstand für die Diagnose von Fehlfunktionen, die nur am fahrenden Wagen gemessen werden können. Ein anderes Beispiel sind Betriebe, die als sog. Stützpunkte eines bestimmten Fabrikats für den Einbau und die Reparatur bestimmter Aggregate - wie z.B. Klimaanlagen - fungieren. In Betrieben, die mit solchen Spezialaufgaben betraut sind, ist auch das Volumen der hierfür benötigten Arbeitszeit so umfangreich, daß damit einzelne Beschäftigte voll ausgelastet werden können. Da der Schulungsaufwand für solche Tätigkeiten vergleichsweise hoch ist, sind solche Aufgaben zumeist auf einzelne Mitarbeiter konzentriert.

Neben einer aus der zwischenbetrieblichen Arbeitsteilung resultierenden Spezialisierung einzelner Beschäftigter gibt es auch eine gleichfalls insbesondere in großen Kfz-Betrieben vorzufindende Spezialisierung aufgrund einer bewußt geplanten innerbetrieblichen Arbeitsteilung. Hierbei wird die Bewältigung bestimmter Arbeitsaufgaben von spezialisierten Abteilungen übernommen, deren Mitarbeiter eben überwiegend oder ausschließlich mit dem jeweils spezifischen Arbeitsgegenstand ihrer Abteilung (z.B Motoren, Getriebe, Kfz-Elektrik) konfrontiert sind.

Ein nun der zuletzt genannten Form der Spezialisierung gleichender Arbeitseinsatz des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers wird anhand der folgenden beiden Fallbeispiele (1 und 2) deutlich.

Fallbeispiel 1:

Bei dem Betrieb, in welchem der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker arbeitet, handelt es sich um den Hauptbetrieb eines sog. Kettenunternehmens, daß dem Markennetz des deutschen Herstellers N angeschlossen ist und zu dem insgesamt über 40 einzelne Betriebe gehören. Im Betrieb, in dem sämtliche Kfz-Dienstleistungen erledigt werden (Neu- und Gebrauchtwagenhandel, Reparatur, Auto-Elektrik, Karosseriebearbeitung, Lackiererei sowie Versicherungs- und Finanzierungsdienste), gibt es insgesamt rund 500 Beschäftigte. Die Reparatur der Fahrzeuge erfolgt in mehreren Werkstatthallen, in denen neben allgemeinen Reparaturarbeiten auch eine Spezialisierung auf bestimmte Bereiche existiert, z.B. auf Kfz-Elektrik, Motoren- und Getriebe sowie Kleintransporter. Im Betrieb wird im Leistungslohnsystem gearbeitet, wobei es ein monatliches Festgehalt gibt und zusätzliche Prämien für übererfüllte Arbeitswerte.[101].

Der in diesem Betrieb befragte Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Zeitpunkt des Interviews 33 Jahre alt, besitzt den qualifizierten Hauptschulabschluß, hat 1977 im Unternehmen eine Lehre als Kfz-Mechaniker begonnen und ist seitdem ununterbrochen dort beschäftigt. Er hat bereits vor der branchenweiten Einführung der Weiterbildung zum

---

101 Arbeitswerte sind Zeitvorgaben der Automobilhersteller für die Durchführung von Service- und Reparaturarbeiten in den Werkstätten ihres Markennetzes (vgl. Mendius u.a. 1992, S. 70 f.).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Kraftfahrzeug-Servicetechniker am markenspezifischen Weiterbildungskonzept des Herstellers N, dem sog. „Problemlöser" (vgl. Teil B, 2.3.1) teilgenommen. In diese Funktion gelangte er, weil in der Werkstatthalle, in der er zunächst als normaler Kfz-Mechaniker beschäftigt war, sein Vorgänger als Problemlöser, ein mitarbeitender Kfz-Mechaniker-Meister, die Aufgabe des Werkstattmeisters übernahm. Ausgewählt für die vom Betrieb bezahlte Teilnahme an der Problemlöserschulung wurde er deshalb, weil er als „Vollblutmechaniker" schon immer ein besonderes Interesse an Automobiltechnik hatte, sich deshalb auch in seiner Freizeit mit entsprechender Fachliteratur beschäftigte und seinen Vorgänger als Problemlöser bei dessen Abwesenheit vertrat. Bei Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzepts wurden er und ein weiterer Problemlöser aus einer anderen Werkstatthalle von ihren Werkstattmeistern gefragt, ob sie die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung absolvieren wollten. Da dies der Fall war, mußten beide innerhalb eines Jahres eine Reihe der für das Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzept des Herstellers N notwendigen Fragebögen beantworten (vgl. Teil B, 2.3.3, sog. „Selbstlernmodell"), um dann 1995 die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung ablegen zu können.

Die Arbeit in der Werkstatthalle, in der der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker beschäftigt ist, ist so organisiert, daß es drei Gruppen gibt, denen jeweils ein Kundendienstberater zugeteilt ist. Die Tätigkeiten in dieser Werkstatthalle sind „polarisiert" verteilt, weil einige Beschäftigte überwiegend mit der Durchführung der Fahrzeuginspektion betraut sind, die weniger hohe Anforderungen bezüglich moderner Qualifikationen stellt. Für die in zwei der drei Gruppen anfallenden Problemlösungsarbeiten hingegen sind ausschließlich der Kraftfahrzeug-Servicetechniker und für die dritte Gruppe ein mitarbeitender Meister zuständig. Da der Kraftfahrzeug-Servicetechniker in seiner Werkstatthalle gleichzeitig den Status eines sog. Chefmechanikers innehat, vertritt er den Werkstattmeister bei dessen Abwesenheit und besitzt dann auch Anweisungsbefugnis gegenüber seinen Kollegen. Mit anderen möglichen Aufgabenfeldern (Führung von Arbeitsgruppen, innerbetriebliche Weiterbildung, Lehrlingsausbildung, Kundenannahme) ist der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht konfrontiert, fallweise wird er jedoch vom Kundendienstberater zur Fahrzeugannahme hinzugezogen.

Was seine Entlohnung angeht, ist der Kraftfahrzeug-Servicetechniker tarifvertraglich knapp unter dem Meister eingestuft und bekommt dazu eine monatliche Zulage von 350 DM, weil Problemlösungsarbeiten, mit denen er fast seine gesamte Arbeitszeit zubringt, nicht mit Arbeitswerten belegt sind und er deshalb auch keine Prämie auf der Basis übererfüllter Arbeitswerte erhalten kann. Zwar ist der Kraftfahrzeug-Servicetechniker mit seinem Einkommen zufrieden, findet es jedoch ungerecht, daß jene Kollegen, denen es aufgrund ihrer hauptsächlichen Beschäftigung mit Routinearbeiten (z.B. Fahrzeuginspektionen) vergleichsweise leicht fällt, Arbeitswerte zu unterschreiten, aufgrund der hierfür erhaltenen Prämien einen Lohn erhalten, der sich nicht wesentlich von seinem eigenen Einkommen unterscheidet. Dieses betriebliche Entlohnungssystem hat aber umgekehrt auch den Effekt, daß der Kraftfahrzeug-Servicetechniker von seinen Kollegen nicht um seine anspruchsvolle Tätigkeit beneidet wird, was bei einer deutlichen auch finanziellen Heraushebung zu erwarten wäre.

Fallbeispiel 2:

Bei diesem Betrieb handelt es sich um die in einer Großstadt angesiedelte unselbständige Niederlassung des Importeurs V, in der sämtliche Kfz-Dienstleistungen angeboten werden. Die Belegschaft in der Werkstatt setzt sich zusammen aus acht Auszubildenden, fünf

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Meistern und 25 produktiven Beschäftigen, unter denen sich Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker, Karosseriebauer, Lackierer und vier Kraftfahrzeug-Servicetechniker befinden. Drei der Kraftfahrzeug-Servicetechniker haben ihre Ausbildung in der Kundendienstschule des Importeurs absolviert und werden auch entsprechend ihrer Qualifikation eingesetzt und entlohnt, was beim vierten, der sich am lokalen BBZ qualifiziert hat, jedoch nicht der Fall ist (s.u. Fallbeispiel 8). In der Werkstatt wird im Zeitlohn gearbeitet, jeder Werkstattmitarbeiter bekommt ein monatliches Fixgehalt. Arbeitswerte werden nur für die Abrechnung gegenüber dem Kunden und zur „Leistungskontrolle" gegenüber den produktiv Beschäftigten angewandt, wovon jedoch die in der Kundendienstschule des Importeurs ausgebildeten Kraftfahrzeug-Servicetechniker ausgenommen sind.

Der befragte Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Interviewzeitpunkt 32 Jahre alt, besitzt den qualifizierten Hauptschulabschluß, hat 1977 seine Lehre in einem anderen Händlerbetrieb der selben Marke begonnen, diese 1980 abgeschlossen und wechselte 1988 zum jetzigen Beschäftigungsbetrieb. Er hat sich schon immer für Elektronik interessiert und auch in seinem ersten Beschäftigungsbetrieb soweit wie möglich Weiterbildungsmaßnahmen des Importeurs besucht. Der richtige Durchbruch zur Elektronik erfolgte jedoch während seiner Grundwehrdienstzeit, wo ihm aufgrund für ihn glücklicher Umstände die für einen Wehrpflichtigen eigentlich unübliche Aufgabe eines Waffensystemelektronikers übertragen wurde. Nach seiner Grundwehrdienstzeit kehrte er wieder in seinen alten Lehrbetrieb zurück und besuchte dort weiterhin regelmäßig Lehrgänge im nahegelegenen Schulungszentrum des Importeurs. Dort wurde der Lehrgangsleiter auf ihn aufmerksam und wies ihn immer wieder telefonisch auf bestimmte interessante Lehrgänge hin. Gleichzeitig mußte er feststellen, daß seine erreichte Qualifikation in so einem kleinen Betrieb, wie es der damalige Beschäftigungsbetrieb war, nicht ausreichend abgefordert wurde, weil nur ca. einmal pro Woche ein Auto mit einem elektronischen Problem im Betrieb auftauchte. Zu dieser Zeit wurde er von dem erwähnten Lehrgangsleiter gefragt, ob er Interesse an einer Position als Spezialist für Elektronikprobleme mit entsprechender Qualifizierungsmöglichkeit in der betreffenden Niederlassung des Importeurs habe. Daraufhin wechselte er in die Niederlassung und wurde schon nach zwei Monaten auf die damals ein Jahr existierende markenspezifische Qualifizierung zum Diagnosetechniker des Importeurs V geschickt (vgl. Teil B, 2.3.3, sog. „hierarchisches Modell"). Zu dieser Ausbildung mußte er keinen finanziellen Beitrag leisten. Die Diagnosetechniker-Ausbildung wurde von ihm 1988, von zwei weiteren Kollegen 1987 und 1989 abgeschlossen. 1994 dann wurden die drei Diagnosetechniker des Betriebes vom erwähnten Lehrgangsleiter auf die Möglichkeit der ZDK-Zertifizierung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker angesprochen. Alle drei machten davon Gebrauch und mußten zusätzlich nur noch das Modul „Service- Kommunikation" und die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung absolvieren.

In der Werkstatt der Niederlassung wird in Gruppen gearbeitet. Es gibt zwei Gruppen für Kfz-Mechanik-Arbeiten (zusammengesetzt aus dem Annahmemeister (Serviceberater), den Kfz-Mechanikern und einem Gruppenführer, der entweder ein erfahrener Geselle oder ein mitarbeitender Meister ist), die Gruppe der Spengler und Lackierer und das "High-Tech-Team", das ausschließlich aus den drei markenspezifisch qualifizierten Kraftfahrzeug-Servicetechnikern (bzw. Diagnosetechnikern) besteht. Zu den Aufgaben dieser Gruppe gehört außerdem die Weiterbildung der Kfz-Mechaniker, da regelmäßig für ein bis zwei Monate ein Mechaniker aus einer anderen Gruppe in das High-Tech-Team hineingenommen wird, um dort auf den neuesten Wissensstand gebracht zu werden. Außerdem werden diesem Team regelmäßig Azubis beigeordnet.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Das „High-Tech-Team“ ist zu ca. 80 % mit hochqualifizierten Arbeiten befaßt, die restlichen 20 % sind normale Mechanikerarbeiten. Dieses Team verwaltet sich selbst, d.h., seine Mitglieder vereinbaren mit den Kunden selbständig einen Termin und nehmen die Fahrzeuge auch selbst an. Dabei gelangen zu bearbeitende Fahrzeuge auf drei verschiedenen Wegen in die Obhut des „High-Tech-Teams“. Zum einen wollen manche Kunden von sich aus ihr Fahrzeug nur vom „High-Tech-Team“ betreuen lassen. Zum anderen wird bei telefonischer Anmeldung der Kunde gefragt, welche Defekte das Fahrzeug aufweist, worauf u.U. schon im Vorfeld ein Defekt als Aufgabe für das „High-Tech-Team“ identifiziert werden kann. Wenn schließlich ein Kunde unangemeldet kommt, hat der Serviceberater die Möglichkeit, mit ihm zur Beratung zum High-Tech-Team zu gehen, wenn er den Defekt als besonders kompliziert ansieht.

Die Entlohnung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker, die ihre Prüfung in der Kundendienstschule des Importeurs absolviert haben, erfolgt nach tarifvertraglicher Einstufung eine Stufe unter dem Meister.

3.2.2 Typ 2: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Experte

In den folgenden beiden Fallbeispielen sind Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betriebliche Experten für Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen und Fehlerdiagnose eingesetzt. Dies bedeutet, daß solche Arbeite zwar primär an sie vergeben werden, andere Kollegen deshalb jedoch nicht grundsätzlich davon ausgeschlossen sind und sich bei der Erledigung dieser Arbeiten bei Bedarf vom Kraftfahrzeug-Servicetechniker Rat holen können.

Fallbeispiel 3:

Hier handelt es sich um einen Händlerbetrieb des deutschen Automobilherstellers N in der Umlandgemeinde einer Großstadt, der sämtliche Aufgabenbereiche eines Kfz-Betriebes abdeckt. In der Werkstatt arbeiten 16 Beschäftige mit der Basisqualifikation des Kfz-Mechanikers, darunter zwei mitarbeitende Meister und ein beim Hersteller ausgebildeter Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Daneben gibt es noch einen Werkstattmeister und zwei Meister, die als Kundendienstberater eingesetzt sind, zwei Karosseriebauer, zwei Autolackierer, drei Anlernkräfte für die Gebrauchtwagenaufbereitung sowie fünf Auszubildende. Im Betrieb wird im Zeitlohnsystem gearbeitet, wobei Arbeitswerte nur insofern eine Rolle spielen, als bei Wünschen nach besserer Bezahlung bzw. Eingruppierung darauf geachtet wird, wie gut jemand Arbeitswerte erfüllt.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Befragungszeitpunkt 34 Jahre alt, besitzt den qualifizierten Hauptschulabschluß und ist seit Beginn der Lehre 1976 im Betrieb beschäftigt. Er hat zunächst am Weiterbildungskonzept des Herstellers N, genannt „Problemlöser“, teilgenommen (vgl. Teil B, 2.3.3, sog. „Selbstlernmodell“), obwohl seitens des Betriebes zunächst ein anderer Kfz-Mechaniker dafür vorgesehen war. Diesem war der Lehrgang jedoch zu schwierig, so daß er ihn nach kurzer Zeit abbrach. Deshalb wurde dem jetzigen Kraftfahrzeug-Servicetechniker vom Kundendienstleiter des Betriebes angeboten, die Problemlöser-Ausbildung zu absolvieren. Schon davor wuchs er jedoch in die Rolle des betrieblichen Elektronik-Experten hinein, da er markenspezifische Elek-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

tronikkurse besuchte und sich auch in der Freizeit mit Hilfe von Fachbüchern auf diesem Gebiet kundig machte. Nach der branchenweiten Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzepts wurde ihm seitens des Herstellers angeboten, die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung zu absolvieren, wofür er auch vom Betrieb unterstützt wurde.

Die Arbeit in der Werkstatt ist so organisiert, daß der Kunde zunächst zur Reparaturannahme kommt, wo ein Kundendienstberater mit ihm das Problem bespricht und eventuell eine Probefahrt macht. Wenn das Problem nicht unmittelbar behoben werden kann, wird ein Auftrag eröffnet, der an den Werkstattmeister geht, welcher dann für die Verteilung der Arbeit auf die einzelnen Beschäftigten sorgt. Prinzipiell macht der Kraftfahrzeug-Servicetechniker die gleichen Arbeiten wie seine Kollegen, ist aber von einfacheren Tätigkeiten wie z.B. Öl- und Reifenwechsel i.d.R. ausgenommen. Nach seiner Schätzung bestehen ungefähr 70 % seiner Arbeit aus Aufgaben, für die seine Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation von Nutzen ist. Obwohl auch die zwei mitarbeitenden Meister und ein junger Kfz-Mechaniker mit Elektronikproblemen umgehen können und hier den Kraftfahrzeug-Servicetechniker bei Abwesenheit auch vertreten müssen, wird primär letzterer mit derartigen Aufgaben betraut, weil er sie am raschesten lösen kann. Seitens der Geschäftsleitung wird davon ausgegangen, daß in Zukunft ein zweiter Kraftfahrzeug-Servicetechniker eingesetzt werden soll, da bei Abwesenheit des ersten diffizile Probleme auch von jenen Beschäftigten nicht zu lösen sind, die bisher als Vertretung fungieren.[102]

Dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker sind bei seiner Arbeit regelmäßig Azubis zugeordnet, eine formale Funktion als innerbetrieblicher Weiterbildner besitzt er nicht.

Das Einkommen des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers in diesem Betrieb liegt ca. 30 % über dem eines normalen Gesellen.

Fallbeispiel 4:

Bei diesem Fall handelt es sich um den Betrieb des deutschen Herstellers G in einer Großstadt. Die Tätigkeitsbereiche des Betriebes sind der Neu- und Gebrauchtwagenhandel sowie die Kfz-Wartung und -Reparatur. In einem nahegelegenen Zweigbetrieb werden zusätzlich Karosserie- und Lackierarbeiten durchgeführt. Die Werkstatt des Hauptbetriebes gliedert sich in eine Kfz-Mechanik-Abteilung und eine Kfz-Elektrik-Abteilung. In ersterer sind zwölf Gesellen und zwei mitarbeitende Meister beschäftigt, in der Elektrik-Abteilung vier Gesellen und ein Kraftfahrzeug-Servicetechniker, der seine Qualifikation bei der Kundendienstschule des Herstellers erworben hat. Ein weiterer Kraftfahrzeug-Servicetechniker - Kfz-Mechaniker von seiner Ausbildung und in der Kfz-Mechanik-Abteilung beschäftigt - hat mittlerweile gekündigt, weil er in einem anderen Betrieb der gleichen Marke seine neue Qualifikation lukrativer vermarkten konnte. Die Kundenannahme wird von vier Kundendienstberatern bestritten. Im Betrieb wird im Leistungslohn gearbeitet.

---

102 Aufgrund dieser Tatsache haben wir den Fall dieses Kraftfahrzeug-Servicetechnikers der Kategorie „Experte" zugeordnet, obwohl seine Auslastung mit 70 % „kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanter" Arbeiten zunächst eine Einordnung in die Kategorie „Spezialist" nahelegte.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Der in diesem Betrieb interviewte Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Befragungszeitpunkt 40 Jahre alt, begann 1969 im Betrieb als Auszubildender für das Kfz-Elektriker-Handwerk und hat 1994 zusammen mit einem Kollegen - einem Kfz-Mechaniker - die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung beim Herstellers absolviert. 1993 hatten je zwei Beschäftigte aus dem Hauptbetrieb und dem Zweigbetrieb, die aus der Fachpresse von der neuen Qualifizierungsmöglichkeit erfahren hatten, ihr Interesse am Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgang des Herstellers bekundet. Zu diesem Zeitpunkt war der Betrieb jedoch weder über den Inhalt der Weiterbildungsmaßnahme noch über entsprechende Einsatzmöglichkeiten für ihre Absolventen informiert. Nachdem jedoch beim Hersteller entsprechende Informationen eingeholt wurden, schickte man die beiden Interessenten aus dem Hauptbetrieb zur Ausbildung, weil diese einerseits bereits viele markenspezifische Lehrgänge besucht hatten, andererseits man der Auffassung war, daß die neue Qualifikation im Hauptbetrieb wichtiger sei als im Zweigbetrieb. Die Kosten der Kursteilnahme wurden voll vom Betrieb übernommen.

Nach der Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker änderte sich am Einsatzfeld der betreffenden Beschäftigten nichts, da sie schon vor der Maßnahme für Problemfälle zuständig waren, der eine in seiner Funktion als Kfz-Mechaniker, der andere als Kfz-Elektriker. Die Lösung von Problemfällen war und ist jedoch nicht ausschließlich den Kraftfahrzeug-Servicetechnikern vorbehalten. Auch andere Beschäftigte werden damit betraut und können sich, falls sie Rat brauchen, an den Kraftfahrzeug-Servicetechniker halten. Die beiden Kraftfahrzeug-Servicetechniker wurden nach ihrer Ausbildung bei schwierigen Problemfällen verstärkt auch zu Ansprechpartnern für die Kundendienstberater, da diese selbst nicht mehr praktisch arbeiten und deshalb bei Problemfällen nicht kompetent genug sind, deren Ursachen abzuschätzen. In der Lehrlingsausbildung ist der befragte Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht eingesetzt.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker erhält einen spezifischen Zuschlag für seine Zusatzqualifikation. Er beklagt, daß er wie seine Kollegen auch im Leistungslohn arbeitet, jedoch aufgrund der von ihm in erster Linie durchzuführenden Sucharbeiten, die nicht mit Arbeitswerten belegt sind, seine Arbeitswerte-Monatsbilanz immer zuwenig Arbeitswerte aufweist. Er vermutet, daß er deshalb trotz seiner Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Zulage gegenüber solchen Kollegen beim Einkommen benachteiligt ist, die viele Inspektionen machen und dafür auch eine überaus positive Arbeitswerte-Monatsbilanz aufweisen.

3.2.3 Typ 3: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker als Mitarbeiter mit nützlicher Zusatzqualifikation

Bei den folgenden drei Fallbeispielen handelt es sich um Betriebe, die aufgrund ihrer spezifischen Struktur bzw. Arbeitsorganisation die Qualifikation ihrer Kraftfahrzeug-Servicetechniker nur in geringem Maße abfordern und deshalb auch kaum oder überhaupt nicht gratifizieren.

Fallbeispiel 5:

In diesem Fall handelt es sich um einen Unterhändler der Marke I in einem großstadtnahen Dorf. Neben dem Handel mit Neu- und Gebrauchtwagen und der Kfz-Reparatur werden im Betrieb auch Autoelektrik-, Lackier- und Karosseriearbeiten erledigt. In der

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Werkstatt gibt es fünf Kfz-Mechaniker - davon einen mit der Zusatzqualifikation als Kraftfahrzeug-Servicetechniker, die er am lokalen BBZ erworben hat - und einen mitarbeitenden Kfz-Mechaniker-Meister, der eine Art Vorarbeiterfunktion innehat sowie einen Autolackierer-Meister. Auszubildende gibt es im Betrieb aufgrund mangelnden Interesses von Bewerbern seit vier Jahren nicht mehr. Geleitet wird die Werkstatt vom Betriebsinhaber, einem Kfz-Elektriker-Meister. Das betriebliche Lohnsystem ist ein reines Zeitlohnsystem auf Stundenlohnbasis.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker in diesem Betrieb war zum Interviewzeitpunkt 24 Jahre alt, besitzt den qualifizierten Hauptschulabschluß sowie einen Berufsabschluß als Kfz-Mechaniker. In seinem jetzigen Betrieb ist er seit drei Jahren beschäftigt. Die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker hat er am nächstgelegenen BBZ absolviert und Anfang 1995 mit der Prüfung abgeschlossen. Von der Weiterbildungsmöglichkeit am BBZ hat er aus der Tageszeitung erfahren, wobei sein Entschluß zur Teilnahme am Lehrgang von zwei Motiven geleitet wurde. Einerseits hielt er eine Qualifizierung im Elektronikbereich für notwendig, weil dies die technische Entwicklung in der Kfz-Branche erfordere. Andererseits sah er die Maßnahme auch als sinnvolle Vorbereitung auf die Meisterschule, zu der er sich kurz nach dem Interviewzeitpunkt anmelden wollte. Auch sein Chef hat ihm zugeraten, die Maßnahme zu absolvieren, sich jedoch nicht an ihrer Finanzierung beteiligt. Allerdings wurde dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker eine Lohnerhöhung von 200 DM pro Monat ein halbes Jahr nach Ausbildungsabschluß in Aussicht gestellt, falls er sich mit seiner neuen Qualifikation in der Praxis bewähren würde.

Die Kundenannahme in diesem Betrieb wird vom Inhaber durchgeführt, der auch die Arbeitsaufgaben auf die Werkstattmitarbeiter verteilt. Dabei wird darauf geachtet, daß die Beschäftigten möglichst gleichmäßig mit den verschiedenen Aufgaben konfrontiert werden. Allerdings gibt es auch bestimmte Arbeiten, die Beschäftigten nach deren Eignung zugewiesen werden, worunter der Betriebsinhaber Qualifikation, vorhandene Erfahrungen und Interesse versteht.

Als betrieblicher Experte für Diagnoseaufgaben und Arbeiten im Bereich Elektrik/Elektronik fungierte früher ausschließlich der Bruder des Betriebsinhabers, ein Kfz-Mechaniker. Mit diesem Aufgabenfeld wird jedoch auch seit Beendigung seiner Ausbildung zunehmend der Kraftfahrzeug-Servicetechniker konfrontiert, wobei es aufgrund des guten Betriebsklimas offenbar keine Kompetenzstreitigkeiten gibt.

Fallbeispiel 6:

Der betreffende Betrieb ist ein Händler des Importeurs H in einer großstädtischen Umlandgemeinde. Er wird von zwei Kompagnons geleitet, die beide Kfz-Mechaniker-Meister sind, wobei der eine primär den kaufmännischen Bereich abdeckt, der andere in erster Linie für die Leitung der Werkstatt zuständig ist. Neben dem Neu- und Gebrauchtwagenhandel und mechanischen Reparaturarbeiten werden auch Kfz-Elektrik- und Karosseriearbeiten durchgeführt, kleinere Lackierarbeiten werden selbst gemacht, größere Lackierarbeiten an eine Autolackiererei vergeben. In der Werkstatt sind ein Auszubildender und zwei Kfz-Mechaniker beschäftigt, von denen einer im Januar 1995 am nächstgelegenen BBZ die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung abgeschlossen hat.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Befragungszeitpunkt 31 Jahre alt, stammt aus der ehemaligen DDR, hat dort 1980 eine Lehre als LKW-Mechaniker begonnen,

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

nach der Wende drei Jahre in einem Betrieb des Importeurs L gearbeitet und anschließend in seinem jetzigen Betrieb angefangen. 1994 wurde er von seinem Chef - der an der Qualifizierung eines Mitarbeiters im Elektronikbereich hohes Interesse hatte - gefragt, ob er am Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs des nahegelegenen BBZ teilnehmen wolle. Er erklärte sich einverstanden, da dies seinen eigenen Qualifizierungsinteressen entgegenkam und die Kursgebühr vom Betrieb übernommen wurde.

Die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker am BBZ wurde vom Betrieb deshalb der herstellerspezifischen Maßnahme vorgezogen, weil die Teilnahme an den beim Hersteller vorgesehenen Wochenmodulen einerseits eine ca. 20-30tägige bezahlte Abwesenheit des Mitarbeiters bedeutet hätte. Andererseits hätte der Betrieb die Hotelkosten übernehmen müssen. Die Teilnahme am BBZ-Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs hingegen hat nur die bezahlte Freistellung am Freitag ab 12 Uhr (am Freitag wird im Betrieb bis 17 Uhr gearbeitet) notwendig gemacht. Außerdem war man der Auffassung, daß die Qualifizierungsbedürfnisse einer kleinen Werkstatt auch über die markenübergreifende allgemeine Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung eines BBZ befriedigt werden könnten. Bei einer kleinen Werkstatt, so die Meinung des interviewten Betriebsmitinhabers, reiche es aus, wenn ein Kraftfahrzeug-Servicetechniker wisse, wovon in den Diagnoseanleitungen der Werkstatthandbücher überhaupt die Rede sei.

Eine Arbeitsteilung zwischen dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker und seinem Kollegen gibt es insofern, als ersterer fallweise mit dem Einbau von elektrischen Schiebedächern, Radios, Diebstahlschutz-Systemen u.ä. sowie mit Problemlösungsarbeiten betraut ist, wobei diese Arbeiten jedoch maximal 20 % seiner Arbeitszeit in Anspruch nehmen. Der Anteil markenfremder Fahrzeuge beträgt immerhin 40 % an den Werkstattdurchgängen. Solche Pkw werden aber nicht angenommen, wenn erkennbar ist, daß eine Diagnose aufgrund des Fehlens entsprechender markenspezifischer Arbeitsmittel und Fahrzeugdaten nicht möglich ist oder nur unter sehr großem Aufwand, den der Kunde dann wahrscheinlich nicht zu honorieren bereit wäre.

Eine Lohnerhöhung aufgrund seiner neuen Qualifikation hat der Kraftfahrzeug-Servicetechniker zum Interviewzeitpunkt, der ein halbes Jahr nach der Abschlußprüfung lag, noch nicht erhalten. Nach Auskunft des Betriebsinhabers ist zwar eine Gehaltsaufbesserung geplant, deren Höhe konnte er aber noch nicht mitteilen.

Fallbeispiel 7:

Dieser Betrieb ist eine freie Werkstatt mit angegliedertem Abschleppdienst in einem Dorf, das im Einzugsbereich einer Großstadt liegt. Neben der Fahrzeugreparatur bestehen ein Gebrauchtwagenhandel und der Vertrieb von Neuwagen verschiedener Marken, die dem Betrieb durch befreundete Händler in Kommission überlassen werden. Neben dem Betriebsinhaber gibt es nur einen Beschäftigten, einen Kraftfahrzeug-Servicetechniker, der sich am lokalen BBZ qualifiziert hat. Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker ist für sämtliche Werkstattarbeiten zuständig, während der Inhaber den Abschleppdienst, den Fahrzeughandel und Verwaltungsarbeiten erledigt und nur bei hohem Arbeitsanfall in der Werkstatt mithilft.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker, zum Befragungszeitpunkt 27 Jahre alt, besitzt den qualifizierten Hauptschulabschluß und einen Berufsabschluß als Kfz-Mechaniker. Seine Lehre hat er von 1984 bis 1987 in einem Vertragsunternehmen des deutschen Herstellers

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

D absolviert, anschließend leistete er seinen Grundwehrdienst ab, arbeitete danach in einem Händlerbetrieb des deutschen Herstellers N und war - bevor er zu seinem jetzigen Betrieb wechselte - bei einem LKW-Hersteller in der Konstruktion beschäftigt. Vor seiner Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung hat er den gänzlichen Ausstieg aus der Kfz-Branche in Erwägung gezogen, weil er hier - die Meisterschule wäre für ihn aus finanziellen Gründen nicht in Betracht gekommen - keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr für sich gesehen hat. Da er durch die Qualifizierung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker gewisse Entwicklungsperspektiven erwartete und auch sein Chef ihm zur Teilnahme am Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgang des nahegelegenen BBZ riet, begann er diesen schließlich im September 1994 und schloß ihn im Januar 1995 mit der Prüfung ab.

Für die meisten Arbeiten, mit denen der Kraftfahrzeug-Servicetechniker in dieser Werkstatt konfrontiert ist, ist seine neue Qualifikation nicht nötig. Als freie Werkstatt ist man in der Regel nur selten mit Defekten an elektronisch-mechanischen Systemen konfrontiert, weil man keine Fahrzeuge annehmen kann, bei denen eine Diagnose nur mit Hilfe entsprechender markenspezifischer Arbeitsmittel und Fahrzeugdaten möglich ist. Allerdings ist der Betrieb auch nicht mit fabrikatsübergreifenden Arbeitsmitteln ausgestattet, mit deren Hilfe man auch ohne nur Markenwerkstätten zugänglichen Informationen bestimmte Defekte diagnostizieren kann. Eine derartige Investition wurde bisher noch nicht getätigt, weil zuvor noch die Kredite für zwei neu angeschaffte Abschleppwagen getilgt werden müssen. Dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker wird seitens der Werkstatt nicht einmal ein Multimeter zur Verfügung gestellt, weshalb er sein eigenes Gerät mit in die Werkstatt bringt. Manchmal gelingt es dem Betriebsinhaber, fallweise benötigte fabrikatsspezifische Informationen von Markenbetrieben in der Umgebung zu erhalten, deren Inhaber er gut kennt. Wenn er, so seine Erfahrung, allerdings in einer Fabrikatswerkstatt anrufe und dort sich die Sichtweise verfestige, es würde sich bei dem geschilderten Fall um eine rentable Arbeit handeln, würde natürlich versucht, die benötigten Informationen zurückzuhalten, um diese Arbeit in die eigene Werkstatt zu bekommen. Der freien Werkstatt bliebe dann nur eine Provision.

Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker erhält Zeitlohn, eine Lohnerhöhung aufgrund seiner neuen Qualifikation wurde zwar diskutiert, allerdings mit dem Argument verweigert, der Betrieb könne sich diese im Moment nicht leisten. Aus diesem Grund plant der Kraftfahrzeug-Servicetechniker, sich nach einer Stelle umzusehen, wo er bessere Chancen hat, seine neue Qualifikation einzubringen und adäquat gratifiziert zu werden.

3.2.4 Typ 4: Der Kraftfahrzeug-Servicetechniker: Qualifikation ohne Anwendungsmöglichkeit im Beschäftigungsbetrieb

Das letzte Fallbeispiel zeigt auf, daß es aufgrund einer bestimmten betrieblichen Konstellation möglich ist, daß die neue Qualifikation überhaupt nicht im Betrieb eingebracht werden kann und dementsprechend auch keine Verbesserung beim Einkommen möglich ist.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Fallbeispiel 8:

Hierbei handelt es sich um den gleichen Betrieb wie im Fallbeispiel 2, einer unselbständigen Niederlassung des Importeurs V. Neben drei Kraftfahrzeug-Servicetechnikern, die die markenspezifische Ausbildung durchlaufen haben und auch entsprechend ihrer Qualifikation eingesetzt und entlohnt werden, gibt es noch einen vierten, der die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung am lokalen BBZ absolviert hat, jedoch nicht als Kraftfahrzeug-Servicetechniker eingesetzt und entlohnt wird.

Der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker war zum Befragungszeitpunkt 26 Jahre alt. Nach dem Abitur begann er ein technisches Fachhochschul-Studium, brach dieses aber aufgrund einer fehlgeschlagenen Prüfung ab und absolvierte von 1989 bis 1992 in seinem jetzigen Betrieb eine Lehre als Kfz-Mechaniker. Da er sich beruflich weiterentwickeln wollte, meldete er sich beim örtlichen BBZ zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung an. Davon verständigte er auch seinen Werkstattleiter, der ihm nach einem Gespräch mit dem Geschäftsführer mitteilte, daß der Betrieb die Kursgebühren übernehmen werde, ohne daß der angehende Kraftfahrzeug-Servicetechniker darum gebeten hatte. Einen im Anschluß an die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung veränderten Arbeitseinsatz bzw. eine höhere Entlohnung wollte der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker bei dem Gespräch mit dem Werkstattleiter noch nicht ansprechen, ging aber davon aus, daß sich danach an seiner betrieblichen Situation etwas ändern würde, was aber nicht der Fall war. Dabei wäre ihm weniger eine Lohnerhöhung als ein anspruchsvollerer Aufgabenbereich wichtig gewesen. Da gerade ein Kollege die markenspezifische Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung absolviert, der die drei Kraftfahrzeug-Servicetechniker des „High-Tech-Teams" verstärken soll, glaubt der beim BBZ qualifizierte Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht, jemals eine Chance zu haben, im Betrieb mit interessanten Aufgaben im Bereich Diagnose bzw. Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen betraut zu werden, da diese fast ausschließlich vom „High-Tech-Team" bearbeitet werden. Diese Perspektive empfindet er als sehr enttäuschend, weil er eine ganze Menge Energie und Freizeit in seine Weiterbildung investiert hat, um beruflich weiterzukommen. Aufgrund dieser Enttäuschung und um seinen Ärger zum Ausdruck zu bringen, hat er auch, als ihm der Werkstattleiter die Teilnahme an einer markenspezifischen Weiterbildungsmaßnahme zum Thema „Dieseleinspritzanlagen" angeboten hat, diese abgelehnt, obwohl ihn der Lehrgang inhaltlich sehr interessiert hätte. Seitens des Werkstattleiters besteht die Einschätzung, daß der am BBZ ausgebildete Kraftfahrzeug-Servicetechniker durchaus ambitioniert ist, allerdings noch nicht so weit wäre, im „High-Tech-Team" der Kraftfahrzeug-Servicetechniker mitzuarbeiten. Er kann sich jedoch vorstellen, daß dieser, wenn er noch einige Erfahrungen gesammelt hat, als Kraftfahrzeug-Servicetechniker auch zum Einsatz kommt, wenn er noch einige markenspezifische Module besuchen würde.

Aufgrund seiner unbefriedigenden betrieblichen Situation hat der betreffende Kraftfahrzeug-Servicetechniker auch schon überlegt, sich in anderen Betrieben zu bewerben.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

3.3 Probleme der betrieblichen Nutzung und Gratifizierung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation und Lösungsansätze

3.3.1 Determinanten der betrieblichen Nutzung der technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation

Natürlich können die im vorhergehenden Abschnitt angeführten Fallbeispiele nicht den Anspruch erheben, im statistischen Sinne repräsentativ zu sein für den Einsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern in der gesamten Kfz-Branche. Dennoch lassen sich aus ihnen unter Hinzunahme anderweitiger im Projekt erhobener Informationen bestimmte allgemeine Determinanten für die betriebliche Nutzung der technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation extrahieren, die spezifischen Probleme bestimmter Nutzungsformen benennen und Lösungsansätze aufzeigen.

(1) Das Ausmaß jener Tätigkeiten, die umfassende Spezialkenntnisse in den oben genannten Bereichen sowie besondere Diagnosefertigkeiten erfordern, hängt zunächst davon ab, ob ein Betrieb fabrikatsgebunden ist. **Freie Werkstätten** können nämlich, auch wenn entsprechende Qualifikationen vorhanden sind, viele Defekte an elektronisch-mechanischen Systemen nicht diagnostizieren, weil ihnen sowohl die hierfür notwendigen fabrikatsspezifischen Arbeitsmittel[103] fehlen als auch bestimmte technische Informationen nicht ohne weiteres zugänglich sind. Deshalb werden von markenfreien Werkstätten Fahrzeuge, bei denen erkennbar ist, daß eine Diagnose aufgrund des Fehlens entsprechender Arbeitsmittel und Fahrzeugdaten nicht oder nur unter sehr großem Aufwand - den der Kunde dann wahrscheinlich nicht zu honorieren bereit wäre - möglich ist, oft erst gar nicht angenommen. Nur wenn seitens einer markenfreien Werkstatt gute Kontakte zu einer Werkstatt des zu diagnostizierenden Fabrikats bestehen und dadurch die Möglichkeit existiert, an die ggf. benötigten Fahrzeugdaten zu gelangen, wird eventuell eine Diagnose gewagt.

Möglicherweise ändert sich diese Situation jedoch gerade, da die sog. „Gruppenfreistellungsverordnung" (GVO) der Europäischen Union, die Automobile wegen ihrer Komplexität von den allgemeinen Wettbewerbsvorschriften der EU befreit, zum 30. Juni 1995 ausgelaufen ist und durch eine neue GVO ersetzt wurde, die bis zum 30. September 2002 anwendbar ist. Einerseits bleibt in der neuen GVO - bis auf kleine Änderungen - mit der sog. „selektiven Vertriebsbindung" ein wichtiger Passus der alten Verordnung erhalten, wonach es den Automobilherstellern weiterhin gestattet ist, ihre Händler für genau abgegrenzte Gebiete selbst auszusuchen. Andererseits verpflichtet die GVO die Hersteller, „... nicht ihrem Vertriebsnetz angeschlossene Reparaturunternehmen die zur Instandsetzung und -haltung von Kraftfahrzeugen ihrer Marke erforderlichen technischen Informationen zur Verfügung zu stellen; hierbei ist dem berechtigten Interesse des Herstellers Rechnung zu tragen, bei der Lizenzvergabe an Dritte selbst über Art und Weise der Verwertung

---

103 So sind bei bestimmten Fabrikaten spezielle Fehlerauslesegeräte erforderlich, die mittels eines fabrikatsspezifischen Diagnosesteckers an das Fahrzeug angeschlossen werden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

seiner geistigen Eigentumsrechte oder seines wesentlichen und geheimen und in einer geeigneten Form identifizierten technischen Wissens zu entscheiden. Allerdings darf die Ausübung dieser Rechte weder diskriminierend noch sonst mißbräuchlich sein." (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 145/25 vom 29.6.95)

Auch sind mittlerweile Meß- und Diagnosegeräte auf dem Markt, mit denen ein rascher Zugriff auf bislang nur Fabrikatswerkstätten zur Verfügung stehenden Herstellerdaten möglich ist. Beispielsweise umfaßt ein bestimmtes - erstmals 1995 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA) vorgestelltes - Testgerät laut Herstellerinformation u.a. einen Motortester, ein Fehlerspeicherauslesegerät für alle Fahrzeugtypen namhafter Hersteller, eine On-Board-Diagnose-Möglichkeit sowie eine Datenbank mit allen Werkstattdaten namhafter Hersteller und Fahrzeugtypen, die über ein halbjährlich geliefertes Update mit Hilfe des eingebauten CD-ROM-Laufwerks aktualisiert werden kann. Zudem ist im Verkaufspreis dieses Testgeräts ein Modemanschluß der Telekom enthalten, wodurch jeder Anwender die Möglichkeit erhält, mit der Zentrale des Testgerät-Herstellers zu kommunizieren. Damit kann der Kunde der Zentrale sein Probleme mitteilen, welche dann mit Hilfe ihres Großrechners überprüft, ob dieses Problem bereits bekannt ist oder eigene Nachforschungen anstellt, um dem Kunden eine zufriedenstellende Antwort per Modem zu übermitteln zu können.

(2) Des weiteren ist es die **Betriebsgröße**, von der das Maß an „kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanten" Tätigkeiten bestimmt wird. Nach Auskunft der befragten Experten beträgt der Anteil solcher Arbeiten derzeit im Durchschnitt zehn bis 15 % an den in Fabrikatsbetrieben insgesamt anfallenden Arbeiten. Allerdings wird allgemein erwartet, daß der Anteil solcher Arbeiten aufgrund der technischen Entwicklung weiter zunehmen wird.

Zum einen wird das Volumen der Fahrzeuginspektionen (Ölwechsel, Wechsel der Bremsflüssigkeit etc.), deren Durchführung bislang nicht unbedingt eine hohe Qualifikation erforderte, aufgrund der weiteren Verlängerung von Wartungsintervallen schrumpfen,[104] während zum anderen Arbeiten, für die eine Qualifikation als Kraftfahrzeug-Servicetechniker von hohem Nutzen ist, weiter an Bedeutung gewinnen werden. Zu nennen sind hier beispielsweise (im Gefolge erwartbarer Vorgaben zur massiven Verbrauchs- und Emissionsreduzierung) neuartige Motormanagement-, Gemischaufbereitungs- und Abgasverringerungssysteme. (Die jetzt mit erheblichem finanziellem und qualifikatorischem Aufwand zu bewältigende Durchführung der AU II, d.h. der Abgasuntersuchung für Katalysatorfahrzeuge, dürfte keineswegs das Ende der Entwicklung auf diesem Feld darstellen.) Zu erwähnen sind weiter die erheblichen Anforderungen, die sich aus Wartung und Reparatur der sich rasch durchsetzenden sicherheitstechnischen Einrichtungen (Airbags, Gurtstraffer etc., aber auch möglicherweise Kurzzeitfahrtenschreiber zur Unfallrekonstruktion) ergeben. Eine zunehmende Rolle spielen darüber hinaus auch Montage und Wartung von Geräten der Mobilkommunikation (C- und D-Netz-Telefone). Mit elektronischen Verkehrsleitsystemen auf der einen und der eventuell ins Haus stehenden Einrichtung von Anlagen zur automatischen Gebührenerfassung und -abbuchung bei der

---

104 Von manchen Experten wird allerdings auch die Meinung vertreten, daß gerade für Inspektionen eine hohe Qualifikationen erforderlich sei, weil es hier auch darauf ankäme, Defekte zu diagnostizieren, die noch nicht eingetreten sind, sich aber anzukündigen beginnen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Nutzung von Schnellstraßen auf der anderen Seite dürfte dann auf diesem Feld eine neue Stufe erreicht werden.

Je größer nun der Betrieb und damit der Durchsatz an Fahrzeugen, desto größer ist auch das Volumen jener Arbeiten, für deren gezielte und damit rasche Bewältigung eine Qualifikation als Kraftfahrzeug-Servicetechniker hilfreich ist.

(3) Schließlich hängt das Einsatzfeld eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers von der im Betrieb existierenden Form der **Arbeitsorganisation** ab.

Von einem Einsatzkonzept des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers als „Spezialist" läßt sich sprechen, wenn jene Arbeiten, für die eine Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation nötig ist, den Großteil der Kapazität der entsprechenden Arbeitskräfte absorbieren. Ein solches Konzept ist jedoch wegen des begrenzten Anteils von Spezialarbeiten am gesamten Werkstattvolumen erst in größeren Fabrikatsbetrieben möglich.[105]

Das Spezialistenkonzept scheint zunächst sowohl aus Sicht des Spezialisten als auch aus Sicht des Betriebs die optimale Lösung darzustellen. Der Spezialist einerseits kann sich einer privilegierten Stellung erfreuen, in der er von „schlechten", körperlich schweren und langweiligen Tätigkeiten weitgehend befreit ist, im Vergleich zu seinen Kollegen überdurchschnittlich oft an Weiterbildungsmaßnahmen teilnimmt und ein relativ hohes Einkommen erzielt. Der Betrieb andererseits kann den Schulungsaufwand, der für die Bewältigung von Problemlösungsarbeiten notwendig ist, auf wenige Mitarbeiter begrenzen und damit erhebliche Kosten sparen.

Eine umfassendere Analyse des Spezialistenkonzepts macht jedoch deutlich, daß damit auch erhebliche Probleme verbunden sein können, mit denen unmittelbar die Kollegen des Spezialisten konfrontiert sind, mittelbar und in längerfristiger Betrachtungsweise jedoch auch der betreffende Betrieb und die Kfz-Branche insgesamt. Wenn „gute", angenehme und interessante Tätigkeiten nur den Spezialisten vorbehalten sind, dann bleiben dem Rest der Belegschaft ausschließlich die „schlechten", körperlich schweren und langweiligen Tätigkeiten. Ein solches Arbeitseinsatzkonzept mag von jenen Beschäftigten nicht als negativ empfunden werden, die an Aufgaben, deren Bewältigung eine erhebliche Weiterbildungsanstrengung erfordert, kein Interesse haben - zumal wenn (wie in den in Abschnitt 3.2 aufgeführten Fallbeispielen 1 und 4) die überwiegende Befassung mit Routinearbeiten durch ein betriebliches Leistungslohnsystem attraktiv gemacht wird. Allerdings kann ein erhebliches Frustrationspotential bei solchen Beschäftigten entstehen, die

---

105 Legt man den o.g. Anteil der Spezialarbeiten von zehn bis 15 % (mit steigender Tendenz und mit Unterschieden je nach nach Marke und konkretem „Typenmix" bei den betreuten Fahrzeugen) am gesamten Werkstattvolumen zugrunde, ist die volle Auslastung eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers ab einer Werkstattgröße von ca. sechs bis sieben Beschäftigten möglich.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

an Problemlösungsarbeiten interessiert wären (und denen - wie im Fallbeispiel 8 - seitens ihrer Vorgesetzten die Übernahme entsprechender Kompetenzen auch durchaus zugetraut wird), die möglicherweise gleichfalls die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker absolvieren wollen oder bereits absolviert haben, jedoch aufgrund der betrieblichen Arbeitsorganisation hier nicht zum Zuge kommen können.

Für den einzelnen Kfz-Betrieb kann dies zur Folge haben, daß der oder die betreffenden Mitarbeiter kündigen, wenn sie in einem anderem Kfz-Betrieb eine bessere Chance für ihre berufliche Entwicklung sehen. Wenn diese Möglichkeit von den betreffenden Beschäftigen nicht gesehen wird, kann es eventuell sogar zu einem generellen Ausstieg aus der Kfz-Branche kommen. Im ersten Fall würde nur der einzelne Kfz-Betrieb, im zweiten Fall die ganze Kfz-Branche Beschäftigte verlieren - und zwar nicht irgendwelche, sondern gerade hochmotivierte Mitarbeiter.

Eine weitere Schwierigkeit birgt das Spezialistenkonzept insbesondere für solche Betriebe, die aufgrund ihrer Größe und des davon abhängigen Volumens an kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanten" Arbeiten gerade einen Mitarbeiter mit solchen Arbeiten zeitlich voll auslasten können. Gäbe es in solch einem Betrieb nun tatsächlich nur einen einzigen für Problemlösungen kompetenten Beschäftigten - einen Spezialisten also -, würde seine Abwesenheit (aufgrund etwa von Urlaub, Krankheit oder der Teilnahme an außerbetrieblichen Qualifizierungsmaßnahmen) dazu führen, daß Probleme an Kundenfahrzeugen nicht oder nur unter relativ großem zeitlichen und damit finanziellen Aufwand zu diagnostizieren wären - mit entsprechend negativen Folgen für Kundenzufriedenheit und letztlich Kundenbindung.

Die genannten Folgeprobleme des als Spezialistenkonzept bezeichneten Arbeitseinsatzes von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern sind durch eine ganzheitliche Arbeitsorganisation mit einem (innerhalb der Hauptfunktionsbereiche wie Service und Instandhaltung, Elektrik/Elektronik, Karosserie) möglichst breiten Tätigkeitsspektrum vermeidbar, da hier andere Beschäftigte mit entsprechendem inhaltlichen Interesse auch eine Chance haben, mit Problemlösungsarbeiten betraut zu werden. Bei diesem als „Expertenkonzept" (vgl. Fallbeispiele 3 und 4 in Abschnitt 3.2) bezeichneten Arbeitseinsatz ist der Kraftfahrzeug-Servicetechniker zwar derjenige, der primär Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen und die Fehlerdiagnose durchführt; hiermit werden aber auch andere ambitionierte Beschäftigte betraut, die möglicherweise schon verstärkt entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen absolviert haben, sich im Bedarfsfall jedoch auch Rat beim Kraftfahrzeug-Servicetechniker holen können und ggf. selbst diese Qualifikation anstreben. Schließlich ist ein Expertenkonzept auch deshalb sinnvoll, um o.g. Probleme zu vermeiden, die bei der betrieblichen Abwesenheit eines Spezialisten entstehen. Für Fabrikatsbetriebe, in denen sich theoretisch ein Kraftfahrzeug-Servicetechniker mit Spezialarbeiten

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

voll auslasten ließe, hieße dies, daß es mindestens noch einen zweiten Beschäftigten mit derselben Qualifikation geben müßte.

Es gibt aber auch Geschäftsleitungen, die weitaus mehr Kraftfahrzeug-Servicetechniker einsetzen, als mindestens notwendig wären, um die kontinuierliche Bewältigung von Problemlösungsarbeiten zu garantieren. In einem den Verfassern bekannt gewordenen Fall - es handelt sich hierbei um einen Betrieb des Importeurs V in einer norddeutschen Großstadt - herrscht bei der Geschäftsführung die Philosophie vor, daß die Voraussetzung für eine umfassende Kundenzufriedenheit ein „top" ausgebildetes Team ist. Aus diesem Grund gibt es unter den zehn Werkstattbeschäftigten einen Diagnosetechniker[106] und vier an der Kundendienstschule des Importeurs ausgebildete Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Überwiegend mit Diagnoseaufgaben ausgelastet ist in diesem Betrieb nur der Diagnosetechniker. Die Kraftfahrzeug-Servicetechniker hingegen sind in ihrer betrieblichen Praxis neben Diagnosen auch mit solchen Arbeiten betraut, für die ihre neue Qualifikation nicht unbedingt notwendig wäre, deren raschere und gründliche Bewältigung jedoch erleichtert, was nach Auffassung der Geschäftsleitung mittlerweile für 50 % aller Arbeiten in der Kfz-Werkstatt gilt.

(4) Schließlich ist der spezifische betriebliche Einsatzbereich eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers davon bestimmt, ob sein Beschäftigungsbetrieb an der neuen Qualifikation überhaupt interessiert ist.

Vom möglicherweise fehlenden Interesse eines Betriebes, einen zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker weitergebildeten Mitarbeiter qualifikationsgemäß einzusetzen, sind aus folgenden Gründen in erster Linie die Absolventen der Lehrgänge aus Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen bzw. berufsbildenden Schulen betroffen:

Zum einen besitzt die Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker an BBZ/BS im Vergleich zu den Kundendienstschulen für den Betrieb kaum Investivcharakter, weil nur eine Minderheit der Teilnehmer aus BBZ/BS die Schulungszeit als Arbeitszeit vergütet bekommt (vgl. Teil B, 1. Übersicht 21 a). Da der Betrieb sich eher dazu veranlaßt sieht, einen Beschäftigten qualifikationsgemäß einzusetzen, in dessen Weiterbildung er investiert hat, ist die Wahrscheinlichkeit, die neue Qualifikation überhaupt nicht im Betrieb einbringen zu können, für Absolventen von BBZ/BS höher. Zum anderen ist - wie bereits in Teil B, 2.3.2 dargelegt - bei den Verantwortlichen der Markenbetriebe die Einschätzung weit verbreitet, daß die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung der BBZ/BS einen vergleichsweise geringeren betrieblichen Nutzen aufweist als die Ausbildung an den KD-Schulen. Deshalb kann es einem Absolventen der BBZ/BS-Ausbildung durchaus passieren, daß er seine Qualifikation überhaupt nicht einbringen kann, wenn es im Betrieb bereits einen oder mehrere markenspezifisch qualifizierte Kraftfahrzeug-Servicetechniker gibt.

---

106 Der Diagnosetechniker steht in der internen Qualifizierungsstrategie des Importeurs V über dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker (vgl. Abschnitt A, Kap. 2.3.3, sog. „hierarchisches Schulungskonzept").

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

3.3.2 Die betriebliche Nutzung der nicht-technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation

Im vorigen Abschnitt wurden jene Probleme diskutiert, die mit dem Haupteinsatzgebiet des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers - der Arbeit an elektronisch-mechanischen Systemen und der qualifizierten Diagnose - verbunden sein können. Nun kann jedoch die Verwendung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers neben dem Einsatz als technischer Problemlöser auch darin bestehen, **Arbeitsgruppen zu führen, die Kundendienstberater und Werkstattleiter in Spitzenzeiten zu entlasten, in der innerbetrieblichen Weiterbildung den Schulungsmeister zu unterstützen sowie im Arbeitsprozeß Lehrlinge bei der Ausbildung anzuleiten oder - durch Unterstützung des Schulungsmeisters - auch aktiv an der Lehrlingsausbildung mitzuwirken** (Meyer 1993, S. 24). Im folgenden sollen deshalb auch mögliche Probleme angesprochen werden, die mit diesen Einsatzfeldern in der Praxis verknüpft sein können.

(1) Der Fall eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers, der mit der **Leitung einer Arbeitsgruppe** betraut ist, tauchte im Rahmen der qualitativen Projektarbeit nicht auf. Allerdings wurde bei einigen Gesprächen auf ein Problem hingewiesen, daß sich aus der Entlohnung eines in einer Arbeitsgruppe integrierten Kraftfahrzeug-Servicetechnikers im Gruppenleistungslohn ergeben könnte. Dies bedeutet zunächst, daß die Übererfüllung von Arbeitswerten nicht dem einzelnen Gruppenmitglied, sondern der Gruppe insgesamt zugute kommt, weshalb Gruppenmitglieder, die aufgrund ihrer individuellen Arbeitsleistung nicht zum Gruppenerfolg beitragen, von ihren Kollegen möglicherweise sanktioniert werden. Genau dieser Gefahr nun ist der Kraftfahrzeug-Servicetechniker ohne jegliches individuelles Verschulden ausgesetzt, weil Diagnosarbeiten nicht mit Arbeitswerten belegbar sind, sondern nur das aus der Diagnose möglicherweise resultierende Auswechseln eines defekten Bauteils. Damit ist dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker wenig Gelegenheit geboten, aufgrund übererfüllter Arbeitswerte das Lohnniveau der Gruppe insgesamt zu heben.

(2) Was die Funktion des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers in der **Kundenannahme** angeht, wurde von einigen Interviewpartnern darauf hingewiesen, daß eine reine Konzentration auf diesen Funktionsbereich nicht sinnvoll wäre, weil die neue Qualifikation, die v.a. dazu befähigen solle, technische Problemfälle zu lösen, verfallen würde, wenn der Kraftfahrzeug-Servicetechniker sie nicht mehr im Arbeitsprozeß anwenden könne. Für sinnvoll erachtet wurde jedoch, den Kraftfahrzeug-Servicetechniker dann zur Kundenannahme hinzuzuziehen, wenn den normalerweise mit dieser Aufgabe Befaßten eine Identifizierung eines bestimmten Fahrzeugproblems schwer falle. In einem solchen Fall sei dann eine Lösung am schnellsten zu erreichen, wenn ein technischer Experte wie der Kraftfahrzeug-Servicetechniker sich vom Kunden direkt das Problem schildern lasse, daß ein ausschließlich mit Kundenannahme befaßter Beschäftigter aufgrund seiner Abwesen-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

heit von der alltäglichen Werkstattpraxis und möglicherweise fehlenden technischen Weiterbildung nicht ohne weiteres identifizieren könne. Beklagt wurde jedoch von einigen Kraftfahrzeug-Servicetechnikern, daß eine solche sinnvolle Arbeitsteilung nicht problemlos funktioniere. Der Grund dafür sei das Fehlen konkreter Absprachen darüber, in welchen Fällen der Kraftfahrzeug-Servicetechniker genau zur Kundenannahme hinzuziehen sei.

(3) Die Funktion des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers als **betrieblicher Multiplikator von neuestem technischen Know-how**, der bevorzugt entsprechende Weiterbildungsmaßnahmen besucht, liegt insbesondere im Interesse der Automobilhersteller, da man sich davon einen Rationalisierungseffekt im Weiterbildungsbereich erhofft. Jedoch ist auch für dieses Feld davon auszugehen, daß in den meisten Betrieben die Funktion des innerbetrieblichen Weiterbildners bereits festgelegt ist und daher die formalisierte Weitergabe von Know-how durch den Kraftfahrzeug-Servicetechnikers nur dann einigermaßen konfliktfrei erfolgen kann, wenn klare Absprache über die Arbeitsteilung bei der innerbetrieblichen Mitarbeiterschulung getroffen werden.

(4) An der **Lehrlingsausbildung** sind Kraftfahrzeug-Servicetechniker in unterschiedlichem Maße beteiligt. Insbesondere in kleineren und mittleren Betrieben scheint die Praxis zu dominieren, daß aufgrund der unter Teil B, 3.2.1 beschriebenen naturwüchsigen Arbeitsteilung in der Kfz-Werkstatt Auszubildende der Reihe nach verschiedenen Gesellen zugeordnet werden, um etwas über deren bevorzugte Arbeitsgebiete zu lernen. Hierbei werden Lehrlinge auch mit dem Tätigkeitsfeld des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers konfrontiert, der qualifizierten Diagnose und Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen. Eine solche Ausbildungspraxis vermeidet eine frühzeitige Spezialisierung, hilft dem Lehrling jedoch gleichzeitig zu erkennen, wo künftig möglicherweise seine besonderen Interessen liegen könnten.

Findet einerseits die Ausbildung durch eine unmittelbare Beteiligung der Lehrlinge am Arbeitsprozeß statt, so gibt es andererseits auch Phasen, in denen eine Unterrichtung der Lehrlinge durch den für die Ausbildung zuständigen Meister erfolgt, der die hierfür notwendige Befähigung durch die Ausbildereignungsprüfung (Teil IV der Meisterprüfung) erworben hat.

In den untersuchten Betrieben befand sich kein Kraftfahrzeug-Servicetechniker, der auch mit der formalen Unterrichtung der Auszubildenden betraut ist. Gleichwohl wurde bei den Gesprächen mit den Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgängen als auch mit dem Personal an den Ausbildungsstätten darauf hingewiesen, daß eine aktive Beteiligung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers an der Lehrlingsausbildung überaus sinnvoll wäre, da im Elektronikbereich die Kraftfahrzeug-Servicetechniker den Ausbildungsmeistern oft überlegen seien. Aus diesem Grund wurde auch angeregt, den Kraft-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

fahrzeug-Servicetechniker-Lehrgang mit Inhalten anzureichern, wie sie in der Vorbereitung auf die Ausbildereignungsprüfung enthalten seien.

3.3.3 Entlohnungsproblematik und Bedeutung einer tarifvertraglichen Regelung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker

Die qualitativen Projektarbeiten fanden zu einem Zeitpunkt statt, wo noch kaum spezifische tarifvertragliche Regelungen für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker existierten. Die folgenden Ausführungen illustrieren daher nur eine Situation, wo die Gratifizierung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker noch weitgehend von deren individuellem Verhandlungsgeschick bzw. vom Entgegenkommen der Betriebsinhaber bestimmt ist.

Die Bereitschaft der Betriebe, einen Kraftfahrzeug-Servicetechniker deutlich besser zu entlohnen als den Durchschnitt der produktiv arbeitenden Belegschaft, scheint generell davon abzuhängen, in welchem Umfang der betreffende Mitarbeiter mit Problemlösungsarbeiten betraut ist. Diesen Schluß legen zumindest die obigen Fallbeispiele 1 bis 8 (vgl. Teil B, 3.2) nahe, wo die Spezialisten, die fast ausschließlich mit Problemlösungsaufgaben konfrontiert sind, auch beim Einkommen am meisten profitieren (Fallbeispiel 1 und 2), gefolgt von den Experten, die nur einen Teil ihrer Arbeitszeit mit solchen Aufgaben verbringen (Fallbeispiel 3 und 4). Bezeichnenderweise handelt es sich bei den Fallbeispielen 1 bis 4 um Kraftfahrzeug-Servicetechniker, die alle eine markenspezifische Ausbildung absolviert haben. In den Fallbeispielen 5 bis 7 hingegen - es handelt sich hierbei ausschließlich um BBZ/BS-Kraftfahrzeug-Servicetechniker - wird die neue Qualifikation aufgrund einer bestimmten Betriebsstruktur oder Arbeitsorganisation in vergleichbar geringerem Maße abgefordert und dementsprechend kaum oder überhaupt nicht entlohnt. Letzteres gilt auch für das Fallbeispiel 8, wo aber auch kein Arbeitseinsatz als Kraftfahrzeug-Servicetechniker stattfindet.

Allerdings bedeutet die Tendenz, daß die Höhe der Entlohnung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers v.a. vom Umfang der im betrieblichen Arbeitsalltag zu bewältigenden Problemlösungen abhängt, noch lange nicht, daß es auch gegenteilig gelagerte Fälle gibt, wo trotz einer überwiegenden Beschäftigung mit qualifizierter Diagnose und Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen eine adäquate Entlohnung fehlt:

Im Werkstattnetz des Importeurs V existierte schon vor der Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers die markenspezifische Qualifikationsstufe des „Diagnosetechnikers“ (vgl. Teil B, 2.3.1). Auch hier wurde die Ausbildungszeit vom Betrieb i.d.R. als Arbeitszeit vergütet, womit die Ausbildung Investivcharakter besaß und deshalb auch die Wahrscheinlichkeit hoch war, daß Diagnosetechniker mit Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen und qualifizierter Diagnose befaßt waren. Nun wurde von Vertretern des Importeurs V berichtet, daß bei einer Befragung von Vertragshändlern, bei denen ein „Diagnosetechniker“ gekündigt hatte, als Hauptgrund des Ausscheidens die

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Unzufriedenheit mit der Entlohnung genannt wurde. Zudem wurde bei der Befragung festgestellt, daß 23 von 25 ausgeschiedenen Diagnosetechnikern die Kfz-Branche ganz verlassen hatten.

Dieses Beispiel zeigt, wie wichtig eine adäquate Entlohnung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker ist, da andernfalls dem Betrieb ein Verlust der Investition in die Mitarbeiterweiterbildung und der Kfz-Branche eine Abwanderung gerade der qualifiziertesten Beschäftigten droht.

Eine qualifikationsgemäße Gratifizierung von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern entspricht auch dem Interesse der Automobilhersteller, da sie bislang in nicht unerheblichem, wenn auch unterschiedlichem Maße an der Finanzierung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung (vgl. Teil B, 2.3.2) beteiligt sind und mit jedem aus ihrem Werkstattnetz ausscheidenden Kraftfahrzeug-Servicetechniker letztlich auch einen Verlust an Service-Qualität und damit Kundenbindung befürchten. Aus diesem Grund wird eine tarifvertragliche Regelung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker, die dessen qualifikationsadäquate Entlohnung nicht allein dem guten Willen des Einzelbetriebes überläßt, seitens der befragten Automobilhersteller -und -importeure einhellig begrüßt. Dies gilt selbstverständlich auch für die befragten Kraftfahrzeug-Servicetechniker, die sich aufgrund einer tarifvertraglichen Regelung eine besser kalkulierbare Belohnung für ihre Weiterbildungsanstrengung erwarten.

Bei den befragten Betriebsinhabern schließlich gab es durchaus unterschiedliche Meinungen zu einer tarifvertraglichen Regelung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker. So wurde zum einen die Auffassung vertreten, daß eine solche Regelung nicht notwendig sei, weil ihm Betrieb gute Leistungen generell höher entlohnt würden als tarifvertraglich vorgesehen. Zum anderen wurde auch zugestanden, daß die Beschäftigen eine tarifliche Orientierung bräuchten, wenn sie die Mühe der Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker auf sich nähmen.

3.4 Zusammenfassung

Die Analyse der betrieblichen Nutzung der technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation (Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen und qualifizierte Diagnose) hat deutlich gemacht, daß das Volumen „kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanter“ Arbeiten zunächst durch die Betriebsstruktur determiniert ist. Dieses Volumen hängt zum einen davon ab, ob ein Betrieb fabrikatsgebunden ist. Den fabrikatsungebundenen sog. **„freien Werkstätten“** waren bislang nämlich bestimmte fabrikatsspezifische Fahrzeugdaten, die für eine qualifizierte Diagnose ggf. notwendig sind, nicht zugänglich. Allerdings könnte sich diese Situation in Zukunft ändern, da die neue „Gruppenfreistellungsverordung“ der EU die Automobilhersteller dazu verpflichtet, ihre

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Fahrzeugdaten freizugeben. Diese Verpflichtung wiederum ermöglicht es, fabrikatsübergreifende Meß- und Diagnosegeräte zu konstruieren, die gleichfalls eine qualifizierte Diagnose an verschiedenen Fabrikaten erleichtern.

Zum anderen ist das Volumen an „kraftfahrzeug-servicetechniker-relevanter" Arbeiten von der **Betriebsgröße** bestimmt, da der Durchsatz von Fahrzeugen mit Defekten, für deren gezielte und rasche Bewältigung eine Qualifikation als Kraftfahrzeug-Servicetechniker hilfreich ist, mit der Betriebsgröße wächst.

Fabrikatsgebundenheit und Betriebsgröße nun sind Determinanten, die vom Betrieb kurz- und mittelfristig nicht beeinflußbar sind. In markenfreien Werkstätten und kleinen Fabrikatsbetrieben ist daher der Bedarf für das spezifische Arbeitsvermögen des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers vergleichsweise gering. Anders verhält es sich bei Fabrikatsbetrieben, die eine gewisse Größe überschreiten und damit auch mit einem größeren Umfang von Arbeiten an elektronisch-mechanischen System und qualifizierter Diagnose konfrontiert sind. In diesen Betrieben stellt sich die arbeitsorganisatorische Frage, wie solche Arbeiten auf die Beschäftigten zu verteilen sind. Dabei wurde deutlich, daß ein „Spezialistenkonzept", in dem „kraftfahrzeug-servicetechniker-relevante" Arbeiten auf so wenig Beschäftige wie nur möglich konzentriert sind, vordergründig zunächst einige Vorteile für den Betrieb und die Spezialisten besitzt, bei umfassenderer Sichtweise jedoch weder dem Betrieb, den Beschäftigten des Betriebes noch dem Kfz-Gewerbe insgesamt nützt. Aus diesem Grund wurde für ein „Expertenkonzept" plädiert, bei dem der Kraftfahrzeug-Servicetechniker zwar derjenige ist, der primär Arbeiten an elektronisch-mechanischen Systemen durchführt, andere ambitionierte und qualifizierte Beschäftigte von solchen Arbeiten jedoch nicht prinzipiell ausgeschlossen sind. Damit ließe sich auch die schwierige Situation von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern aus Berufsbildungszentren der Handwerksorganisationen bzw. berufsbildenden Schulen entspannen, die in Betrieben beschäftigt sind, in denen schon ein markenspezifisch qualifizierter Kraftfahrzeug-Servicetechniker arbeitet und die deshalb möglicherweise große Probleme haben, ihre neue Qualifikation einzubringen.

Was die Nutzung der nicht-technischen Seite der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation (Führung von Arbeitsgruppen, Kundenannahme, innerbetriebliche Weiterbildung, Lehrlingsausbildung) angeht, wurde deutlich, daß eine - teilweise - Übernahme solcher Funktionen zwar generell für möglich gehalten wird und durchaus auch stattfindet. Da diese Funktionen in den Betrieben i.d.R. jedoch schon von anderen Beschäftigten besetzt sind und nun der Kraftfahrzeug-Servicetechniker mit ihnen kooperieren muß, sind Reibungsverluste vorprogrammiert, wenn bezüglich dieser Funktionen keine klaren Absprachen über die genaue Arbeitsteilung zwischen dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker und seinen Kollegen getroffen werden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Die Analyse der bisherigen Entlohnungspraxis für Kraftfahrzeug-Servicetechniker schließlich hat die Notwendigkeit einer tarifvertraglichen Regelung für die neue Qualifikationsstufe - die mittlerweile auch in einigen Tarifgebieten realisiert wurde - gezeigt.

Die obigen Ausführungen sollten deutlich gemacht haben, daß die neue Qualifikationsstufe von ihren Intentionen her ein überaus geeigneter Beitrag ist, die in Teil A, 2. genannten Schwierigkeiten des Kfz-Gewerbes zu lösen. Allerdings sollte auch klar geworden sein, daß mit der betrieblichen Nutzung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers bestimmte Probleme verbunden sind, die die mit der Schaffung des neuen Qualifizierungsganges verbundenen Intentionen gefährden können. Trotz entsprechender Publikationen des ZDK und der Automobilhersteller bzw. -importeure scheint bei den für den Arbeitseinsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern betrieblich Verantwortlichen nicht immer eine adäquate Wahrnehmung der Einsatzmöglichkeiten und die Einsicht in die Notwendigkeit klarer Personaleinsatzkonzepte zu bestehen. Abhilfe geschaffen werden könnte hier allerdings durch eine verstärkte Aufklärung der für den Personaleinsatz verantwortlichen Führungskräfte.

Eingeschlagen wurde ein solcher Weg bereits von einem großen deutschen Automobilhersteller, der zwei Jahre nach Einführung seiner Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung mit der Durchführung von sog. Führungsklausuren begann. Diese eintägigen Veranstaltungen waren zunächst fakultativ für Führungskräfte aus Händlerbetrieben, die einen Mitarbeiter zur Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung entsandt hatten. Seit einiger Zeit ist jedoch jeder Händler, der einen Beschäftigten zum Lehrgang anmeldet, verpflichtet, selbst zur Führungsklausur zu erscheinen oder eine betriebliche Führungskraft zu schicken. Der Hintergrund für diese Maßnahme ist darin zu sehen, daß im Rahmen einer stichprobenartigen Problemsammlung bei den Händlerbetrieben erhebliche Defizite in der betrieblichen Umsetzung des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzepts festgestellt wurden.

Während des Seminars nun werden die Teilnehmer über den genauen Inhalt und Ablauf der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung aufgeklärt, über den Sinn einer Mitarbeiter-Entwicklungsplanung (in deren Rahmen mit Hilfe des Mitarbeitergesprächs die geeignetsten Kandidaten für den neuen Qualifizierungsgang gefunden werden können) und über Möglichkeiten, ihre Mitarbeiter während des in Modulen verlaufenden Lehrgangs zu unterstützen und sie nach der Ausbildung sinnvoll einzusetzen.

Sofern eine betriebliche Interessenvertretung vorhanden ist[107], könnte auch sie im Rahmen der vom Betriebsverfassungsgesetz vorgesehenen Möglichkeiten versuchen, Einfluß auf eine für problematisch gehaltene betriebliche Qualifizierungspolitik und Arbeitsorganisation zu nehmen. Hierbei hilfreich sein könnte der Hinweis darauf, daß eine einseitige Qualifizierungspolitik und der nicht-qualifikationsgerechte Einsatz von Kraftfahrzeug-

---

107 Die Mehrzahl der Kfz-Betriebe erreicht jedoch nicht die vom Betriebsverfassungsgesetz als Voraussetzung für eine betriebliche Interessenvertretung vorgesehene Beschäftigtenzahl. Wenn Betriebsratsgremien existieren, dann v.a. in großen markengebundenen Betrieben.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Servicetechnikern dazu beiträgt, daß problematische Arbeitsmarktimage der Kfz-Branche (vgl. Teil A, 2.6) und möglicherweise des eigenen Betriebes weiter zu verschlechtern, womit die Service-Qualität gefährdet ist, deshalb die Kundenzufriedenheit sinkt und letztlich das Überleben des Betriebes am Markt in Frage steht.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Teil C

Bewertung der Untersuchungsergebnisse

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

4. Die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers - erreichter Stand und mögliche Perspektiven

In den vorausgegangenen Teilen wurden zunächst (Teil A) die Hintergründe und Rahmenbedingungen, die zur Schaffung der Qualifikationsstufe Kraftfahrzeug-Servicetechniker geführt haben, dargestellt und bewertet und in der Perspektive der Auswirkungen auf die Arbeitsmarktstruktur (insbesondere bezogen auf das Segment berufsfachlicher Qualifikationen) betrachtet. Der anschließende Teil B stellte die Ergebnisse der Befragung von Schulungsteilnehmern vor und befaßte sich auf Basis umfassender qualitativer empirischer Erhebungen mit der Durchführung der Kurse an unterschiedlichen Schultypen sowie mit dem betrieblichen Einsatz der ausgebildeten Kraftfahrzeug-Servicetechniker. In diesem letzten Teil des Berichts soll - nach einem knappen Resümee der wichtigsten Ergebnisse der vorausgegangenen Teile und darauf aufbauend - eine zusammenfassende Bewertung des erreichten Standes vorgenommen und mögliche Entwicklungsperspektiven skizziert werden.

4.1 Vier Jahre Kraftfahrzeug-Servicetechniker - eine erste Zwischenbilanz

Seit Beginn der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen im Jahre 1992 wurden bis Ende 1995 über 5.000 Teilnehmer zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker weitergebildet, für das Jahr 1996 wird mit weiteren 2.000 Absolventen gerechnet. Die "Marktanteile" der Hauptausbildungsstätten liegen bei ein Drittel für die Handwerkszentren und zwei Drittel für die Kundendienstschulen der Automobilhersteller und Importeure.[108] Wie sich die Zahl der Absolventen in Zukunft entwickeln wird, ist nicht ohne weiteres vorherzusagen. Fachleute aus der Branche gehen davon aus, daß der Erwerb der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation für zwischen 10 % (Vertreter des ZDK) und 30 % (Vertreter der IG Metall) der Werkstattbeschäftigten sinnvoll wäre. Ob man sich eher am oberen oder am unteren Ende der damit benannten Spannbreite orientiert, hängt u.a. von bildungspolitischen Zielvorstellungen, vor allem aber auch von den für sinnvoll bzw. realistisch gehaltenen Einsatzkonzepten im Betrieb (vgl. Teil B, 3., S. 97 ff.) ab. In jedem Fall gilt aber, daß noch ein erhebliches Potential an zu schulenden Arbeitskräften vorhanden sein dürfte.[109] Eine Reihe von Strukturinformationen über die Teilnehmer, die bis-

---

108 ZDK (Hrsg.): Kraftfahrzeug-Servicetechniker. Übersicht Aktivitäten Automobilindustrie, Ergebnisse einer Umfrage im 1. Quartal 1996, Bonn 1996a.

109 Wie hoch der Anteil des Werkstattpersonals an den ca. 420.000 Beschäftigten des Kfz-Gewerbes ist - sie bilden die für die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung in erster Linie in Betracht kommende "Teilmenge" -, ist nicht genau bekannt; er dürfte sicherlich weit über die Hälfte ausmachen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

lang die Schulungen durchlaufen haben, lieferte die schriftliche Befragung von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern (Teil B, 1., S. 42 ff.).[110]

4.1.1 Strukturmerkmale von Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen

Die **Teilnehmerstruktur** bei den Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen spiegelt eindeutig die besondere **Bedeutung des markengebundenen Teils** des Kfz-Handwerks für die neue Qualifikationsstufe wider.

Die nur für diese Betriebe zugänglichen Kundendienstschulen bildeten 72 % der 1.217 Befragten aus, und auch unter den 342 Teilnehmern an Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen (28 %) kamen nochmals fast drei Viertel aus Markenbetrieben, so daß die **markenfreien Betriebe** (insgesamt ca. die Hälfte der 52.000 Kfz-Betriebe) **nur gut 7 % der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Absolventen** stellen.

Betrachtet man die Teilnehmer bezüglich der **schulischen und beruflichen Qualifikation**, so wird deutlich, daß sie in dieser Hinsicht als geradezu prototypisch für die vom Segmentationskonzept für "berufsfachliche Teilmärkte" formulierten Erwartungen angesehen werden können: Bei den höchsten **Schulabschlüssen** dominieren "Mittlere Reife" (29,3 %) und vor allem die Hauptschule (64,1 %), keinen Schulabschluß weisen nur sieben Befragte, Abitur oder höhere Bildungsgrade nur 67 von insgesamt 1.217 auf. Über die typische Facharbeiterqualifikation als höchsten beruflichen Abschluß verfügen über 92 % (davon 85,5 % als Kfz-Mechaniker, 6,3 % als Kfz-Elektriker). Gut 6 % haben eine Meisterprüfung (die den Facharbeiterabschluß voraussetzt), und nur 1,6 % nennen keine dieser im engen Sinne berufsfachlichen Qualifikationen.

Daß die **markenspezifische Qualifikation** (vgl. Teil A, 2.5, S. 14 ff.) tatsächlich eine besondere Rolle spielt, wird dadurch unterstrichen, daß von den 875 Teilnehmern an den Kundendienstschulen der Automobilhersteller weit über 80 % bereits mehr als vier und 60 % mehr als sieben derartige Weiterbildungsmaßnahmen durchlaufen haben.

Die **Zahl der bisherigen Betriebswechsel** hält sich bei den Teilnehmern durchaus in Grenzen (43 % haben den Betrieb noch nie gewechselt, bei 47 % war das ein- oder zweimal der Fall, dreimal oder häufiger hatten dagegen nur 9 % gewechselt), verweist zugleich aber auch darauf, daß die berufsfachlichen bzw. markenspezifischen Teilmärkte im Kfz-Gewerbe durchaus funktionieren.[111]

---

110 Wegen der bislang gemessen am "Gesamtpotential" geringen Zahl von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern ist es nicht unwahrscheinlich, daß unser Sample - also diejenigen, die sich zuerst für das Absolvieren der Ausbildung entschieden haben - so etwas wie eine "Positivauswahl" darstellt. Eine Überprüfung der in einem Zeitraum von 18 Monaten eingegangenen Fragebogen in dieser Perspektive ergab aber noch keine Hinweise, daß sich die Teilnehmerstruktur im Zeitablauf bereits geändert hat; für die Zukunft muß mit solchen Effekten aber durchaus gerechnet werden (vgl. Teil B, 1., S 43 ff.).

111 Die Unterschiede zwischen den Teilnehmern aus Kundendienstschulen der Automobilhersteller und jenen aus handwerklichen Bildungszentren sind in dieser Hinsicht nur sehr gering. Wegen der absoluten Dominanz der Teilnehmer aus Markenbetrieben liegt es nahe anzunehmen, daß es sich hier vornehmlich um Mobilität innerhalb oder zwischen Markennetzen handelt. Das schließt indes

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Die **Schulung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker** kann, da es sich eindeutig um eine auf dem gesamten Teilmarkt des Kfz-Gewerbes anerkannte, nicht marken- oder betriebsspezifische Qualifikation handelt, offenbar **nicht per se als ein Instrument der Betriebsbindung** angesehen werden. Wenn sie dennoch auch Wirkungen in diese Richtung entfaltet (oder jedenfalls seitens der Herkunftbetriebe mit entsprechenden Erwartungen verbunden wird), dann ist der **Ansatzpunkt** die **Übernahme der Ausbildungskosten** bzw. die **Vergütung der Teilnahme als Arbeitszeit**.

In dieser Hinsicht zeigen sich sehr ausgeprägte Unterschiede zwischen den Teilnehmern an Kundendienstschulen und jenen an Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen. Während die Teilnehmer an den Kundendienstschulen (wie bei den eindeutig "markenspezifischen" üblichen Kursen an diesen Einrichtungen) auch beim allgemein anerkannten und zertifizierten Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs in der Regel die Teilnehmergebühren erstattet (über 90 % der Fälle) und die Teilnahme als Arbeitszeit vergütet erhalten (89 %), ist dies bei den "Absolventen" der Handwerkszentren ganz anders: Für drei Viertel gibt es keinerlei Vergütung als Arbeitszeit, und sie müssen auch meist die Kursgebühren ganz (56 %) oder teilweise (8 %) selbst tragen.

Bezieht man in die Betrachtung weiter den Aspekt ein, von wem die **Initiative zur Teilnahme** am Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs ausgegangen ist, ergibt sich ein Gesamtbild, das deutlich macht, daß sich die beiden Hauptteilnehmergruppen (an Kundendienstschulen und an handwerklichen Berufsbildungszentren) offenbar nicht nur bezüglich "sozialstatistischer" Merkmale unterscheiden, sondern vor allem auch einige **Indizien auf ein stark voneinander abweichendes Arbeitsmarktverhalten** verweisen (was durch die Ergebnisse von Fallstudien und Gruppendiskussionen bestätigt wurde).

Teilnehmer an Kundendienstschulen reklamieren die Initiative nur in 30 % der Fälle für sich, solche an handwerklichen Berufsbildungszentren dagegen zu fast 80 %. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der qualitativen Empirie läßt sich das eindeutig so interpretieren, daß der Erwerb des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschlusses im **Falle der Teilnehmer an den Kundendienstschulen** i.d.R. im wesentlichen den bisher üblichen Abläufen der markenspezifischen Schulungen folgt: Die Teilnehmer werden vom Beschäftigungsbetrieb benannt und erwerben zusätzliche Qualifikationen für einen späteren Einsatz dort; die (jedenfalls im Normalfall sich erfüllende) Erwartung, daß der Betrieb später von diesem Qualifikationserwerb profitiert, rechtfertigt die Übernahme der nicht unerheblichen Kosten. Daß es sich im Unterschied zu den sonstigen markenspezifischen Maßnahmen um den Erwerb einer übertragbaren und entsprechend zertifizierten Qualifikation handelt, erhöht die Attraktivität für die Teilnehmer zweifellos. Auch die Chance der markenübergreifenden Nutzung wird durchaus gesehen. Ob und in welchem Umfang sie aber tatsächlich realisiert wird (und damit zu steigender betriebs- und markenübergreifender Mobilität der Teilnehmer führt), läßt sich derzeit nicht absehen. Erst recht läßt sich daher die Frage nicht beantworten, ob eine derartige eventuelle Entwicklung dann zu

---

nicht aus, daß die "Wechselquoten" der wenigen Teilnehmer aus markenfreien Betrieben deutlich höher sind.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

einer Veränderung der Praxis der Markenbetriebe bezüglich der "Beschickung" von Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen führen würde.

Deutlich anders stellt sich dagegen die Situation bei den meisten **Teilnehmern aus Handwerkszentren** dar: Daß sie in der großen Mehrzahl der Fälle selbst die Initiative ergreifen und bereit sind, in erheblichem Umfang Kostenbelastungen auf sich zu nehmen und Freizeit einzusetzen, ist - wie die Ergebnisse der qualitativen Recherchen unterstreichen - zwar bei denjenigen, die aus dem markenfreien Bereich kommen, weitgehend dadurch "erzwungen", daß ihnen der Zugang zu den Kundendienstschulen versperrt ist und daß es bei ihren Herkunftbetrieben nicht üblich ist, Belegschaftsmitglieder während der Arbeitszeit und auf Betriebskosten zu Schulungen zu entsenden.[112]

Für die drei Viertel der Teilnehmer an Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen aber, die diese Schulungsorte gewählt haben, obwohl sie in Markenbetrieben beschäftigt sind, stellt sich die Situation ganz anders dar. Hier kann in aller Regel davon ausgegangen werden, daß die Entscheidung für das Handwerkszentrum (und damit eben auch für Kostenübernahme und Freizeiteinsatz) nicht zuletzt daraus resultiert, daß eine Entsendung durch den eigenen Markenbetrieb an eine Kundendienstschule, die zweifelsohne die meisten vorgezogen hätten, nicht in Betracht kam: sei es, weil der Betrieb andere Kollegen präferierte, sei es, weil er (zumindest bis zu diesem Zeitpunkt) die Ausbildung eines Kraftfahrzeug-Servicetechnikers nicht für erforderlich oder machbar hielt. In diesen Fällen ist die Aufnahme der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung (zumal wenn sie - was nach unseren Recherchen durchaus vorkommt - ohne Wissen des Betriebs geschieht) mit deutlich anderen Erwartungen verbunden als in den zuvor behandelten.

Während der auf (Marken-)Betriebskosten "entsandte" Kraftfahrzeug-Servicetechniker den Qualifikationserwerb in erster Linie in der Perspektive seiner "Personalentwicklung" im bisherigen Betrieb sieht (und dabei die Tatsache, ein "berufsfachliches" Zertifikat zu erwerben, eher als - wenn auch willkommene und durchaus wichtige - Nebenfolge betrachtet), sehen sich die "Fabrikatsbetriebsteilnehmer" an nichtmarkengebundenen Einrichtungen (und mit gewissen Abstrichen auch die Teilnehmer aus markenfreien Betrieben) mit ganz anderen Bedingungen konfrontiert. Hier wird - auch das läßt sich mit Ergebnissen aus Fallstudien und Gruppendiskussionen unterlegen - der Erwerb der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation nicht zuletzt als Instrument verstanden, die **Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern**. Zuweilen wird dieser Schritt durchaus bereits mit konkreten Wechselabsichten verbunden.[113] Die mit der Kraftfahrzeug-Ser-

---

112 Das dürfte u.a. daran liegen, daß das "markenunabhängige" Qualifizierungsangebot bei weitem nicht so umfassend ist, wie das der Automobilhersteller, vor allem aber daran, daß aufgrund des begrenzteren Tätigkeitsspektrums der meisten freien Werkstätten vermutlich dort auch der Bedarf geringer ist. Nicht zuletzt aber liegt es offenbar daran, daß das Gros dieser Betriebe sich zumindest schwertäte, auf eigene Kosten eine ähnlich ausgebaute "Weiterbildungspolitik" zu betreiben, wie das die Fabrikatsbetriebe (aber eben mit substantieller "externer" Unterstützung durch die Hersteller) tun.

113 Das schließt natürlich nicht aus, daß es auch in diesen Fällen zu einem Einsatz der Qualifikation im derzeitigen Betrieb kommen kann, dann nämlich, wenn dieser bereit ist, die Initiative und das Engagement des Mitarbeiters zumindest nachträglich angemessen zu honorieren (die generell vorhandene Erwartung, daß der Einsatz als Kraftfahrzeug-Servicetechniker zu einer besseren Bezah-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

vicetechniker-Ausbildung durchweg gegebene potentielle Option der Nutzung der Qualifikation auf einem berufsfachlichen Markt, gewinnt in diesen Fällen also auch unmittelbar **reale Bedeutung**.

4.1.2 Einschätzung der bisherigen Praxis der Ausbildung und des Arbeitseinsatzes

Die folgende Passage stellt sich die Aufgabe, wichtige Ergebnisse der empirischen Hauptkapitel zusammenzufassen, und zwar in einer Perspektive, die die Zusammenhänge mit "Entwicklungstendenzen berufsfachlicher Märkte" besonders akzentuiert, um so den im anschließenden Abschnitt angestellten weiterführenden Überlegungen eine gewisse Fundierung zu geben.[114]

(1) Betrachtet man die **Ergebnisse zu** den durch die "Hauptausbilder" Kundendienstschule und Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen repräsentierten **Qualifizierungsformen** unter dem Blickwinkel der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt, so läßt sich in aller Kürze folgendes Resümee ziehen:

Es gibt **keine substantiellen Hinweise** darauf, daß - trotz aller Unterschiede, die bei den Schulungen an den beiden Haupttypen von Ausbildungsstätten herausgearbeitet wurden - durch diese Differenzen das formulierte **Hauptziel**, auf **unterschiedlichen Wegen "gleichwertige Abschlüsse"** zu erzielen und damit auch prinzipielle Arbeitsmarktgängigkeit zu erreichen, **gefährdet** sein könnte.

Schultypübergreifend wird den **Ausbildern** seitens der Teilnehmer **hohe fachliche Qualifikation** attestiert[115], und ebenfalls schultypübergreifend geht die Mehrzahl der Befragten davon aus, daß das derzeitige **Kursvolumen (um die 220 Stunden) eher knapp** ist und künftig erhöht werden sollte, nicht zuletzt um die Möglichkeiten zu verbessern, an mehr unterschiedlichen Fahrzeugen und Fahrzeugsystemen Erfahrungen zu sammeln.

Sehr **unterschiedlich werden dagegen die angewandten Unterrichtskonzepte beurteilt**.

---

lung führen sollte, ist in diesen Fällen naheliegenderweise noch weit ausgeprägter, als wenn die Initiative vom Betrieb ausging und dieser die Kosten umfassend übernommen hat).

114 Die ausführliche Darstellung der Ergebnisse zu den Themen "unterschiedliche Lernorte" und "betriebliche Nutzung der Qualifikation" findet sich zentral gestellt in Teil B, 2. und 3.

115 Die Ausbilder verfügen durchweg über praktische Berufserfahrungen. An den Berufsbildungszentren des Handwerks/Berufsschulen sind überwiegend Kfz-Meister eingesetzt, ein Qualifikationstyp, der sich auch bei den Kundendienstschulen findet, dort allerdings ergänzt durch Ingenieure einschlägiger Fachrichtungen in erheblicher Zahl.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Die Einführung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung seit 1992 ging an vielen Kundendienstschulen mit einer **methodischen Neuorientierung** einher (oder war sogar der Anlaß dafür). Verbunden war diese Umstellung mit einer Abkehr vom bis dahin dominierenden "Frontalunterricht" zugunsten von (mit Gruppenarbeit verbundenen) Konzepten problem- und handlungsorientierten Lernens. Dieser Kurswechsel (er setzt bezüglich der Ausstattung der Bildungseinrichtungen einiges voraus, ist aber insbesondere mit neuartigen, tendenziell höheren Anforderungen an das Unterrichtspersonal verbunden) scheint sich in den Kundendienstschulen weitgehend durchgesetzt zu haben, bei den Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen dagegen nach wie vor eher die Ausnahme zu sein.

Seitens der Teilnehmer werden die **neuen Vermittlungsformen** durchweg überaus **positiv** beurteilt (vor allem die Erfahrung mit Teamarbeit und den darin liegenden Potentialen wird als sehr wichtig bewertet). **Kritik** (insbesondere mangelnder Praxisbezug, zu wenig Möglichkeiten selbständigen Lernens usw.) richtete sich dagegen hauptsächlich auf die Berufsbildungszentren, die noch mit den alten Methoden arbeiteten. Ebenfalls weitgehend entlang der Linie Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen versus Kundendienstschule liefen Beanstandungen, die die Baulichkeiten und die Ausstattung der Schulungsstätten betrafen: Während die Kundendienstschulen der Hersteller hier (wenig überraschenderweise) sehr gut abschnitten, wurde von Absolventen der Handwerkszentren vor allem häufig bemängelt, daß es an modernen Testgeräten und Fahrzeugen fehle.

(2) Bei der **Betrachtung des betrieblichen Einsatzes von ausgebildeten Kraftfahrzeug-Servicetechnikern** ist zu beachten, daß zum Zeitpunkt des Abschlusses der empirischen Erhebungen (4. Quartal 1995) Arbeitskräfte mit dieser Qualifikation erst seit relativ kurzer Zeit verfügbar waren und auch einiges dafür spricht, daß diejenigen Unternehmen, bei denen sie bereits zum Einsatz kamen, nicht unbedingt in jeder Hinsicht als repräsentativ für das gesamte Betriebsspektrum der Branche angesehen werden können.

Die vorgefundenen **Nutzungsformen der technischen Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation** wurden **vier Typen** zugeordnet.

(1) Wenn der **"Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Spezialist"** eingesetzt wird, absorbieren Arbeiten, für die diese Qualifikation benötigt wird, den Großteil der Kapazität der entsprechenden Arbeitskräfte. Wegen des begrenzten Anteils solcher Arbeiten kommt diese Variante nur für größere Betriebe in Betracht, scheint aber aus Sicht des Betriebes wie der Kraftfahrzeug-Servicetechniker auf den ersten Blick durchaus vorteilhaft (herausgehobene Stellung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker, bessere individuelle Verdienstchancen, Minimierung der Schulungskosten für den Betrieb, insgesamt u.U. weniger Lohnzusatzaufwand als bei anderen Varianten). Vor allem in längerfristiger Perspektive weist diese Form aber gravierende Nachteile auf (polarisierter Arbeitseinsatz kann zu innerbetrieblichen Konflikten führen, hohes Risiko für den Betrieb

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

bei Absenz oder Abwanderung der "Träger" der intensiv und extensiv genutzten Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation).[116]

(2) Wird der **"Kraftfahrzeug-Servicetechniker als betrieblicher Experte"** eingesetzt, lassen sich diese Risiken stark reduzieren. Zwar werden die entsprechenden Arbeiten vorrangig (aber nicht notwendig ausschließlich) von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern ausgeführt, aber nicht möglichst stark personell konzentriert, sondern es werden so viele Kraftfahrzeug-Servicetechniker eingesetzt, wie jeweils zu einem wesentlichen Teil mit solchen Aufgaben auszulasten sind.[117] Die damit verbundenen höheren Kosten für die Ausbildung und evtl. auch für eine insgesamt höhere Entlohnung werden überkompensiert durch Vorteile, die sich aus so zu vermeidenden Friktionen bei Abwesenheit bzw. Betriebswechsel und durch die positiven Auswirkungen der Nutzung eines breiteren Qualifikationsreservoirs auf die Produktivität und auf das "Betriebsklima" ergeben.[118]

(3) Wird der **Kraftfahrzeug-Servicetechniker als Mitarbeiter mit nützlicher Zusatzqualifikation** betrachtet, dessen Qualifikation (jedenfalls offiziell) nicht abgefordert wird und der daher nicht explizit als Kraftfahrzeug-Servicetechniker tätig ist und auch nicht entsprechend bezahlt wird, kann jeweils nur durch genaue Analyse entschieden werden, ob es sich um eine "getarnte" Variante des Falls (2) handelt, oder ob das Aufgabenspektrum des Betriebes tatsächlich keinen Einsatz als Kraftfahrzeug-Servicetechniker ermöglicht.

(4) Ist der **Einsatz der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation nicht möglich**, weil der Betrieb seinen Bedarf bereits über andere Arbeitskräfte mit Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß gedeckt hat, und besteht auch keine Bereitschaft (etwa durch eine arbeitsorganisatorische Umverteilung der entsprechenden Aufgaben), Einsatzmöglichkeiten für weitere Kraftfahrzeug-Servicetechniker zu schaffen, handelt es sich zweifellos um eine wenig befriedigende Situation, die in gewisser Weise an die bereits erwähnte der "mitarbeitenden Meister" erinnert. An Bedeutung gewinnen wird diese Konstellation, wenn bei zunehmender Zahl an ausgebildeten Kraftfahrzeug-Servicetechnikern weiterhin viele Betriebe am "Spezialistenkonzept" festhalten und die Chancen, möglichst viele Einsatzfelder zu schaffen, nicht nutzen.

Mit der Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers wurde aber nicht nur die Erwartung verbunden, die durch den Einsatz neuer Technologien entstehenden Anforderungen

---

116 Fachleute gehen derzeit von einer Quote von 10-15 % (mit steigender Tendenz und mit Unterschieden je nach Marke und konkretem "Typenmix" bei den betreuten Fahrzeugen) am gesamten Werkstattvolumen aus, so daß eine entsprechende Auslastung ab einer "Werkstatt-Belegschaft" von etwa sechs oder sieben Personen möglich schiene.

117 Allgemein gültige Aussagen über eine "Mindestquote" lassen sich nicht treffen. Jedoch scheint der Einsatz eines zweiten Kraftfahrzeug-Servicetechnikers (wegen der damit verbundenen Vorteile) durchaus gerechtfertigt, wenn beide jeweils zu einem Viertel entsprechend ausgelastet werden können. Für "dritte" und weitere Kraftfahrzeug-Servicetechniker kann dann die Quote u.U. wieder höher liegen, weil die Gefahr, u.U. vorübergehend ganz ohne diese Qualifikation dazustehen, sich mit jedem zusätzlichen Kraftfahrzeug-Servicetechniker "automatisch" stark verringert.

118 Aus dem Ausgeführten ergibt sich auch, daß das "Expertenkonzept" auch das Mittel der Wahl für Betriebe ist, die nur einen Kraftfahrzeug-Servicetechniker teilweise auslasten können; hier bleibt allerdings der Nachteil der "Nichtersetzbarkeit", der allerdings weit geringer wiegen dürfte als die Probleme, die sich Betriebe einhandeln, die in diesem Falle glauben, weiter ganz auf den Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Einsatz verzichten zu sollen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

hiermit abzudecken, sondern man ging auch davon aus, daß die Absolventen eine Reihe von wichtigen, nicht oder **nicht primär technisch bestimmten Funktionen** im Kfz-Betrieb kompetent ausfüllen könnten.[119]

Wenn anschließend nochmals kurz auch auf diesen Aspekt eingegangen wird, ist zu berücksichtigen, daß hier - mehr noch als beim zuvor behandelten, unmittelbar produktbezogenen Einsatz - zu berücksichtigen ist, daß sich Umorientierungen der betrieblichen Einsatzpolitik, die dazu erforderlich wären, erfahrungsgemäß in der Regel eher mittel- und längerfristig vollziehen. Angesichts der erst sehr kurzen Verfügbarkeit von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern läßt sich daher keineswegs ein abschließendes oder auch nur einigermaßen fundiertes Urteil darüber fällen, ob und ggf. wieweit sich diese Erwartungen erfüllen werden.

Keine Hinweise aus der Empirie gab es darauf, daß an Kraftfahrzeug-Servicetechniker **Personalführungsfunktionen** übertragen wurden. Auch die Beteiligung an der Arbeit der **Kundendienstannahme** kam bislang nicht zum Tragen, wobei in beiden Fällen von betrieblichen Experten darauf verwiesen wurde, daß hier vor allem deshalb Probleme zu erwarten wären, weil es sich um Aufgaben handelt, die derzeit anderen Mitarbeitern zugewiesen sind, denen sie nicht ohne weiteres entzogen werden können und sollen.

Das gilt auch für die Beteiligung an der **Lehrlingsausbildung**, die aufgrund der entsprechenden Regelungen der Handwerksordnung formell Sache der Meister ist, auch wenn faktisch ein erheblicher Teil der Ausbildung - der (vgl. Teil B, 3.3.2, S. 115 ff.) auch im Kfz-Handwerk im Zuge der normalen produktiven Arbeit stattfindet - durch erfahrene Gesellen bestritten wird. Es spricht sehr viel dafür, daß unter den Gesellen, die den Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß erwerben, überproportional viele sind, die bereits vor dieser Fortbildung besonders stark in die Ausbildung eingebunden waren und auch weiterhin entsprechende Funktionen übernehmen werden. Eine systematische Mobilisierung des Potentials dieser Arbeitskräftegruppe für Aus- und Weiterbildungszwekke, die vieles für sich hätte, ist derzeit aber nicht erkennbar. Da wir davon ausgehen, daß der fakultative Einsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern mit entsprechenden Interessen und Qualifikationen im Bereich der Aus- und Weiterbildung gleichwohl eine erfolgsträchtige Perspektive darstellen kann und daher unbedingt weiterverfolgt werden sollte, wird an dieser Stelle ein Exkurs eingefügt, in dem u.a. auf die Möglichkeit einer Kombination des Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschlusses mit dem Erwerb der Ausbildereignungsprüfung (derzeit ein "Baustein" zur Erreichung des Meisterabschlusses) ein-

---

119 Sehr weitgehende und ambitionierte Erwartungen in diese Richtung fanden sich in einem Entwurf für ein "Funktionsbild des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers/der Kraftfahrzeug-Servicetechnikerin", der vom zur Schaffung einer Fortbildungsverordnung gemäß Handwerksordnung bzw. Berufsbildungsgesetz eingerichteten Fachbeirat (besetzt mit Vertretern der Tarifparteien, des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie und des Bundesinstituts für Berufsbildung) im Mai 1996 diskutiert wurde. Obwohl es nach unseren Informationen mittlerweile zu einigen Relativierungen bei der Formulierung dieser Zielsetzungen gekommen ist, dürften dort genannte Aspekte wie "Kundenberatung in schwierigen Fällen", "Multiplikatorfunktion für Neuerungen im Betrieb", "Beteiligung an der Werkstattorganisation", "Einsatz bei der Aus- und Weiterbildung" usw. nach wie vor eine wichtige Rolle spielen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

gegangen wird und die damit verbundenen Vorteile auf der einen Seite sowie die diesen vermutlich entgegenstehenden "Regelungshürden" auf der anderen Seite diskutiert werden.

Exkurs: Perspektiven des Einsatzes von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern im Bereich der Aus- und Fortbildung

Vorbemerkung

Daß Arbeitskräfte mit Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß auch eine Rolle bei der betrieblichen Aus- und Weiterbildung übernehmen können sollen, war von Anbeginn Bestandteil der "Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Philosophie". Die Ergebnisse unserer Untersuchungen unterstreichen, daß die dabei angestellten Überlegungen als ausgesprochen plausibel gelten können, ist es doch u.a. ein Ziel der Ausbildung, die aktuellsten Qualifikationen - insbesondere auf dem sich schnell verändernden Gebiet der Elektronik - zu vermitteln. Die vorab von Verbandsexperten geäußerte Vermutung, daß der Kenntnisstand auf diesem Feld bei Kraftfahrzeug-Servicetechnikern oft als höher und vor allem als "moderner" einzuschätzen ist als bei vielen Meistern, wurde bei unseren Gesprächen von einer Reihe von Befragten (Kfz-Mechaniker ebenso wie Betriebsinhaber) bestätigt und war auch eines der Ergebnisse der Diskussion auf dem Projekt-Workshop im Juni 1995.[120]

Nahegelegt wird eine Einbeziehung von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern in die betriebliche Aus- und Weiterbildung aber nicht zuletzt, weil eine Reihe der Absolventen auch schon früher derartige Funktionen im Betrieb wahrgenommen haben (wenn nicht "offiziell", so doch zumindest faktisch).

Vor diesem Hintergrund ist es zu sehen, daß während der Untersuchungslaufzeit in verschiedenen Zusammenhängen die Überlegung auftauchte, die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung mit dem Erwerb der "Ausbildereignungsprüfung" zusammenzufassen bzw. sie damit zu kombinieren.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß dieser Aspekt nicht unmittelbarer Gegenstand der vorliegenden Studie war. Nachdem die Frage aber erkennbar auf erhebliches Interesse stößt und für die weitere Entwicklung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Konzeption, aber auch darüber hinaus für berufsbildungspolitische Perspektiven von ei-

---

120 Ebenfalls von mehreren Experten wurde die Einschätzung geäußert, daß nicht jeder, der den fachlichen Teil der Meisterprüfung bestanden hat, ohne weiteres in der Lage wäre, die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung zu absolvieren.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

niger Bedeutung sein dürfte, soll sie hier wenigstens in Form eines Exkurses behandelt werden. Zu berücksichtigen ist dabei, daß wir uns bei den entsprechenden Überlegungen nicht in gleicher Weise wie in den übrigen Berichtsteilen auf empirische Ergebnisse stützen können.

(1) Kraftfahrzeug-Servicetechniker + Ausbildereignungsprüfung - eine obligatorische Einheit?

Von wem und mit welchen Intentionen Betrachtungen über die Kombination von Ausbildereignungs- und Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Prüfung zuerst formuliert wurden, entzieht sich unserer Kenntnis. Eine Rolle mag dabei u.a. das Bestreben gespielt haben, die Voraussetzungen zur finanziellen Unterstützung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung im Rahmen des neuerdings verabschiedeten "Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetzes" (AFBG) zu schaffen. Nach dessen Bestimmungen wird die Förderfähigkeit bekanntlich bei Voll- und Teilzeitmaßnahmen an ein Volumen von mindestens 400 Stunden geknüpft - ein Umfang, der sich über eine leicht erweiterte Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung zuzüglich der üblichen 135 Stunden für die Ausbildereignungsprüfung erreichen lassen würde.[121]

Eine **obligatorische Integration der Ausbildereignungsprüfung** in die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung scheint uns aus einer Reihe von Gründen, die anschließend knapp skizziert werden, **kaum sinnvoll**. Ob eine optionale Verbindung der beiden "Bausteine" zu einem "Modul", das dann nach AFBG förderfähig wäre, juristisch begründbar und faktisch möglich ist, können wir nicht beurteilen; sinnvoll könnte sie - auch dazu folgen ein paar Überlegungen aus unserer Sicht - indes durchaus sein.

Wie erwähnt, war eine Reihe von Teilnehmern an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen bereits vorher in der einen oder anderen Form in die betriebliche Aus- und Weiterbildung einbezogen.[122] Und es ist - unseren Eindrücken nach - plausibel, daß auch andere Kursteilnehmer gerne bereit wären, Ausbildungsfunktionen zu übernehmen. Das gilt aber vermutlich bei weitem nicht für alle Kraftfahrzeug-Servicetechniker: Viele sind primär an Elektronik und technischen Weiterentwicklungen interessiert und möchten auf diesen Feldern die eigene Kompetenz erhöhen. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Motivation mit der Fähigkeit und der Bereitschaft, entsprechendes Wissen weiterzuvermitteln,

---

121 Beispielsweise werden am Berufsbildungszentrum in Arnsberg bereits Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurse mit einem Umfang von 288 Stunden durchgeführt.

122 In der schriftlichen Teilnehmerbefragung wurde unter den drei wichtigsten Arbeitsgebieten allerdings "Ausbildung" nur von etwa 2,5 % der Teilnehmer genannt (vgl. Übersicht 23 a-c im Anhang). Daß sie bei den Haupttätigkeitsfeldern nicht aufgeführt wurden, spricht aber keineswegs dagegen, daß Ausbildungsaufgaben bei einer größeren Zahl von Teilnehmern durchaus eine Rolle spielen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

einhergehen kann. Es muß dies aber nicht durchweg so sein. In letzterem Falle könnte eine erzwungene Verbindung von Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung und Ausbildereignungs-Baustein entweder dazu führen, durchaus für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker geeignete Kandidaten davon abzuhalten, die Fortbildung zu beginnen, oder sie wären (vermutlich mit entsprechenden Auswirkungen auf ihre Motivation) gezwungen, eine eigentlich nicht gewünschte Qualifikation zu erwerben - beides kaum wünschbare Perspektiven. Aber selbst in Fällen, in denen eine derartige Verbindung prinzipiell akzeptiert würde, wäre zu fragen, ob der "Abschreckungseffekt" aufgrund der gestiegenen Maßnahmendauer durch die (gemessen z.B. an einer bei einem Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs an einer Kundendienstschule keineswegs besonders attraktiven) Fördermöglichkeiten nach dem AFBG "überkompensiert" werden würde.[123]

(2) Kraftfahrzeug-Servicetechniker + Ausbildereignungsprüfung - zwei sinnvoll kombinierbare Bausteine

Im Unterschied zu einer "Zwangsverbindung" der beiden Qualifikationsbausteine dürfte aus unserer Sicht die Eröffnung von Möglichkeiten, beide sinnvoll zu verknüpfen, voraussichtlich auf einiges Interesse stoßen, und zwar sowohl bei Arbeitskräften, die ihre Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung bereits durchlaufen haben, als auch bei solchen, die eine Teilnahme in Erwägung ziehen oder bereits fest planen. Außerdem könnte mit der Schaffung einer derartigen Kombinationsmöglichkeit einmal an einem konkreten Fall die Möglichkeit der Erzielung der gern beschworenen Synergieeffekte zum Nutzen aller Beteiligten (also der Betriebe, der Automobilhersteller, der Kraftfahrzeug-Servicetechniker sowie der übrigen Belegschaft im Kfz-Betrieb) demonstriert werden.

Wie eine solche optionale Verbindung von Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs und Ausbildereignungsprüfung im einzelnen zu gestalten wäre, ist an dieser Stelle nicht weiter auszuführen. Einige aus unserer Sicht zentrale Voraussetzungen für ein "Funktionieren" eines derartigen Ansatzes seien aber skizziert.

Wichtig wäre zunächst, daß es möglich bleibt, beide Qualifikationen (wie bisher) unabhängig voneinander zu erwerben. Es sollte aber auch die Chance bestehen, sie - falls gewünscht (AFBG-Fördermöglichkeit) - zu einer gemeinsam durchzuführenden Einheit zusammenzufassen (u.U. müßte dieser Aspekt bei der Formulierung der Fortbildungsverordnung berücksichtigt werden). Weiter wäre zu gewährleisten, daß beide Bausteine bei einer späteren Meisterprüfung angerechnet werden können (wie das bei der Eig-

---

123 Für die Durchführung derartiger "Kombi-Veranstaltungen" kämen wohl ausschließlich Berufsbildungszentren in Betracht, da Kundendienstschulen über die für die Ausbildereignungsprüfung vermutlich erforderlichen "Formalvoraussetzungen" kaum verfügen und nach unseren Erfahrungen erst recht nicht daran interessiert sein dürften, solche zusätzlichen Ausbildungen durchzuführen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

nungsprüfung bereits der Fall und bei der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung vorgesehen ist).

Fast noch wichtiger aber ist es, daß die beiden "Tandem-Bausteine" auch für den Fall gemeinsam genutzt werden können, daß keine Meisterprüfung angestrebt wird (bzw. schon während des Zeitraums, bevor diese abgelegt ist). Daß diese Möglichkeit beim Kraftfahrzeug-Servicetechniker besteht, macht - wie an anderer Stelle herausgearbeitet wurde - einen Gutteil der Attraktivität des Abschlusses aus. Demgegenüber scheint es derzeit zumindest umstritten, ob die Ausbildereigungsprüfung auch schon für sich betrachtet "offiziell" nutzbar ist, oder ob sie ihre Wirkung erst mit dem Akt der Verleihung des Meistertitels entfaltet.[124] Tatsache ist jedenfalls, daß die Ausbildung in den Betrieben keineswegs ausschließlich von Meistern vorgenommen wird (daß es einen dafür verantwortlichen Meister geben muß, ist dagegen ebenso wenig strittig wie offensichtlich regelmäßig der Fall). Fakt scheint auch zu sein, daß Beschäftigte, die über die Ausbildereignungsprüfung verfügen, die Meisterprüfung jedoch (noch) nicht durchlaufen haben, bevorzugt für Ausbildungsaufgaben eingesetzt werden.

Wenn die wahlweise Verbindung der Ausbildereignungsprüfung mit dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß, die wir für eine zukunftsträchtige Innovation und einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Qualifizierungssituation in den Betrieben und zur Stärkung der Position der Branche auf dem Arbeitsmarkt ansehen, zu einem durchaus möglichen Erfolg geführt werden soll, dann wird es entscheidend darauf ankommen sicherzustellen, daß beide Qualifikationen unmittelbar nach ihrem Erwerb umfassend und "offiziell" eingesetzt werden können, und zwar unabhängig von evtl. später abzulegenden weiteren Abschlüssen. Beim Kraftfahrzeug-Servicetechniker war dies von Anfang an Programm. In der Verbindung dieser Fortbildung mit dem Ausbildereignungsmodul liegt die Chance, das Potential derjenigen Beschäftigten besser zu nutzen, die besonderes Interesse an technologischer Innovation mit der Motivation verbinden, Erfahrungen und Wissen an andere weiterzugeben, und zwar so rasch wie möglich und ganz unabhängig davon, ob sie die Absicht haben (dies wird zweifellos bei einem Gutteil der Absolventen der Fall sein), später die Meisterqualifikation zu erwerben.

Gelingt es, einen solchen Weg zu bahnen, kann sich als mögliche Folge die Zahl der zu erwartenden Arbeitskräfte mit Meisterbrief gegenüber dem Status quo tendenziell verringern. Dies wäre aber keineswegs per se als Nachteil anzusehen: Es spricht nichts dafür, daß sich jemand, dem es wirklich darum geht, die Meisterfunktion in ihrer ganzen Breite zu nutzen, für den also insbesondere die damit verbundene Berechtigung, einen eigenen

---

124 Wir wissen nicht, ob es zu dieser Frage bereits eine eindeutige und unstrittige rechtliche Beurteilung gibt, bzw. ob es sie angesichts der einschlägigen Bestimmungen überhaupt geben kann - von uns kann sie jedenfalls nicht geliefert werden.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Handwerksbetrieb zu führen, wichtig ist, durch eine derartige Option davon abhalten lassen wird, Meister zu werden. Wenn es aber zu einer Verringerung der Zahl derjenigen kommt, die die Meisterprüfung vor allem erworben haben, weil "Aufstiegsfunktionen", die ihren wirklichen Präferenzen entsprechen, nicht verfügbar waren, zugunsten von Fachkräften des o.a. neuen Typs, dann dürfte das ebenso im Interesse der Betroffenen wie der Betriebe liegen.[125]

Sollten dagegen formale Bedenken eine solche Möglichkeit verhindern oder einer derartigen Lösung tatsächlich Regelungen entgegenstehen, die nicht geändert werden sollen oder können, und würde diese Konstellation zum Verzicht auf eine u.E. ebenso naheliegende wie erfolgsträchtige Lösung führen, wäre das für die Branche und ihre Arbeitskräfte sicherlich mit im einzelnen noch kaum abschätzbaren Nachteilen verbunden.[126]

4.2 Das duale System der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung - dauerhaftes Modell oder kurzes Intermezzo?

Bekanntlich war die Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker von Anbeginn an so konzipiert, daß sie sowohl an den bislang auf die Vermittlung "markenspezifischer Qualifikationen" ausgerichteten Kundendienstschulen der Automobilhersteller als auch an "berufsfachlich orientierten" Berufsbildungszentren des Handwerks (vgl. Teil B, 2., S. 59 ff.) durchgeführt werden und über "gleichwertige, wenn auch nicht gleichartige" Ausbildungsgänge zu äquivalenten Qualifikationen führen sollte. Dies kann nicht nur als eine charakteristische Besonderheit - in gewisser Weise sogar als **ein "Markenzeichen" - der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung** angesehen werden, sondern machte sie auch in der Perspektive der Entwicklung berufsfachlicher Qualifikationen besonders interessant.

---

125 Daß sich die Rolle eines normal weiterarbeitenden Mechanikers mit Meistertitel oft für alle Seiten wenig erfreulich darstellt, wurde verschiedentlich konstatiert und war auch ein Motiv für die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers. Auch aus der viel beschworenen, zweifellos gravierenden Problematik der "Nachfolgerlücke im Handwerk" und der daraus abzuleitenden Probleme für das Überleben von Betrieben sowie für den Erhalt der dort bestehenden Arbeitsplätze lassen sich u.E. keine Argumente gegen diese Option ableiten: Das Dilemma der "Unternehmerlücke" löst sich nicht dadurch, daß jemand den Meistertitel erwirbt, der sich zum Betriebsinhaber - aus welchen Gründen auch immer - nicht berufen fühlt.

126 Selbstverständlich können wir uns kein Urteil darüber anmaßen, wie zeitgemäß bzw. innovationsfördernd oder -hemmend sich die - sicherlich vor einem deutlich anderen Spektrum von Rahmenbedingungen entstandenen - Bestimmungen der Handwerksordnung in diesem Kontext auswirken. Ebenso wenig können wir einschätzen, ob sie tatsächlich von einer Unabänderlichkeit mit "Ewigkeitsqualität" sind, wie das bisweilen formuliert wird. Auch ist uns die Schwierigkeit der Güterabwägung zwischen den Vorteilen und Risiken der Erhaltung bewährter Strukturen gegenüber den mit Neuerungen verbundenen Implikationen durchaus bewußt. Die Entscheidung über die Bewertung einer derartigen Situation und die zu ziehenden Schlußfolgerungen kann den Verantwortlichen aus Verbänden und Politik indes niemand abnehmen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Allerdings gibt es aber auch schon wiederum seit einiger Zeit Diskussionen über die **Frage,** ob sich diese **Dualität der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung durchhalten lassen wird**. Auslöser sind - durch einige reale Entwicklungen gestützte - Spekulationen darüber, unter welchen Voraussetzungen und ggf. in welchem Umfang die Automobilhersteller und -importeure die Schulung von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern an ihren Kundendienstschulen einschränken oder ganz einstellen würden.

Anzumerken ist dazu, daß Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen zunächst von allen bedeutenden Automobilherstellern und -importeuren - mit Ausnahme von Mercedes Benz[127] - angeboten wurden.

Den "Ausstieg" aus den Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen an eigenen Einrichtungen hat mittlerweile BMW vollzogen, nachdem man dort eine Zeitlang ausgebildet und eine größere Anzahl von Mitarbeitern "nachzertifiziert" hatte. Seit 1995 verweist BMW die interessierten Arbeitskräfte der Kfz-Betriebe seines Markennetzes auf die von den Berufsbildungszentren angebotenen Schulungen. Anschließend soll die Kundendienstschule darauf aufbauende markenspezifische Kurse anbieten, um den zielgerichteten Einsatz in den BMW-Betrieben zu erleichtern.

Opel hat 1994 die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung von den eigenen Kundendienstschulen auf einen externen Dienstleister verlagert, weil die hohe Nachfrage nach Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kursen zu viele Ressourcen der Kundendienstschulen, die für markenspezifische(-re) Aufgaben benötigt werden, gebunden habe. Davon unbeschadet mißt das Unternehmen der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung nach wie vor einen hohen Stellenwert bei und denkt nicht daran, die inhaltliche Verantwortung für die Gestaltung der Kurse, vor allem aber für den adäquaten Einsatz der Absolventen abzugeben.[128]

Festzuhalten ist daher als derzeitiger Stand, daß es keinerlei konkrete Hinweise auf den verschiedentlich beschworenen bevorstehenden Ausstieg aus der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung seitens der Kundendienstschulen gibt, vielmehr wurde durchgängig die Position vertreten, an der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung an den mar-

---

127 Als Grund für die Nichtbeteiligung nannten Vertreter des Unternehmens u.a., daß man längst über zumindest gleichwertige "Zertifikate" im eigenen Netz verfüge. Gleichzeitig besteht dennoch ein gewisses Interesse an der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung. Das wird u.a. dadurch verdeutlicht, daß Vertreter am Fachbeirat beteiligt sind. Der Verzicht auf die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung wird offenbar nicht als endgültig angesehen. Jedenfalls gibt es Überlegungen, solche Schulungen für die kleineren MB-Partner (Vertretungen und Vertragswerkstätten) anzubieten.

128 Opel hat den mit Abstand höchsten "Marktanteil" bei Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen: 28 % der Absolventen kommen aus dem Opel-Netz, das nur 17 % der Gesamtzulassungen verzeichnet (vgl. Übersichten 4 und 5 im Anhang). Eine Besonderheit des Opel-Schulungskonzepts liegt auch darin, daß - ebenfalls in Zusammenarbeit mit dem o.a. Dienstleister - Veranstaltungen für Markenbetriebsinhaber angeboten werden (die Teilnahme ist obligatorisch), bei denen es vor allem darum geht, sie über effiziente spätere Einsatzmöglichkeiten von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern im Betrieb aufzuklären (vgl. Teil B, 3.4, S. 118 ff.).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

kenspezifisch ausgerichteten Einrichtungen festzuhalten.[129] Gleichzeitig liegt es auf der Hand, daß es weitreichende **Folgen** hätte, falls es dennoch zu einer **Einstellung bzw. Reduzierung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung durch die Kundendienstschulen** der Hersteller und Importeure käme. Deshalb seien einige Überlegungen dazu angeschlossen.

Für die Berufsbildungszentren würde das u.a. bedeuten, daß sie mit einer **deutlich anders zusammengesetzten Klientel konfrontiert** wären.[130] Probleme wären u.E. insbesondere zu erwarten, wenn derjenige "Typ" von Teilnehmern, der bisher bei den Kundendienstschulen ausgebildet wurde, "naturwüchsig" mit den bisherigen "Normalteilnehmern" der Berufsbildungszentren in gemeinsamen Kursen zusammengewürfelt würde.

Wie bereits ausführlich (Teil B, 2., S. 59 ff.) dargestellt, arbeiten auch die **Teilnehmer** an Berufsbildungszentren überwiegend in Markenbetrieben. Sie **unterscheiden sich** aber bezüglich einer ganzen Reihe von wesentlichen (dort im einzelnen aufgeschlüsselten und diskutierten) **Merkmalen** stark von den typischen Absolventen der Kundendienstschulen: Besonders wichtig dürfte dabei sein, daß es sich bei den "Schülern" der Berufsbildungszentren um jüngere Teilnehmer handelt, die i.d.R. vom Betrieb nicht für die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung vorgesehen waren und die bereit sind, die Schulung auf eigene Kosten und in der Freizeit zu absolvieren. Besonders kritische Konstellationen könnten beispielsweise auftreten, wenn diese Teilnehmer in einem Kurs mit Kollegen aus dem eigenen Betrieb sitzen, deren Ausbildungskosten und Ausbildungszeit vom Betrieb erstattet werden.

Während in den Kursen bei den Kundendienstschulen im allgemeinen ein zumindest einigermaßen vergleichbares Ausgangswissen vorausgesetzt werden kann, wären diese Arbeitskräfte jetzt (i.d.R. wohl erstmalig) damit konfrontiert, in einem Kreis von Teilnehmern mit außerordentlich **unterschiedlichen wissensmäßigen Voraussetzungen, Lernerfahrungen und Motivationsstrukturen** (wie sie für die Handwerkszentren charakteristisch sind) zu arbeiten. Wir sind nicht in der Lage, die Implikationen im einzelnen abzuschätzen (zweifellos hat eine derartige "**Durchmischung**" gegenüber einer "fabrikatsmäßigen "Separierung" zumindest potentiell auch Vorteile). Es spricht jedoch einiges dafür, daß man sich seitens der Berufsbildungszentren in diesem Fall zumindest mit der

---

129 Inwieweit die verschiedentlich von Fachleuten geäußerte Erwartung zutrifft, daß die Hersteller die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung in der jetzigen Form einstellen werden, wenn eine offizielle Ausbildungs- und Prüfungsordnung geschaffen ist, läßt sich derzeit nicht abschließend beurteilen. Eindeutig bestätigen können wir allerdings, daß erhebliche Vorbehalte bei Hersteller-Vertretern gegenüber einer Beteiligung an bürokratischen Prüfungsverfahren und massive Zweifel daran bestehen, ob sich Kundendienstschulen an entsprechenden "Ritualen" beteiligen können oder sollen.

130 Umfassende Informationen zu den unterschiedlichen Strukturmerkmalen der Teilnehmer an Kundendienstschulen und Berufsbildungszentren finden sich in Teil B, 1., S. 43 ff. und im Anhang 3).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Frage befassen müßte, auch für spezielle Teilnehmergruppen gezielt zusammengesetzte Kurse anzubieten.

Im Grenzfall könnten Berufsbildungszentren in Kooperation mit einzelnen Herstellern exklusiv Kurse für Teilnehmer aus deren Netz konzipieren. Dabei stellt sich aber die Frage, ob im Einzugsbereich eines Berufsbildungszentrums dafür genügend Teilnehmer gewonnen werden könnten, ohne daß ein wesentlicher Vorteil, den diese Einrichtungen (und zwar für Teilnehmer **und** Herkunftbetriebe) gegenüber den Kundendienstschulen aufweisen, wieder hinfällig wird: nämlich "vor Ort" (d.h. ohne die Notwendigkeit von Reisen, Übernachtungen etc.) präsent zu sein. Am ehesten scheint eine solche Lösung daher bei Herstellern mit hohem Marktanteil und entsprechend großen Markennetzen (vgl. Teil A, 3.3, S. 32 ff.) mit einer hohen Beschäftigtenzahl möglich.

Zu erwarten ist ebenfalls, daß die **Kritik an** denjenigen **Berufsbildungszentren**, die noch an tradierten Vermittlungsformen festhalten (vgl. Teil B, 2.4, S. 86 ff.) von Teilnehmern, die an Kundendienstschulen schon Erfahrungen mit anderen, moderneren Konzepten gesammelt haben, eher noch harscher ausfallen würde. Ebenso ist davon auszugehen, daß unzulängliche personelle und sachliche Ausstattung dann auf noch weniger Verständnis stoßen dürfte als bislang. Sehr wahrscheinlich ist weiterhin, daß keineswegs ohne weiteres vorausgesetzt werden kann, daß eine eventuelle Verlagerung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung auf die Berufsbildungszentren seitens der Arbeitskräfte, die bislang Zugang zu Kundendienstschulen hatten, auf **Akzeptanz** stoßen wird. Die Bereitschaft, diese neuen Variante "anzunehmen", wird vielmehr nicht zuletzt davon abhängen, **wie stark die Konditionen vom bisher Gewohnten abweichen**. Maßgeblich wird etwa sein, ob damit bisher nicht übliche Kosten und zeitliche Belastungen für die Teilnehmer entstehen und wie die Bezahlung der Kurszeit geregelt wird. Es liegt auf der Hand, daß - selbst für den Fall, daß die Kostenfreiheit bestehen bleibt und die Kurszeiten vergütet werden - schon die Verlagerung der Unterrichtsstunden in die Freizeit bei vielen potentiellen Kandidaten aus Markenbetrieben auf Widerstand stoßen bzw. zur Nichtteilnahme führen könnte. Das gilt sicherlich noch verstärkt, wenn es zu einer Kostenbeteiligung und/oder einer Nichtbezahlung der Kursstunden käme.

Umgekehrt dürften die ohnedies durchgängig vorhandenen **Erwartungen bezüglich einer Höhergruppierung und eines angemessenen Arbeitseinsatzes** nach dem Kurs in den Fällen, in denen jemand auf Veranlassung des Betriebs, aber ohne volle Kompensation der Aufwendungen teilgenommen hat, um noch einiges dezidierter ausfallen, als es ohnehin schon bei den beiden bisher üblichen Varianten (entweder "Entsendung durch den Betrieb bei voller Kostenübernahme" oder Beteiligung auf "eigene Initiative bei Kostentragung durch den Teilnehmer") der Fall war.

Aus der Sicht der entsendenden Betriebe, aber auch aus dem Blickwinkel der Hersteller stellt sich weiter die wichtige Frage, wie sie es bewerten und wie sie darauf reagieren

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

wollen, wenn künftig möglicherweise ein erheblicher Teil der Mitarbeiter, die "normalerweise" die Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung durchlaufen hätten, unter den veränderten Bedingungen dazu nicht mehr bereit sind. Zu bedenken ist aus dieser Perspektive auch, welche Folgen zu erwarten sind, wenn diejenigen, die dennoch Kraftfahrzeug-Servicetechniker werden wollen, bei einer der wichtigsten Fortbildungsveranstaltungen nicht mehr "unter dem Dach der Marke" versammelt sind, gilt doch die fabrikatsspezifische Schulungstätigkeit nicht zuletzt auch als ein Mittel, um neben Fachkenntnissen normative Orientierungen und "Zugehörigkeitsempfinden" zu vermitteln, also eine Eigenschaft, die man in Anlehnung an den in der letzten Zeit vieldiskutierten Begriff der "Unternehmenskultur" mit "Markenkultur" umschreiben könnte.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

5. Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein Modell mit Perspektive? Abschließende Überlegungen und Ausblick

5.1 Akzeptanz und Möglichkeiten der Nutzung

Versucht man, die in den Jahren seit der Konzipierung und der darauf folgenden Implementierung der neuen Qualifikationsstufe "Kraftfahrzeug-Servicetechniker" eingetretene Entwicklung zusammenfassend zu rekapitulieren, so läßt sich folgendes festhalten:

Die **Einführung des Kfz-Servicetechnikers** ist auf eine **hohe Bereitschaft von Arbeitskräften** getroffen, diese Qualifikation zu erwerben.[131] Dieses hohe Interesse findet sich zwar auch bei solchen Kfz-Mechanikern und Kfz-Elektrikern, die dazu vom Betrieb nicht animiert wurden bzw. bei denen sich keine entsprechenden Einsatzmöglichkeiten in der derzeitigen Arbeitsstätte abzeichneten.[132] Zugleich wurde deutlich, daß es bei einer erheblichen Zahl von Kfz-Betrieben zwar ein Interesse gab, in der neuen Qualifikation ausbilden zu lassen, daß dies aber bislang hinter der Teilnahmebereitschaft bei den Arbeitskräften (teilweise auch gegenüber den Erwartungen der Automobilhersteller) zurückbleibt und offenbar auch deutlich geringer ist, als es angesichts der wachsenden Anforderungen angezeigt wäre.

Noch weit **weniger** als der Umfang, in dem die neue Qualifikation erworben wurde, kann indes einstweilen deren **praktische Nutzung zufriedenstellen**: Viele Betriebe mit Kraftfahrzeug-Servicetechnikern halten es offenbar nicht für erforderlich, eine entsprechende Einsatzplanung vorzunehmen und die sachlichen Voraussetzungen für eine optimale Nutzung der Qualifikation zu schaffen. Auf diesem Feld besteht noch erheblicher Bedarf an Aufklärungsarbeit, die vor allem durch den ZDK bzw. bei den markengebundenen Betrieben zusätzlich durch die Automobilhersteller zu leisten sein wird.[133]

Diese Einschränkungen ändern aber nichts daran, daß das **"Qualifizierungsmodell Kraftfahrzeug-Servicetechniker" prinzipiell durchaus geeignet** scheint, seiner **dop-**

---

131 Dabei haben zweifellos die vielfältigen Informations- und Werbeaktivitäten, die vor allem vom ZDK, den Automobilherstellern, aber z.B. auch direkt von handwerklichen Berufsbildungszentren initiiert wurden, eine wichtige Rolle gespielt. Genaueres über die Quellen, aus denen die Teilnehmer ihre Informationen über das Schulungsangebot zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker bezogen haben, und über die Gründe der Teilnahme findet sich - aufgeschlüsselt nach verschiedenen Kriterien - in Teil B, 1., S. 43 ff.

132 Gut 44 % der befragten Teilnehmer an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulungen gaben an, daß die Initiative ganz von ihnen ausgegangen sei, 37 % gingen davon aus, daß sie selbst und der Betrieb diesen Schritt gemeinsam ausgelöst haben, während nur gut 17 % ausschließlich auf Veranlassung des Betriebs an den Kursen teilgenommen haben (vgl. Übersicht 18 im Anhang).

133 Als positives und offenbar auch wirksames Beispiel sind die obligatorischen "Führungsklausuren" anzusehen, die von einem großen Hersteller genutzt werden, um Betriebsinhaber auf den späteren Einsatz "ihrer" Kraftfahrzeug-Servicetechniker vorzubereiten.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

pelten Zielsetzung gerecht zu werden, nämlich sowohl objektiv bestehenden Qualifikationsbedarf abzudecken als auch die Attraktivität des Kfz-Handwerks auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen.

Die **dauerhafte und umfassende Umsetzung dieser Ziele** wird aber - das haben die empirischen Recherchen eindeutig unterstrichen - nicht nur davon abhängen, daß es nach der Ausbildung tatsächlich zu einem entsprechend **qualifizierten Arbeitseinsatz** im Betrieb kommt. Sehr wichtig wird vielmehr auch die **angemessene Entlohnung** sein, nicht zuletzt aber wird es entscheidend darauf ankommen, daß die **Installierung eines öffentlich anerkannten Abschlusses** gelingt.[134]

Nicht endgültig beantworten läßt sich auch die Frage, inwieweit die **neue Qualifikationsstufe zu einer Polarisierung beim Arbeitseinsatz in den Betrieben** führt.[135] Gezeigt wurde, daß entsprechende Optionen durchaus bestehen (Kraftfahrzeug-Servicetechniker als "betrieblicher Spezialist"). Verdeutlicht wurde aber auch, daß für einen breiteren Einsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern nicht nur die Interessen der entsprechenden Arbeitskräfte sprechen, sondern diese Form (Kraftfahrzeug-Servicetechniker als "betrieblicher Experte") auch aus der Perspektive der Unternehmen sehr viel für sich hat.

Eine **weitere zentrale Fragestellung** richtete sich darauf, wieweit über die **unterschiedlichen Lernorte** (Kundendienstschulen und Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen) und Lernwege tatsächlich - wie angestrebt - **gleichwertige Qualifikationen** vermittelt werden.

Definitive Antworten hierauf würden voraussetzen, daß es Betriebe gibt, die über umfangreiche Erfahrungen mit dem Einsatz von Kraftfahrzeug-Servicetechnikern unterschiedlicher "Schulort-Provenienz" verfügen. Unternehmen mit derartigen systematischen Vergleichsmöglichkeiten zu finden, dürfte sich allerdings als sehr schwierig erweisen: Schon die für einen solchen "Mehrfacheinsatz" erforderliche Betriebsgröße wird nur von einem geringen Bruchteil der Kfz-Betriebe erreicht. Hinzu kommt, daß Betriebe der fraglichen Größenordnung in aller Regel einem Markennetz angehören und deshalb die Mitarbeiter, die sie als Kraftfahrzeug-Servicetechniker einsetzen wollen, zu den Kundendienstschulen schicken (weil das von den Herstellern erwartet wird und für den Teilneh-

---

134 Daß diese Ziele verfolgt werden müssen, ist zwischen den Hauptbeteiligten nicht grundsätzlich strittig. Es haben sich aber einige Verzögerungen ergeben: Zwar existieren einige regional begrenzte tarifliche "Pilotregelungen", ein umfassendes Ergebnis der von ZDK und IG Metall zu dieser Frage gebildeten Arbeitsgruppe liegt aber noch nicht vor, und auch die Schaffung der Fortbildungsverordnung benötigt mehr Zeit, als ursprünglich veranschlagt wurde; sie befindet sich aber nach Ansicht der Beteiligten "auf einem guten Weg".

135 Die Erwartung, daß es von entscheidender Bedeutung für den Erfolg des Modells Kraftfahrzeug-Servicetechniker sein würde, ob die Einführung zu einer derartigen Polarisierung genutzt würde, wurde schon vor Beginn des betrieblichen Einsatzes formuliert (vgl. Lutz, Mendius 1993).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

mer wesentlich attraktiver ist). Eine Konstellation, die derartige unmittelbare Vergleiche ermöglicht, ist daher sehr unwahrscheinlich und wird auch künftig die Ausnahme darstellen.[136] Deshalb bleibt man zur Beantwortung der Frage auf Informationen verwiesen, die sich nur auf die Selbsteinschätzung von Teilnehmern und die Wahrnehmung von Betriebsinhabern mit dem Einsatz des bei ihnen beschäftigten Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Typs stützen können. Das Ergebnis ist, daß die Ausbildungsgänge und die Nutzbarkeit der vermittelten Qualifikationen bezogen auf alle Schulorte im wesentlichen positiv wahrgenommen werden. Insgesamt etwas kritischer fallen die Beurteilungen bezüglich einiger Berufsbildungszentren des Handwerks aus, wobei aber untermauert werden konnte, daß dies weniger auf den Schultyp als auf die dort praktizierten Unterrichtsformen (Frontalunterricht versus problemorientiertes Lernen) zurückzuführen ist.

Ebenfalls klärungsbedürftig und untersuchenswert schien, ob sich durch die **Schultypen unterschiedliche Zielgruppen** besser ansprechen lassen. Daß Kundendienstschulen nach wie vor und intendiertermaßen nur Mitarbeiter der jeweiligen Markenbetriebe erreichen, ist selbstevident. Wesentlich überraschender ist das Ergebnis, daß auch die Teilnehmer an Berufsbildungszentren des Handwerks und der Berufsschulen zu fast drei Viertel aus Markenbetrieben kommen. Eine differenziertere Betrachtung der Ergebnisse der Teilnehmerbefragung (sie werden auch durch die Resultate von Gruppendiskussionen und Betriebsfallstudien gestützt) zeigt, daß die Teilnehmer an Kundendienstschulen im Vergleich zur Klientel der Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen im Durchschnitt älter sind, aus größeren Betrieben kommen und weniger häufig einen höheren Schulabschluß als den Hauptschulabschluß haben. Auch der Anteil der Teilnehmer mit Meisterprüfung liegt hier deutlich niedriger, dafür haben sie aber weit öfter schon früher an fachbezogenen Schulungen teilgenommen.[137]

Hilfreich für die vergleichsweise schnelle und reibungslose Verbreitung der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Qualifikation war es zweifellos auch, daß das neue "Funktionsbild" von beiden Tarifparteien getragen wird, was u.a. dadurch zum Ausdruck kommt, daß sie entsprechende Gremien eingesetzt haben und die Schaffung einer Fortbildungsverordnung gemeinsam vorantreiben. Auch wenn dieses Vorhaben noch nicht endgültig gelungen ist und auch eine umfassende tarifvertragliche Regelung noch aussteht, hat sich bislang die bezüglich des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers bestehende weitgehende Kon-

---

136 Das ändert sich u.U., falls es tatsächlich zum Ausstieg von Herstellern aus der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Schulung kommt: Dann wäre nach und nach auch mit einem Nachrücken von Absolventen von Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen in die Markenbetriebe zu rechnen. Die Gleichwertigkeit der an den beiden Schultypen erworbenen Qualifikationen ließe sich dann besser beurteilen, wobei das Ergebnis insofern nur noch von bedingtem Nutzen wäre, als die eine Alternative (Ausbildung an den Kundendienstschulen) künftig nicht mehr verfügbar wäre.

137 Vgl. dazu ausführlich Teil B, 1.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

vergenz der Interessenlagen der Kfz-Betriebe und ihres Verbandes, der Automobilhersteller sowie der zuständigen Gewerkschaft als stabil erwiesen.[138]

5.2 Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung - ein Beitrag zur Stärkung der Berufsfachlichkeit der Qualifikation?

In der **Perspektive der Auswirkungen auf die Struktur des Arbeitsmarkts** und insbesondere auf den **Bereich der berufsfachlichen Qualifikationen** läßt sich folgende **Kurzbilanz** ziehen: In einem zwar von der Grundausrichtung berufsfachlichen, aber (insbesondere durch die Aktivitäten der Automobilhersteller) stark - und vor allem zunehmend - durch markenspezifisch überlagerte Qualifikationen geprägten Teilmarkt, ist es mit der Einführung des auf dem gesamten Teilmarkt gültigen und gängigen **Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschlusses** wieder zu einer **Stärkung der berufsfachlichen Komponente** gekommen. Das war - und das ist ein durchaus bemerkenswerter Vorgang - nur dadurch möglich, daß ein großer Teil der Absolventen die entsprechenden berufsfachlichen Qualifikationen bei den sonst weitestgehend auf die Vermittlung "markenspezifischen" Know-hows ausgerichteten Kundendienstschulen erworben hat. Die gemeinsame Verpflichtung auch der Kundendienstschulen auf das markenübergreifende Rahmenkonzept des Kraftfahrzeug-Servicetechniker bedeutete ein Abgehen von dem Grundsatz, daß durch die Einrichtungen der Automobilhersteller ausschließlich von ihnen und nach ihren eigenen Kriterien entwickelte Qualifikationsinhalte vermittelt werden.[139]

Käme es dagegen zu dem von einigen Experten erwarteten Ausstieg von Kundendienstschulen aus der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Ausbildung, für den bislang (vgl. Teil C, 1.2, S.135 ff.) allerdings keine Hinweise gefunden werden konnten, würden sich damit vermutlich - neben den oben skizzierten Folgen - auch Auswirkungen in der Arbeitsmarktperspektive ergeben: Wegen des damit verbundenen Abbaus des (bei der Ausbildung an den Kundendienstschulen obligaten) markenspezifischen Beiwerks wäre zunächst die Konsequenz, daß sich der Kraftfahrzeug-Servicetechniker noch weiter dem "berufsfachlichen Ideal" annähern würde. Andererseits wäre zu erwarten, daß in diesem Fall die Hersteller - einige entsprechende Ansätze gibt es bereits - noch rascher und umfassender daran gehen würden, auf die berufsfachliche Qualifikation Kraftfahrzeug-Servicetechniker, jedenfalls für einen ausgewählten Teil der Absolventen, erneut Qualifikationsmodule aufzusetzen, die dann aber ausschließlich markenspezifisch gestaltet

---

138 Als diesbezüglich sehr kritischer Punkt könnte es sich erweisen, falls es in Zukunft zu Versuchen kommen sollte, für die Teilnehmer in Kundendienstschulen aus Markenbetrieben von der bislang üblichen Praxis abzugehen, sämtliche Kosten zu übernehmen sowie die Kurse in der bezahlten Arbeitszeit durchzuführen oder sie (in Verbindung mit derart verschlechterten Konditionen) von den Kundendienstschulen auf Berufsbildungszentren des Handwerks/der Berufsschulen zu verlagern.

139 Dieser Effekt wird u.E. auch dadurch nicht in Frage gestellt, daß die Kurse dort gewisse zusätzliche markenspezifische "Beimengungen" aufweisen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

("Sahnehäubchen") würden. Damit würde der **Kraftfahrzeug-Servicetechniker** wiederum zu einer **"Ausgangsqualifikation"** (wenn auch im Vergleich zur Gesellenprüfung einer "höheren Ordnung"), die dann durch die Hersteller überlagert wird, mit der Folge einer erneuten **Stärkung der markenspezifischen Komponente** der Gesamtqualifikation.

Erst recht und u.U. weit grundsätzlicher würde sich die **Frage nach der "Zukunft der Markenspezifität"** stellen, wenn sich der bereits beobachtbare Trend zur herstellerübergreifenden gemeinsamen Entwicklung und Produktion von komplexen Komponenten und Systemen (z.B. Motoren, Getriebe, Gemischaufbereitungsanlagen, Bremssysteme) bzw. die Tendenz zum Einkauf solcher Aggregate bei der Konkurrenz fortsetzt oder wenn gar das - bis jetzt meist auf Fahrzeuge aus Nischensegmenten begrenzte - Beispiel des Verkaufs quasi-identischer Modelle unter verschiedenen Marken-Labels Schule macht.

Bekanntlich findet seit längerem eine gemeinsame Aggregatentwicklung etwa bei Motoren und Getrieben statt. Ein frühes Beispiel war der sog. Sechs-Zylinder-Euro-Motor, an dessen Entwicklung u.a. Fiat, Renault und Volvo beteiligt waren. Mittlerweile gibt es eine ganze Reihe solcher gemeinsamer Entwicklungsprojekte, beispielsweise von Daimler-Benz und BMW. Vor Jahren noch kaum denkbar und heute Realität ist auch der Motorenbezug von der "Konkurrenz" (Opel kauft komplette Dieselmotoren, RollsRoyce Zwölfzylinder-Otto-Motoren bei BMW). Noch weiter geht die "Vereinheitlichung", wenn im wesentlichen gleiche Fahrzeuge nur noch von unterschiedlichen Herstellern vertrieben werden: Das gilt neuerdings insbesondere im sogenannten "Van"-Segment. Hier vertreiben Peugeot und Citroen sowie Fiat und Lancia ein weitgehend identisches Fahrzeug, gleiches gilt für das entsprechende Gemeinschaftsprojekt von Ford und Volkswagen. Daß ein Großteil der an diesen Fahrzeugen vorkommenden Arbeiten eigentlich problemlos auch in den jeweils anderen Vertriebsnetzen durchgeführt werden könnte, liegt auf der Hand. Das ist selbstverständlich auch dann der Fall, wenn selbständig geführte Marken wie SEAT oder Skoda fast ausschließlich mit Fahrzeugen operieren, deren Hauptaggregate (VAG-)konzerneinheitlich sind und zunehmend dieselben "Plattformen" nutzen. Interessanterweise führt dieser Sachverhalt aber aus Sicht der Hersteller nicht dazu, daß die Bedeutung der Marke schwindet - im Gegenteil: Gerade wegen der weitgehenden technischen Identität wächst die Bedeutung der Qualität und des "Auftritts" der jeweiligen Service-Organisation.

Sollte sich dieser Trend verfestigen, käme es zu einer weitgehenden Annäherung der "objektiven" Qualifikationsanforderungen für die Betreuung der Fahrzeuge der jeweiligen Marken, und insofern würden bislang markenspezifische Qualifikationen potentiell zu markenübergreifenden. Ob diese Variante aber real wirksam wird und ob dann durch die Hersteller auch weiterhin angestrebt und erreicht wird, Qualifikationen trotz des weitgehenden Wegfalls der unterschiedlichen "technischen Basis" markenspezifisch zuzurichten, ist derzeit nicht zu entscheiden.[140]

---

140 Zur "ideologischen" Komponente der Betriebs- bzw. Markenspezifität von Qualifikationen vgl. Teil A, 2.5, S. 14 ff.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Damit bleibt zunächst einmal offen, ob das markenspezifische oder das berufsfachliche Moment der Qualifikationsstruktur im Kfz-Gewerbe an Bedeutung gewinnen wird, zugleich spricht aber alles dafür, daß keines der beiden Muster das andere ganz verdrängen kann. Die ebenso originelle wie durchaus funktionale Mischform von berufsfachlichen und markenspezifischen Qualifikationsmomenten dürfte in ihrer Grundstruktur demnach erhalten bleiben.[141] Dafür spricht nachdrücklich, daß es sich bei dieser **"Zwischenstufe" von berufsfachlichen und betriebsspezifischen Teilmärkten** offenbar um eine Form handelt, mit der es gelingt, einen akzeptablen Lösungsweg zum Ausgleich der Interessen zwischen den Beteiligten (Kfz-Betriebe und ihre Beschäftigten sowie Automobilindustrie) zu beschreiten.

1. Attraktiv ist diese Form für die **Kfz-Betriebe generell, weil sie den Vorteil eines betriebsübergreifend funktionierenden berufsfachlichen Teilmarkts** (mit mehreren 100.000 Teilnehmern auf der Arbeitnehmer- und gut 50.000 auf der Betriebsseite) bietet.

   Bei allen Arbeitskräften mit entsprechendem Zertifikat (Gesellenbrief) kann ein bestimmter Qualifikationsstandard vorausgesetzt werden, der zur Wahrnehmung einer Reihe von Grundfunktionen im Kfz-Betrieb unmittelbar befähigt, und zwar Tätigkeiten der Art, wie sie typischerweise in markenfreien Kfz-Betrieben im Vordergrund stehen, aber durchaus auch in fabrikatsgebundenen Unternehmen eine Rolle spielen. Ebenfalls "berufsfachlich", wenn auch umfassender angelegt und auf einem höheren Niveau angesiedelt, sind die Qualifikationsstufen des Kfz-Meisters und neuerdings des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers.

- Vorteilhaft ist diese Variante aber auch, weil sie für die Fabrikatsbetriebe zugleich zusätzlich markenbetriebsspezifisch qualifizierte Arbeitskräfte bereithält.

  Die entsprechenden Qualifikationen (meist durch markeninterne Zertifikate dokumentiert) signalisieren eine problemlose Einsatzbereitschaft jeweils innerhalb eines Markennetzes (mit i.d.R. zwischen 600 und 3.500 Betrieben sowie einer entsprechend großen Zahl von Arbeitsplätzen). Zwar kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, daß in den Schulungen der einzelnen Hersteller bei weitem nicht nur fabrikatsspezifische Qualifikationen vermittelt werden. Unabhängig davon, wie deren Anteil aber jeweils anzusetzen ist (eine im Sinne einer Quantifizierung schwer beantwortbare Frage), gilt jedoch in jedem Fall, daß die Einstellung eines Mitarbei-

---

141 Zu den Neuigkeiten im Bereich der Qualifikationsentwicklung gehört, daß von den maßgeblichen Gremien die Zusammenlegung der beiden wichtigsten Berufsbilder Kfz-Mechaniker und Kfz-Elektriker beschlossen wurde (als mögliche Berufsbezeichung werden Begriffe wie "Mechatroniker" oder "Kfz-Techniker" gehandelt). Wenn es bei der Neuordnung des Berufes gelänge, mit der Erstausbildung höhere Anteile des tatsächlich benötigten Wissens und die dazugehörigen Qualifikationen zu vermitteln, könnte das wiederum zu einer Stärkung der berufsfachlichen Komponente führen. Dagegen, daß dieser Fall eintritt, sprechen aber die sich auch weiterhin rasch ändernden Anforderungen auf der einen Seite und die für die Neuordnung von Berufen in der Bundesrepublik üblicherweise notwendigen Zeiträume, die fast eher in Dekaden als in Jahren zu fassen sind, auf der anderen Seite.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

ters aus einem "fremden" Markennetz bei sonst gleichen Voraussetzungen stets mit dem Risiko zusätzlichen Einarbeitungs- und Qualifizierungsaufwands verbunden ist.[142]

2. **Für die Arbeitskräfte stellen sich die Vorteile weitgehend spiegelbildlich** dar: Über den Erwerb der genannten nicht markenspezifischen, berufsfachlichen Ausgangsqualifikationen werden sie in die Lage versetzt, sich auf einem sehr vielfältigen Markt bewegen zu können. Verfügen sie zusätzlich über fabrikatsspezifische Qualifikationen, haben sie eine demgegenüber zwar eingeschränkte, aber immer noch vergleichsweise hohe Zahl an Alternativoptionen, die sie wahrnehmen können, ohne Gefahr zu laufen, daß erworbene Fertigkeiten und Kenntnisse nicht mehr einsetzbar sind und/oder nicht mehr adäquat honoriert werden. Auch bei einem Wechsel in ein anderes Markennetz fällt eine zusätzlich spezifisch qualifizierte Fachkraft aus dem Kfz-Gewerbe aber nicht auf das Niveau des Un- oder Angelernten zurück, wie das bei dem sehr verbreiteten Wechsel von Arbeitskräften mit handwerklicher Qualifikation in die Industrie der Fall ist. Vielmehr bleibt sie auf dem "Facharbeiterniveau", und es stellt sich nur die Frage, in welchem Umfang sie nach einem derartigen Wechsel ihre zusätzlichen markenspezifischen Qualifikationen einsetzen und "vermarkten" kann.[143]

3. Auch die **Automobilindustrie** kann mit diesem Modell offenbar sehr gut leben, verbindet es doch für die ihr zugeordneten Markenbetriebe die Chance auf einem breiteren Markt, der sich durch verläßliche Qualifikationssignale auszeichnet, zu rekrutieren, verbunden mit der Möglichkeit für die Hersteller, die von ihnen für sinnvoll gehaltenen Steuerungs- und Markenbindungseffekte durch eine entsprechende Gestaltung der eigenen, für die Vertragspartner weitgehend obligatorischen Qualifizierungsmaßnahmen zu erreichen.

---

142 Es spricht einiges dafür, daß es Marken gibt, zwischen denen sich die Qualifikationsanforderungen vergleichsweise weniger unterscheiden, und solche, bei denen die Differenzen eher höher zu veranschlagen sind (dabei spielt das Fahrzeugsegment, in dem die Hersteller sich betätigen, eine Rolle, aber auch die "Nationalität"). Dieser Aspekt kann bei der Einstellung von "fabrikatsfremden" Arbeitskräften durchaus von Bedeutung sein. Denkbar wäre allerdings auch, daß gezielt Arbeitskräfte von Konkurrenzmarken eingestellt werden, etwa weil man davon ausgeht, daß dort die Schulungen eine höhere Qualität aufweisen als im eigenen Netz.

143 Zumindest für eine längere Phase bestand ein wichtiger Vorteil des Standorts Deutschland offenbar darin, daß die Industrie auf ein großes Reservoir handwerklich ausgebildeter Fachkräfte zurückgreifen konnte, die dann als Un- und Angelernte eingesetzt und entlohnt wurden, wiewohl ein erheblicher Teil ihrer berufsfachlichen Qualifikation (deren Entstehungskosten von den Herkunftbetrieben, vor allem aber von den Betroffenen selbst getragen worden waren) durchaus genutzt wurde. Zugleich läßt sich argumentieren, daß diese - mit qualifikatorischem Abstieg verbundene - massive Mobilität vom Handwerk in die Industrie für eine längere Periode der Nachkriegsentwicklung - zumindest in vielen Fällen - sowohl den Interessen der "aufnehmenden" Industrie wie der abgebenden Handwerkszweige entsprach (vgl. dazu Mendius 1995).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Betrachtet man diese Konstellation aus der Sicht der **Funktionsfähigkeit des Gesamtarbeitsmarkts**, ließe sie sich zwar gemessen am Idealtyp vollkommener und friktionsloser Mobilitätsfähigkeit als suboptimal klassifizieren. Ein Vergleich aber etwa mit der noch immer stark durch "Betriebszentrierung" geprägten Realität eines wesentlichen Teils des Beschäftigungssystems kann nur zugunsten dieses Modells ausfallen.

Von daher liegt die Frage nahe, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen vergleichbare Mischformen von berufsfachlichen und spezifischen Märkten entstanden sind oder entstehen können.

Die Konstellation der exklusiven Markenbindung selbständiger Unternehmen, wie sie für das Kfz-Gewerbe typisch ist, erlaubt offenbar, bezogen auf die Qualifikationsentwicklung Spezifizierungs- mit Verallgemeinerungsinteressen zu verbinden. Zugleich ist aber diese Konfiguration, die die drei Hauptakteure (die Kfz-Betriebe, ihre Belegschaften und die Automobilhersteller) jeweils für sich als vorteilhaft ansehen können, erkennbar sehr spezifisch.

In anderen Bereichen, in denen es entweder um die Stärkung eines "markenspezifischen Moments der Qualifikationsentwicklung" gehen könnte (etwa in Handwerkszweigen wie Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik, bei Elektrikern, Radio- und Fernsehtechnikern oder Zweiradmechanikern), fehlt i.d.R. die exklusive Markenbindung und damit die Möglichkeit und auch das Motiv der Hersteller der betreuten Produkte, umfassende Qualifizierungsleistungen anzubieten. Umgekehrt sind in Großunternehmen mit ausgeprägten betriebsinternen Arbeitsmärkten, die Arbeitskräfte und ihre Vertretungen die einzige Gruppe, die an einem Abbau betriebsspezifischer Qualifikation zugunsten marktgängigerer Varianten ein Interesse haben könnten. Bislang ist aber selbst in diesen Fällen kaum erkennbar, daß bei Betriebsräten aus Großunternehmen das Motiv, bei der Weiterbildung stärker auf Arbeitsmarktgängigkeit zu achten, überhaupt eine nennenswerte Rolle spielte. Die derzeitige Situation, die durch hohe Arbeitslosigkeit und ständigen Personalabbau gerade in den großen Unternehmen mit betriebsinternen Arbeitsmärkten charakterisiert ist, trägt in aller Regel offenbar eher dazu bei, die Orientierung auf den "Teilarbeitsmarkt "Unternehmen" zu stärken und nicht etwa dazu (obwohl dies durchaus logisch wäre), wegen der potentiellen Gefährdung von Arbeitsplätzen im internen Markt stärker auf die Vermittlung übertragbarer Qualifikationen zu drängen.

Wenn es überhaupt Ansatzpunkte für eine Zurückdrängung betriebsspezifischer zugunsten übergreifender nutzbarer Qualifikationen gibt, dann möglicherweise bei Gruppen von Unternehmen, die mit ähnlich strukturierten neuen Anforderungen konfrontiert sind, die bezüglich der daraus resultierenden qualifikatorischen Erfordernisse weder durch Absolventen berufsfachlicher Ausbildungsgänge abgedeckt werden können, noch vom einzelnen Unternehmen auf sich allein gestellt zu bewältigen sind. Wenn es in diesem

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Kontext zu betriebsübergreifender Zusammenarbeit bei der Konzipierung und Durchführung entsprechender Maßnahmen für die jeweiligen Belegschaften kommt, könnten daraus Qualifikationen entstehen, die der "markenspezifischen" Qualifikation insofern vergleichbar sind, als sie zwar nicht allgemein marktgängig, aber immerhin in einer größeren Zahl von Unternehmen vollwertig einsetzbar wären.[144]

5.3 Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein Modell mit Eigendynamik?

Nach diesen eher allgemeineren arbeitsmarktpolitischen Betrachtungen soll zum Abschluß auch nochmals die Frage aufgeworfen werden, ob die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers voraussichtlich einerseits weitere "Nebenfolgen" im Bereich des Kfz-Gewerbes auslösen wird und ob es andererseits Indizien dafür gibt, daß es in weiteren Handwerkszweigen zu vergleichbaren Entwicklungen kommt.

Zweifellos hat die Einführung der neuen Funktionsebene einen wesentlichen Anstoß geliefert, das im Bereich des Kfz-Handwerks (zweifellos aber nicht nur in diesem "Gewerk") vorhandene **Qualifizierungspotential zu mobilisieren**. Wie vielfältige Erfahrungen mit unterschiedlichen Formen der "Erwachsenenbildung" aus anderen Bereich zeigen, ist auch hier zu erwarten, daß das Erfolgserlebnis, das mit dem Absolvieren eines Weiterbildungsabschlusses verbunden ist, bei vielen Teilnehmern den "Appetit auf mehr" weckt.[145] Ob sich der ausgelöste "Drive" ausschließlich oder auch nur in erster Linie auf das Erlangen des "Meisterstatus" richten wird, ist keineswegs so leicht zu beantworten, wie das auf den ersten Blick scheinen mag: Dafür spricht, daß der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Abschluß im Sinne eines "Modulkonzepts" auf die Meisterprüfung angerechnet werden soll. Dagegen spricht, daß der Kraftfahrzeug-Servicetechniker nicht zuletzt eingerichtet wurde, um nicht alle Aufstiegsinteressierten auf einen Weg zu drängen, der sich in der Vergangenheit für viele als Sackgasse erwiesen hatte (vgl. Exkurs S. 131).

Berücksichtigt man diesen Sachverhalt, scheint es nicht unplausibel, daß zwar ein erheblicher Teil der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Absolventen den Abschluß als Durchlaufstation zur Meisterprüfung betrachtet, daß aber der Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Kurs auch bei vielen (und zwar speziell, wenn sich die Einsatzmöglichkeiten im Betrieb nicht als erwartungsgerecht erweisen) als "Auslöser" für den Einstieg in andere, weiterführende und möglicherweise auch aus dem Kfz-Gewerbe wegführende Bildungsgänge fun-

---

144 In diese Richtung zielt das Konzept der Qualifizierungskooperation (vgl. Weimer, Mendius 1990 und Mendius 1991).

145 Die Tatsache, daß es Kollegen aus dem Betrieb mit vergleichbaren Ausgangsvoraussetzungen geschafft haben, einen entsprechenden Fortbildungsabschluß zu erwerben, ist offensichtlich ein weit effektiveres Instrument, um "Nachahmer" hervorzubringen, als die üblichen Bemühungen, eine Beteiligung durch Informationsvermittlung herbeizuführen (vgl. z.B. Mendius u.a. 1983).

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797
ISFMÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

giert.[146] Vor allem aus der Sicht der Kfz-Betriebe, die so qualifizierte Arbeitskräfte verlieren, aber - soweit es sich um durch sie ausgebildete ("Marken"-)Kraftfahrzeug-Servicetechniker handelt - auch aus der Perspektive der Automobilhersteller ist eigentlich zu erwarten, daß eine derartige Entwicklung als wenig wünschenswert angesehen wird. Daher erscheint es ausgesprochen bemerkenswert, daß Vertreter des Zentralverbands Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) einen derartigen Trend zwar durchaus für wahrscheinlich halten und davon ausgehen, daß er sich keineswegs verhindern lassen würde. Eine solche Entwicklung würde aber auch nicht notwendig als besonders problematisch anzusehen sein, jedenfalls wenn zwei Voraussetzungen gegeben sind: (1) Soweit es durch die Schaffung der Position des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers gelingt, qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte, die sonst überhaupt nicht dort hingekommen oder noch schneller wieder abgewandert wären, wenigstens für ein paar Jahre in der Branche zu halten, wird das als vorteilhafter eingeschätzt als der Zustand, der zuvor bestand. (2) Wenn die "Karriere" ehemalige Kraftfahrzeug-Servicetechniker dann an Arbeitsplätze führt, bei denen sie in Kontakt mit dem Kfz-Gewerbe bleiben (also z.B. zur Automobil- und Automobil-Zulieferindustrie, zu Überwachungseinrichtungen, wie TÜV oder DEKRA, oder in die einschlägigen Abteilungen der Fahrzeugversicherer) und sie ihre "Herkunftbranche" in positiver Erinnerung behalten haben, dann könnte sich das durchaus vorteilhaft für die Branche auswirken.[147]

Schließlich stellt sich aber auch noch die Frage **nach der Übertragbarkeit des Modells Kraftfahrzeug-Servicetechniker auf andere Handwerksbranchen** und nach den Bedingungen, unter denen eine solche Verbreitung stattfinden könnte. Prinzipiell ist davon auszugehen, daß die Schaffung einer entsprechenden Aufstiegsqualifikation für alle Gewerke von hohem Interesse sein müßte, die sich mit ähnlichen Bedingungen (Rekrutierungs- und Abwanderungsprobleme, rasch sich wandelnde und wachsende Qualifikationsanforderungen) konfrontiert sehen, wie sie im Kfz-Gewerbe maßgeblich für die Einführung des Kraftfahrzeug-Servicetechnikers waren. Zumindest ein Teil dieser Voraussetzungen trifft zweifellos für eine ganze Reihe von Handwerksbranchen (wenn auch in jeweils unterschiedlicher Ausprägung) zu.[148] Zu Beginn der Implementierung des Kraft-

---

146 Mit diesem Effekt ist auch dann zu rechnen, wenn es nicht dazu kommt (diese Option wurde in letzter Zeit in der bildungspolitischen Diskussion über Möglichkeiten, die "Durchlässigkeit" zwischen den Systemen beruflicher und schulischer Bildung zu steigern, häufig eingebracht), daß Regelungen geschaffen werden, durch die der Abschluß von Fortbildungen aus dem beruflichen Bereich wie dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker direkt den Zugang zu bislang an "schulische" Zertifikate geknüpfte Bildungsgänge eröffnet.

147 Man könnte das - selbst wenn die Überlegung vermutlich nicht in diesen Kategorien gedacht wurde - als ein ernsthaftes Plädoyer für einen funktionierenden unternehmens- und branchenübergreifenden Arbeitsmarkt verstehen.

148 Gerade vom Bereich des Handwerks werden auch wichtige Beiträge zur Lösung der sich in den letzten Jahren immer dramatischer entwickelnden Situation auf dem Arbeitsmarkt erwartet. Ausgangspunkt ist dabei die Überlegung, daß nicht zuletzt handwerkliche Produktion und Dienstleistung als eine Wirtschaftsweise, die bei im Durchschnitt vergleichsweise geringerer Intensität von Ressourcenverbrauch und Emmissionstätigkeit viele Arbeitsplätze bietet, in nennenswertem Um-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

fahrzeug-Servicetechnikers war daher von vielen Fachleuten erwartet worden, daß das Modell relativ bald auch in anderen Bereichen "Schule machen" würde. Bis dato war das aber - soweit bekannt - nicht der Fall.[149]

Daraus zu schlußfolgern, daß der Ansatz sich nicht auch für weitere Branchen eignet, wäre indes sicherlich verfrüht. Zu berücksichtigen ist, daß dieser Schritt ein erhebliches Ausmaß an zielgerichteten und sehr aufwendigen Aktivitäten erfordert (das bedeutet u.a. eine entsprechende Infrastruktur auf der Verbandsebene) und nicht zuletzt auch das Finden einer tragfähigen Basis zwischen den Tarifparteien voraussetzt, damit die beiden überaus wichtigen Aufgaben "angemessene Eingruppierung" und "Schaffung einer Fortbildungsverordnung" gemeinsam gelöst werden können.[150]

Möglicherweise warten andere Handwerkszweige mit der Einführung des Servicetechnikers oder vergleichbarer Qualifikationsstufen so lange, bis im Kfz-Gewerbe auch diese Hindernisse überwunden sind.[151] Damit hätte sich das Projekt "Kraftfahrzeug-Servicetechniker" dann als echtes "Pilotvorhaben" erwiesen. Sehr viel zielführender, als an dieser Stelle relativ freischwebend Überlegungen anzustellen, welcher Weg für dieses oder jenes Handwerk der beste sein könnte, scheint es daher, wenn die Experten aus diesen Gewerken dann in genauer Kenntnis ihrer eigenen speziellen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen daran gehen, zu entscheiden, was vom "Modell Kraftfahrzeug-Servicetechni-

---

fang neue Arbeitsplätze bereitstellen könnte. Dies wird insbesondere unter der Voraussetzung erwartet, daß es gelingt, die außerordentlich hohe Belastung des Faktors Arbeit über das gesellschaftliche Umverteilungssystem (die arbeitsintensive Wirtschaftszweige wie das Handwerk besonders trifft) zu reduzieren (vgl dazu Mendius 1996). Soeben begonnen wurde ein Vorhaben, das in exemplarischen Fällen die Potentiale aufzeigen will, die im kleinbetrieblich-handwerklichen Bereich bei einer Entlastung des Faktors Arbeit entstehen würden (vgl. Mendius u.a. 1994/1995). Daß ein solcher Abbau sinnvoll und zielführend sein kann, ist kaum strittig; die Frage dagegen, wie er konkret zu bewerkstelligen wäre, ist zwischen den wichtigen Arbeitsmarktparteien und innerhalb der Politik bekanntlich hochkontrovers. Unabweisbar ist aber auch, daß eine Ausweitung handwerklicher Produktion und Tätigkeit, bei der Aspekte wie "Umweltverträglichkeit" und "Kreislauforientierung" weiter an Bedeutung gewinnen müßten, zwar einerseits an bewährte tradierte handwerkliche Fertigkeiten und Erfahrungen anknüpfen kann, zugleich aber auch in erheblichem Umfang auf neuartige Qualifikationen angewiesen sein wird, Qualifikationen, die bei der Schaffung von Fortbildungsgängen mit einer dem Kraftfahrzeug-Servicetechniker vergleichbaren Struktur durchaus eine wichtige Rolle spielen könnten.

149 Das SHK-Gewerbe hat nach vorliegenden Informationen zwar einen entsprechenden Grundsatzbeschluß gefaßt, zu einer Umsetzung ist es unseres Wissens aber bislang nicht gekommen.

150 Inwieweit die - im Kfz-Gewerbe eindeutig und einvernehmlich (und zwar zugunsten einer bundesweit einheitlichen Regelung gemäß § 42 Abs. 2 der Handwerksordnung) beantwortete - Frage nach der angemessenen Ebene (Regelung für einzelne Handwerkskammern oder bundesweit übergreifend; vgl. dazu Teil B, 2.5) in anderen Branchen zu einer Verzögerung beiträgt, können wir nicht definitiv beurteilen; es erscheint aber keineswegs ausgeschlossen.

151 Einiges spricht für die Vermutung, daß der Weg bis dahin in einer Reihe von Handwerksbranchen noch verhältnismäßig weit sein dürfte: Selbst wenn die "objektiven Voraussetzungen" (wie Qualifikationsanforderungen, die mit dem vorhandenen Angebot kaum oder überhaupt nicht zu bewältigen sind auf der einen und Schwierigkeiten, geeignete Arbeitskräfte zu rekrutieren und in den Betrieben zu halten, auf der anderen Seite) bei einigen weiteren "Gewerken" durchaus gegeben sein dürften, heißt das noch lange nicht, daß dort notwendig auch das zur Thematisierung und erst recht zur Umsetzung eines Lösungskonzepts wie dem "Servicetechniker" erforderliche Problembewußtsein überhaupt schon entwickelt wurde.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ker" von ihnen übernommen werden kann und was anders zu gestalten ist. Es bleibt zu hoffen, daß die wissenschaftliche Begleitung dadurch, daß sie sich nicht auf die Darstellung der Ergebnisse beschränkt hat, sondern versucht, sie im Zusammenhang der maßgeblichen Rahmenbedingungen zu verorten, auch Informationen liefern konnte, die sich für solche Prozesse der kreativen Übertragung und Weiterentwicklung als nützlich erweisen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Literatur

Altmann, N.; Binkelmann, P.; Düll, K.; Stück, H.: Grenzen neuer Arbeitsformen - Betriebliche Arbeitsstrukturierung, Einschätzung durch Industriearbeiter, Beteiligung der Betriebsräte, Frankfurt/New York 1982.

Altmann, N; Mendius, H.G.: Ein Konzept zur wissenschaftlichen Begleitung einer bayerischen Automobilinitiative, Projektskizze, München 1995.

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (Nr. L 145/23 v. 29.6.95): Verordnung (EG) Nr. 1475/95 der Kommission vom 28. Juni 1995 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, Brüssel 1995.

Autohaus, verschiedene Hefte.

Bechtle, G.: Betrieb als Strategie - Theoretische Vorarbeiten zu einem industriesoziologischen Konzept, Frankfurt/New York 1980.

Becker, G.: Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis with Special Reference to Education, New York 1974.

BIBB (Bundesinstitut für Berufsbildung) (Hrsg.): Verzeichnis von Regelungen für die berufliche Fortbildung und Umschulung, Berlin, Oktober 1993.

Böhle, F.; Rose, H.: Technik und Erfahrung - Arbeit in hochautomatisierten Systemen, Frankfurt/New York 1992.

Braun, W.: Duales System im Auf und Ab. In: Jugend und Berufswahl, Beilage zur Süddeutschen Zeitung vom 14.2.1996, S. V.

Döhl, V.; Mendius, H.G., Sauer, D.; Heidling, E., unter Mitarbeit von Kratzer, N.: Neugründung von Automobilwerken in den neuen Bundesländern. Folgen für Zulieferunternehmen und regionales Umfeld - Das Beispiel Thüringen, hektogr. Bericht, München, Juni 1995.

Drexel, I.: Belegschaftsstrukturen zwischen Veränderungsdruck und Beharrung - Zur Durchsetzung neuer Ausbildungsberufe gegen bestehende Qualifikations- und Lohnstrukturen, Frankfurt/New York 1982.

Drexel, I.; Nuber, Ch.: Qualifizierung für Industriearbeit im Umbruch - Die Ablösung von Anlernung durch Ausbildung in Großbetrieben von Stahl und Chemie, Frankfurt/New York 1979.

Gemeinschaftsinitiative der deutschen Automobilhersteller, der Importeure und Zulieferer von Kraftfahrzeugen; Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) (Hrsg.): Kfz-Technik pur - eine Herausforderung für den Kraftfahrzeug-Servicetechniker, Informationsbroschüre, Bonn 1993.

Handelsblatt v. 7.3.1996.

Häussermann, A.E.: Viele neue Herausforderungen an das Handwerk. In: Blick durch die Wirtschaft, 12.2.1996, S. 11.

Herkert, J.: Berufsbildungsgesetz - Kommentar mit Nebenbestimmungen, Regensburg 1985.

ISF München: Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk. Antrag zur Durchführung einer wissenschaftlichen Begleitforschung zur Einführung des „Kraftfahrzeug-Servicetechnikers", München 1994/1995.

Lutz, B.: Arbeitsmarktstruktur und betriebliche Arbeitskräftestrategie - Eine theoretisch-historische Skizze zur Entstehung betriebszentrierter Arbeitsmarktsegmentation, Frankfurt/New York 1987.

Lutz, B.; Mendius, H.G.: Kfz-Service - Techniker/in - mehr berufliche Entwicklung. In: Gemeinschaftsinitiative 1993, S.11-13.

Lutz, B.; Sengenberger, W.: Arbeitsmarktstrukturen und öffentliche Arbeitsmarktpolitik - Eine kritische Analyse von Zielen und Instrumenten, Band 26 der Schriftenreihe der Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel, Göttingen 1974.

Mendius, H.G.: Nutzung und Herstellung berufsfachlicher Qualifikation in Kleinbetrieben - Folgen für betriebliche strategische Handlungsfähigkeit und Arbeitsmarktstruktur. Arbeitspapier 1988-8, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Paderborn 1988.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Mendius, H.G.: Weiterbildungskooperation bei kleinen Zulieferbetrieben. In: Th. Manz (Hrsg.): Klein- und Mittelbetriebe im Prozeß der industriellen Modernisierung, Bonn 1991, S. 178-192.

Mendius, H.G.: Das Kfz-Gewerbe als externer Vertriebssektor im Kontext neuer Rationalisierungsstrategien der Automobilindustrie. In: M. Deiß; V. Döhl (Hrsg.): Vernetzte Produktion, Frankfurt/New York 1992, S. 141-175.

Mendius, H.G.: Lean-Management - Zur Übertragbarkeit des japanischen Erfolgsrezepts. In: WiSo-Führungskräfte-Akademie Nürnberg (Hrsg.): Lean-Management - Ideen für die Praxis, Schriftenreihe 1, Erlangen 1992a, S. 75-100.

Mendius, H.G.: Arbeitsförderung in den neuen Ländern - Auslöser für eine Umorientierung betrieblicher Qualifizierungspolitik? In: F. Gerlach; H.G. Mendius (Hrsg.): Vom Beschäftigungsfiasko zum neuen Aufbruch? Arbeitspapier 1994-6, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1994, S. 10-27.

Mendius, H.G.: Umbrüche in der beruflichen Erstausbildung - Handwerk nicht mehr die "Berufsschule der Nation"? Projektskizze, München 1995.

Mendius, H.G.: Umstrukturierungen in der Bayerischen Wirtschaft - Wirkungen des Beschäftigungsabbaus und Chancen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, Projektskizze, München 1995a.

Mendius, H.G.: Mehr Beschäftigung und weniger Umweltzerstörung durch eine faire Chance für menschliche Arbeit. In: U. Slawinski (Hrsg.): Arbeitsmarkt in ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns, Reihe "Rostocker Beiträge zur Regional- und Strukturforschung", Heft 4, Rostock 1996 (im Erscheinen).

Mendius, H.G., unter Mitarbeit von Heidling, E. und Weimer, St.: Kfz-Gewerbe und Neustrukturierung der Automobilfertigung - Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zwischenbetriebliche Kooperation als Instrumente der Stärkung der betrieblichen Handlungsfähigkeit und der Arbeitsmarktposition. Arbeitspapier 1992-8, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Gelsenkirchen 1992.

Mendius, H.G.; Heidling, E.; Weimer, St.: Arbeitnehmervertretung im Kfz-Gewerbe - Kooperation über Betriebsgrenzen als Instrument der Interessenwahrnehmung, hektogr. Bericht, München, Februar 1993.

Mendius, H.G.; Heidling, E.; Weimer, S.: Eine Chance für die Arbeit - Voraussetzungen eines hohen Beschäftigungsstandes bei alternder Bevölkerung, Projekt-Antrag, München November 1994/August 1995.

Mendius, H.G.; Sengenberger, W.: Konjunkturschwankungen und betriebliche Politik - Zur Entstehung und Verfestigung von Arbeitsmarktsegmentation. In: ISF München (Hrsg.): Betrieb - Arbeitsmarkt - Qualifikation, Frankfurt/München 1976, S. 15-81.

Mendius, H.G.; Sengenberger, W.; Weimer, St.: Arbeitskräfteprobleme und Humanisierungspotentiale in Kleinbetrieben, Frankfurt/New York 1987.

Mendius, H.G.; Sengenberger, W.; Köhler, Ch.; Maase, M.: Qualifizierung im Betrieb als Instrument der öffentlichen Arbeitsmarktpolitik - Begleitforschung zum Schwerpunkt 1 des Arbeitsmarktpolitischen Programms der Bundesregierung für Regionen mit besonderen Beschäftigungsproblemen, Forschungsbericht 89. Hrsg. vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung, Bonn 1983.

Mendius, H.G.; Wendeling-Schröder, U. (Hrsg.): Zulieferer im Netz - Zwischen Abhängigkeit und Partnerschaft, Neustrukturierung der Logistik am Beispiel der Automobilzulieferung, Köln 1991.

Meyer, I.: Kraftfahrzeug-Servicetechniker - Wie, wo und wann. In: Gemeinschaftsinitiative 1993, S. 16-24.

Meyer, I.; Fischer, H.: Modellversuch Elektronik in der Fortbildung von Fachkräften des Kraftfahrzeugmechaniker- und Kraftfahrzeugelektriker-Handwerks, ZDK Schriftenreihe 34/1990, Bonn 1990.

ProMotor, verschiedene Ausgaben.

Schwenger, U.; Potthoff, H.: Elektronik in der Fortbildung von Fachkräften des Kraftfahrzeugmechaniker- und Kraftfahrzeugelektrikerhandwerks, Bericht zum Modellversuch des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) (Schlußbericht Teil III), Köln 1990.

Semlinger, K.: Kleinbetriebe im Zuliefersystem der Großindustrie - Betriebliche Strategiefähigkeit und arbeitspolitische Implikationen. Teilbericht I zum Projekt "Überbetriebliche Kooperation als Ansatz-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

punkt von Humanisierungspolitik - zur Stabilisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Kleinbetrieben", hektogr. Bericht, München, September 1992.

Semlinger, K.: Lean Production und Zulieferindustrie. In: WiSo-Führungskräfte-Akademie Nürnberg (Hrsg.): Lean-Management - Ideen für die Praxis, Schriftenreihe 1, Erlangen 1992, S. 131-147.

Sengenberger, W.: Arbeitsmarktstruktur - Ansätze zu einem Modell des segmentierten Arbeitsmarkts, 1. Auflage 1975, Frankfurt/München 1975. (2. Auflage 1978, Frankfurt/New York 1978.)

Sengenberger, W.: Innerbetriebliche Arbeitsmärkte und ihre Folgen für die öffentliche Arbeitsmarktpolitik - Ein Beitrag zur arbeitsmarkttheoretischen Diskussion. In: WSI-Mitteilungen, Heft 2, 29. Jg., 1976, S. 93-99.

Sengenberger, W.: Struktur und Funktionsweise von Arbeitsmärkten - Die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich, Frankfurt/New York 1987.

Siegert, A.; Musielak, H.-J.: Das Recht des Handwerks. Kommentar zur Handwerksordnung nebst anderen für das Handwerksrecht bedeutsamen Rechtsvorschriften und Bestimmungen, München ^{2}1984.

VDA (Verband der Automobilindustrie) (Hrsg.): Pressedienst: Zur Situation der Automobilindustrie 1995.

VDA (Verband der Automobilindustrie) (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, verschiedene Jahrgänge, Frankfurt.

Weimer, St.; Mendius, H.G.: Neue Anforderungen an Zulieferbetriebe im Groß-Kleinbetriebsverbund - Eine Herausforderung für die Qualifizierungspolitik. Arbeitspapier 1990-5, Arbeitskreis Sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung (SAMF), Paderborn 1990.

Weimer, St.; Semlinger, K.: Kleinbetriebliche Zuliefererkooperation - An den Grenzen der Selbstorganisation und Möglichkeiten öffentlicher Unterstützung. Teilbericht II zum Projekt "Überbetriebliche Kooperation als Ansatzpunkt von Humanisierungspolitik - zur Stabilisierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Kleinbetrieben", hektogr. Bericht, München, September 1992.

Womack, J.P., Johnes, D.T., Roos, D.: Die zweite Revolution in der Automobilindustrie, Frankfurt/New York 1991.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe): ZDK-Elektroniklehrgang. Organisationsleitfaden, Bonn 1989.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe): Verfahrensordnung für den Abschlußtest zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker, Bonn 1994.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe) (Hrsg.): 100 Lehrgänge zur Vorbereitung auf die Kfz-Meisterprüfung - Zusammenstellung von Berufsbildungszentren des Handwerks und Meisterschulen, die Vorbereitungslehrgänge für die Meisterprüfung im Kraftfahrzeugmechaniker- und Kraftfahrzeugelektrikerhandwerk anbieten, Bonn 1995.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe): Bewertungsbogen zum Lehrgang „Fortbildung zum Kfz-Servicetechniker“, Bonn 1996.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe): Kraftfahrzeug-Servicetechniker, Übersicht Aktivitäten Automobilindustrie, Ergebnisse einer Umfrage im 1. Quartal 1996, Bonn 1996a.

ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe): Geschäftsberichte, verschiedene Ausgaben, Bonn.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Anhang 1

Durchführung der Untersuchung

Eine wichtige Grundlage der Projektarbeiten bildete eine Analyse der maßgeblichen Rahmendaten zur Entwicklung der Automobilwirtschaft. Die Zusammenführung und Anpassung von Angaben aus verschiedenen Quellen ergab eine breite Datenbasis mit wichtigen Kennziffern für das Kfz-Gewerbe und die Automobilproduktion. Durch die laufende Eingabe der neuesten verfügbaren Zahlen konnte für eine Reihe von Kennziffern der Stand Ende 1995 berücksichtigt werden.

Zusätzlich zum ursprünglich primär qualitativ ausgerichteten Untersuchungskonzept wurde eine schriftliche Befragung der Teilnehmer an Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgängen durchgeführt. Durch die enge Zusammenarbeit mit den beteiligten Institutionen, insbesondere den Kundendienstschulen der Hersteller, den Berufsbildungszentren und dem ZDK, konnte eine hohe Beteiligung an der Befragung sichergestellt werden. In die Auswertung gingen fast 1.400 Fragebogen ein. Die datentechnische Auswertung wurde verantwortlich von Nick Kratzer durchgeführt, der auch an der Entwicklung der Auswertungskonzeption beteiligt war und zusammen mit Christian Peucker und Stefan Braun die Tabellen und Grafiken erstellte.

Die weiteren empirischen Arbeiten konzentrierten sich auf Untersuchungen in den Schulungseinrichtungen sowie den Kfz-Betrieben. Hinsichtlich der Ausbildungsstätten wurden insgesamt drei Berufsbildungszentren und fünf Kundendienstschulen der Hersteller bzw. Importeure ausgewählt. Um unterschiedliche Ausbildungskonzepte einbeziehen zu können, wurden Kundendienstschulen sowohl deutscher und europäischer als auch japanischer Hersteller besucht. In diesen Schulungsstätten fanden jeweils intensive Gespräche mit den Vertretern aller an der Ausbildung beteiligter Gruppen (Schulleiter bzw. die für die Kundendienstschulen verantwortlichen Personen bei den Herstellern/Importeuren, die Ausbilder sowie insbesondere die Teilnehmer der Kurse) statt. Bei der Auswahl der Betriebe wurde ebenfalls versucht, das breite Spektrum betrieblicher Konstellationen annähernd abzudecken. Ausgewählt wurden zwölf Kfz-Betriebe in den alten und den neuen Bundesländern, in denen kürzere Betriebsbegehungen stattfanden. Intensive Fallstudien wurden in sieben Kfz-Betrieben durchgeführt. Im Mittelpunkt der Fallstudien standen umfassende Gespräche mit Vertretern aller betrieblichen Funktionsebenen sowie eine ausführliche Begehung der Betriebe. Darüber hinaus fanden zahlreiche weitere Experten-

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

gespräche statt, u.a. mit den Vertretern von zwei Händlerverbänden. Ergänzend zu den Expertengesprächen wurden einschlägige Tagungen und Seminare besucht.

Aufgrund der Anlage der Untersuchung - ein Ziel bestand darin, den Sozialpartnern Material für ihre Gestaltungsaufgaben (Erarbeitung einer Fortbildungsverordnung, tarifliche Eingruppierung) verfügbar zu machen - fand während der gesamten Projektlaufzeit ein intensiver Erfahrungsaustausch mit den Verbandsvertretern (ZDK, IG Metall) statt. Zwischenergebnisse wurden bei den regelmäßig stattfindenden Projektbeiratssitzungen* präsentiert sowie in den „Fachbeirat Kraftfahrzeug-Servicetechniker" eingebracht, der sich aus Vertretern der Tarifvertragsparteien zusammensetzt. Mit einer breiten fachinternen Öffentlichkeit - neben Betriebsinhabern und Beschäftigten aus Kfz-Betrieben waren Vertreter der Kundendienstschulen und Berufsbildungszentren, der Händlerverbände deutscher, europäischer und japanischer Marken sowie der beteiligten Verbände anwesend - wurden Zwischenergebnisse auf einem eintägigen Workshop diskutiert. Darüber hinaus wurde das Vorhaben bei Treffen der Leiter der deutschen Kundendienstschulen und bei Veranstaltungen der zuständigen Gewerkschaft vorgestellt. Außerdem wurde im Rahmen des Projektes ein Beitrag zu einem bundesweit ausgerichteten Kongreß über Zukunftsfragen des Handwerks erarbeitet.

---

* Dem Projektbeirat gehörten neben den Vertretern der Tarifvertragsparteien jeweils ein Vertreter des BMBF sowie des BIBB an.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Anhang 2

Verzeichnis der Übersichten der schriftlichen Befragung

Übersicht 1:	Antwortqualität der Teilnehmerbefragung	A-8
Übersicht 2:	Verteilung der Teilnehmer nach PLZ (2-stellige PLZ)	A-9
Übersicht 3:	Verteilung der Teilnehmer nach PLZ (1-stellige PLZ)	A-10
Übersicht 4:	Teilnehmer nach Herkunftsbetrieben	A-11
Übersicht 5:	Teilnehmer aus Markenbetrieben nach Marke und Art der Schulungsstätte	A-12
Übersicht 6a:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen	A-13
Übersicht 6b:	Verteilung der Betriebe nach Betriebsgrößenklassen im Kfz-Gewerbe insgesamt (ZDK/GFM-Systematik)	A-13
Übersicht 6c:	Vergleich der angegebenen Betriebsgrößenklassen in der Teilnehmerbefragung mit der Verteilung von Betrieben und Beschäftigten auf Betriebsgrößenklassen im Kfz-Gewerbe gesamt	A-14
Übersicht 7:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen	A-15
Übersicht 7a:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen und Art der Schulungseinrichtung	A-16
Übersicht 7b:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen und Region	A-16
Übersicht 8a:	Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-17
Übersicht 8b:	Herkunft der Teilnehmer nach Region	A-17
Übersicht 9:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp	A-18
Übersicht 9a:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp und Art der Schulungseinrichtung	A-19
Übersicht 9b:	Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp und Region	A-19
Übersicht 10:	Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat	A-20
Übersicht 10a:	Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat und Art der Schulungseinrichtung	A-21
Übersicht 10b:	Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat und nach Region	A-21

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 11:	Teilnehmer nach Altersklassen	A-22
Übersicht 11a:	Teilnehmer nach Altersklassen und Art der Schulungseinrichtung	A-23
Übersicht 11b:	Teilnehmer nach Altersklassen und Region	A-24
Übersicht 12:	Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer	A-25
Übersicht 12a:	Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-26
Übersicht 12b:	Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer nach Region	A-27
Übersicht 13:	Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer	A-28
Übersicht 13a:	Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-29
Übersicht 13b:	Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer nach Region	A-30
Übersicht 14:	Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt	A-31
Übersicht 14a:	Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt nach Art der Schulungseinrichtung	A-32
Übersicht 14b:	Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt nach Region	A-32
Übersicht 15:	Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer	A-33
Übersicht 15a:	Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-34
Übersicht 15b:	Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer nach Region	A-34
Übersicht 16:	Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer	A-35
Übersicht 16a:	Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-36
Übersicht 16b:	Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer nach Region	A-36
Übersicht 17:	Teilnahme an fachbezogenen Schulungen	A-37
Übersicht 17a:	Teilnahme an fachbezogenen Schulungen nach Art der Schulungseinrichtung	A-38
Übersicht 17b:	Teilnahme an fachbezogenen Schulungen nach Region	A-39
Übersicht 18:	Anlaß der Teilnahme	A-40
Übersicht 18a:	Anlaß der Teilnahme nach Art der Schulungseinrichtung	A-41
Übersicht 18b:	Anlaß der Teilnahme nach Region	A-42
Übersicht 19:	Träger der Teilnahmegebühren	A-43
Übersicht 19a:	Träger der Teilnahmegebühren nach Art der Schulungseinrichtung	A-44
Übersicht 19b:	Träger der Teilnahmegebühren nach Region	A-45

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 20:	Teilnehmer nach Region und Art der Schulungseinrichtung	A-46
Übersicht 21:	Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit	A-47
Übersicht 21a:	Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit nach Art der Schulungseinrichtung	A-48
Übersicht 21b:	Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit nach Region	A-49
Übersicht 22:	Informationsquellen der Teilnehmer	A-50
Übersicht 22a:	Informationsquellen der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-51
Übersicht 22b:	Informationsquellen der Teilnehmer nach Region	A-51
Übersicht 23a:	Wichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer	A-52
Übersicht 23b:	Zweitwichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer	A-53
Übersicht 23c:	Drittwichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer	A-54
Übersicht 24a:	Wichtigstes bisheriges Schulungsthema der Teilnehmer	A-55
Übersicht 24b:	Zweitwichtigstes bisheriges Schulungsthema der Teilnehmer	A-56
Übersicht 24c:	Drittwichtigstes bisheriges Schulungsthema der Teilnehmer	A-57
Übersicht 25:	Lehrgangsform der Teilnehmer	A-58
Übersicht 25a:	Lehrgangsform der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung	A-59
Übersicht 25b:	Lehrgangsform der Teilnehmer nach Region	A-59
Übersicht 26:	Vergleich der Mittelwerte ausgewählter Variablen nach dem Zeitpunkt der Kursteilnahme	A-60
Übersicht 27:	Teilnehmerstruktur unterschiedlicher Befragungszeitpunkte	A-61
Übersicht 27a:	Informationsquellen nach Befragungszeitpunkt	A-61
Übersicht 27b:	Herkunft der Teilnehmer nach Befragungszeitpunkt	A-61
Übersicht 27c:	Art der Schulungseinrichtung nach Befragungszeitpunkt	A-61
Übersicht 27d:	Bildungsabschluß der Teilnehmer nach Befragungszeitpunkt	A-61
Übersicht 27e:	Höchster Berufsabschluß nach Befragungszeitpunkt	A-62
Übersicht 27f:	Stellung im Betrieb nach Befragungszeitpunkt	A-62
Übersicht 27g:	Art des Betriebes nach Befragungszeitpunkt	A-62
Übersicht 27h:	Initiative der Schulungsteilnahme nach Befragungszeitpunkt	A-62

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Anhang 3

Übersichten der schriftlichen Befragung

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 1: Antwortqualität der Teilnehmerbefragung

Verteilung der fehlenden Angaben (N=1396 bzw. 1217)

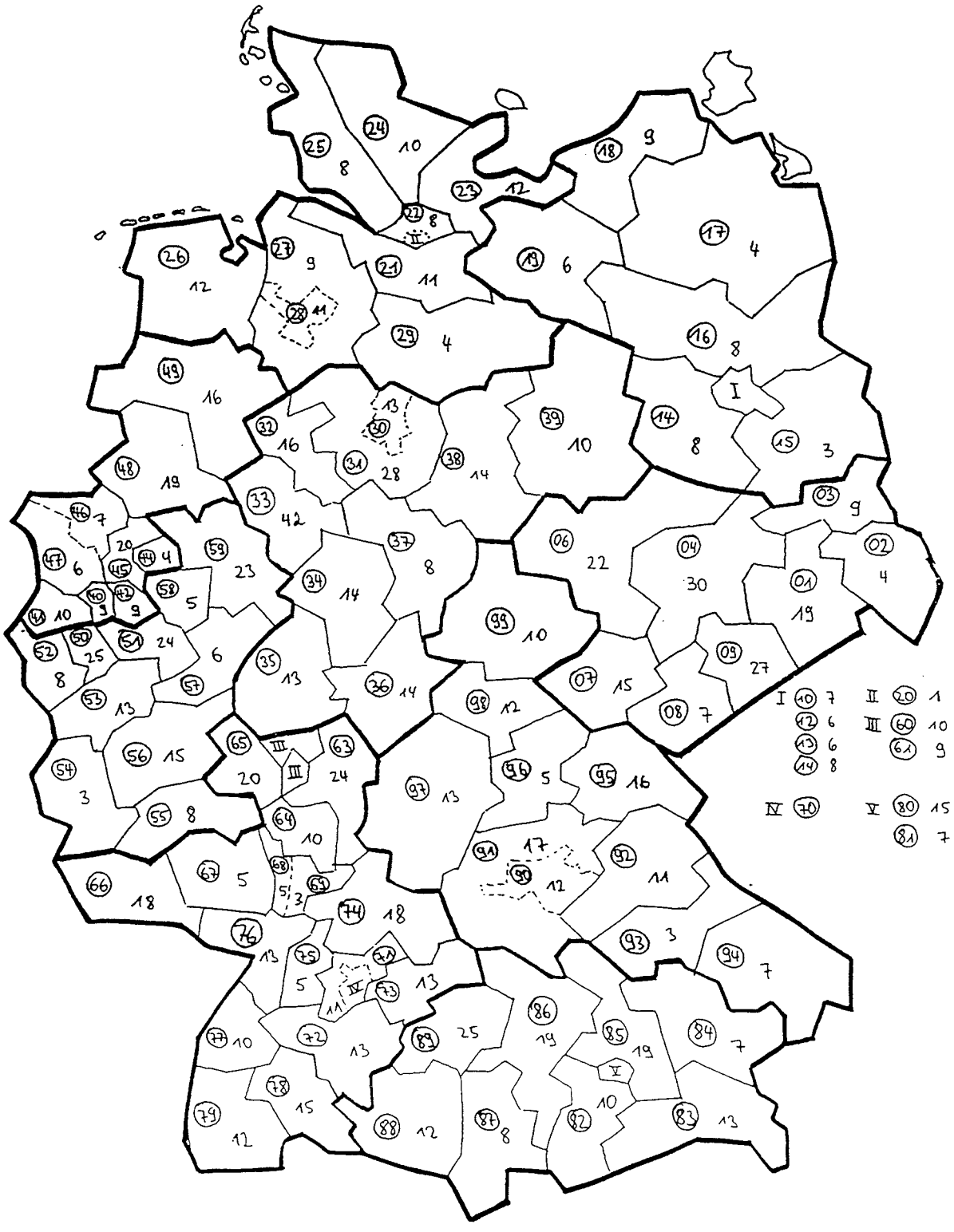
Variable	Frage	Variablenname	N= 1396		N= 1217	
			Fehl. Ang.	in %	Fehl. Ang.	in %
v02		Monat	43	3,08%	40	3,29%
v03		Jahr	0	0,00%	0	0,00%
v04	1	PLZ	0	0,00%	0	0,00%
v05	2	Art der Schulungseinricht.	0	0,00%	0	0,00%
v06	3	Geschlecht	2	0,14%	2	0,16%
v07	4	Alter	19	1,36%	14	1,15%
v08	5	Bildung	3	0,21%	6	0,49%
v09.1-v10.6	6	Höchster Berufsabschluß	3	0,21%	2	0,16%
v11	7	Beschäftigung im Kfz-Gew.	53	3,80%	41	3,37%
v12	7	Besch.zeit seit Lehre	703	50,36%	610	50,12%
v13	7	Besch.zeit als Meister	50	3,58%	31	2,55%
v14	8	Zahl der Betriebe	42	3,01%	29	2,38%
v15	9	Dauer der Besch. im Betrieb	14	1,00%	7	0,58%
v16	10	Arbeitsrechtlicher Status	21	1,50%	11	0,90%
v17	11	Art des Betriebes	12	0,86%	0	0,00%
v18	11	Marke/anderer Betrieb	0	0,00%	0	0,00%
v19	12	Anzahl Beschäftigte im Betr.	27	1,93%	13	1,07%
v20	12	Anzahl Azubis	191	13,68%	163	13,39%
v21+ v22	13	1. Arbeitsgebiet	246	17,62%	219	18,00%
v23+v24	13	2. Arbeitsgebiet	249	17,84%	220	18,08%
v25+v26	13	3. Arbeitsgebiet	252	18,05%	221	18,16%
v27	14	Betriebsrat im Betrieb	42	3,01%	27	2,22%
v28	15	Schulungsteilnahme zuvor	22	1,58%	13	1,07%
v29+v30	15	1. wichtigste Schulungsstätte	90	6,45%	75	6,16%
v31+v32	15	2. wichtigste Schulungsstätte	167	11,96%	143	11,75%
v33+v34	15	3. wichtigste Schulungsstätte	206	14,76%	182	14,95%
v35+v36	16	1. Schulungsthema	209	14,97%	185	15,20%
v37+v38	16	2. Schulungsthema	207	14,83%	181	14,87%
v39+v40	16	3. Schulungsthema	213	15,26%	186	15,28%
v41	17	Anzahl bisheriger Schulungen	50	3,58%	34	2,79%
v42.1-9	18	Informationsquellen	20	1,43%	15	1,23%
v43	19	Initiative der Teilnahme	20	1,43%	18	1,48%
v44+v45	20	Lehrgangsform	27	1,93%	23	1,89%
v46.1-2	21	Kostenträger	37	2,65%	30	2,47%
v47	22	Vergütung als Arbeitszeit	33	2,36%	24	1,97%
Durchschnitt der Ausfälle für alle Fragen				**6,70%**		**6,49%**
Durchschnitt der Ausfälle für die verwendeten Fragen				**4,61%**		**4,42%**

Anmerkung: Die Auflistung der fehlenden Angaben zeigt, daß mit einigen wenigen Ausnahmen die Ausfälle bei höchstens 4 % liegen. Dies stellt eine sehr gute Qualität der Ausfüllung dar. Drei Variablen, die auch bei der Auswertung berücksichtigt wurden (Arbeitsgebiete, Schulungsstätten, Schulungsthemen), haben einen Anteil von Missings von 6 % - 18 %.
Einige Fragen mit schlechterer Antwortqualität wurden nicht in der Auswertung verwendet: v12, v13 und v20.

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

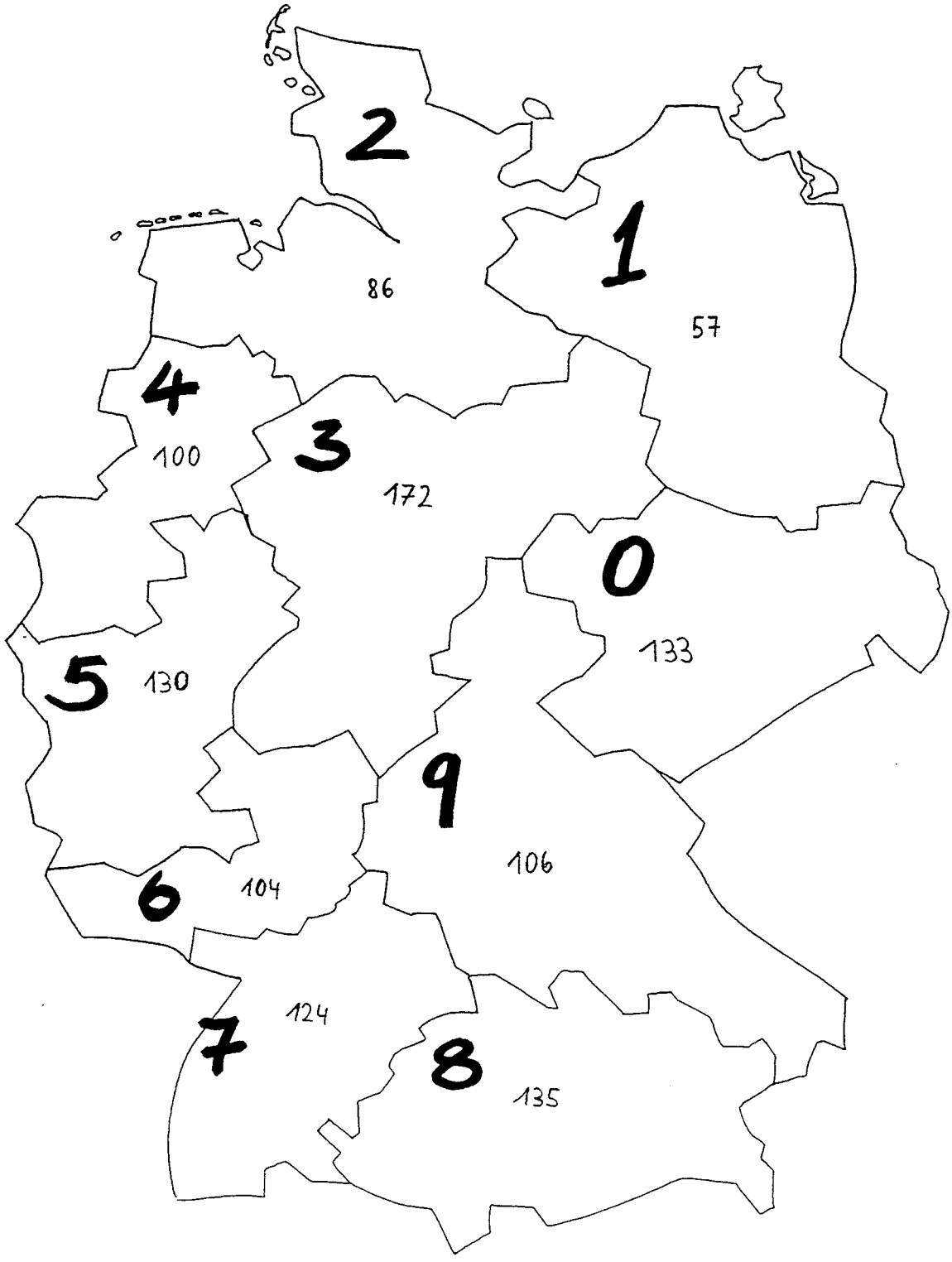
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 2: Verteilung der Teilnehmer nach PLZ (N=1217) (2-stellige PLZ)



Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 3: Verteilung der Teilnehmer nach PLZ (N=1217) (1-stellige PLZ)



Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 4: Teilnehmer nach Herkunftsbetrieben (N=1396)

Betriebe	Absolut	Anteil an ..	Absolut	Anteile an ...	
	N = 1396	allen Teilneh-mern	N = 1217	allen Kfz-Betrieben	allen Marken-betrieben
Markenbetriebe:					
Opel	283	20,27%	283	23,25%	25,54%
Fiat/Lancia	141	10,10%	141	11,59%	12,73%
VW/Audi	97	6,95%	97	7,97%	8,75%
Mitsubishi	93	6,66%	93	7,64%	8,39%
Renault	88	6,30%	88	7,23%	7,94%
Honda	69	4,94%	69	5,67%	6,23%
Toyota	47	3,37%	47	3,86%	4,24%
Ford	43	3,08%	43	3,53%	3,88%
Alfa Romeo	36	2,58%	36	2,96%	3,25%
Nissan	36	2,58%	36	2,96%	3,25%
Peugeot	30	2,15%	30	2,47%	2,71%
Mercedes Benz	30	2,15%	30	2,47%	2,71%
BMW	18	1,29%	18	1,48%	1,62%
Mazda	17	1,22%	17	1,40%	1,53%
Citroen	13	0,93%	13	1,07%	1,17%
Porsche	7	0,50%	7	0,58%	0,63%
MAN	6	0,43%	6	0,49%	0,54%
Volvo	6	0,43%	6	0,49%	0,54%
Seat	4	0,29%	4	0,33%	0,36%
Hyundai	3	0,21%	3	0,25%	0,27%
Rover	3	0,21%	3	0,25%	0,27%
Suzuki	2	0,14%	2	0,16%	0,18%
Scania	2	0,14%	2	0,16%	0,18%
Sonstige Marken*	8	0,57%	8	0,66%	0,72%
Keine Angabe d. Marke	26	1,86%	26	2,14%	2,35%
Summe Markenbetr.:	1108	79,37%	1108	91,04%	100,00%
Markenfrei	84	6,02%	84	6,90%	
Kfz-Elektrik-Betrieb	25	1,79%	25	2,05%	
Summe Kfz-Betriebe:	1217	87,18%	1217	100,00%	
Anderer Betrieb	60	4,30%			
Derzeit o. Besch.	107	7,66%			
Keine Angabe	12	0,86%			
Gesamt:	1396	100,00%			
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95			**ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**		

* Marken mit nur einer Nennung.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 5: Teilnehmer aus Markenbetrieben nach Marke und Art der Schulungsstätte (N gesamt = 1108)

Teilnehmer KD-Schulung				Teilnehmer BBZ/BS*				Zulassungen ausgewählter Marken 1995***			
Nr.	Marke:	absolut	% (855)	Nr.	Marke:	absolut	%(253)	Nr.	Marke:	absolut	%(Ges.)
1	Opel	241	28,19%	1	Opel	42	16,60%	1	VW/Audi	849.551	25,63%
2	Fiat/Lancia	136	15,91%	2	VW/Audi	41	16,21%	2	Opel	566.055	17,08%
3	Mitsubishi	88	10,29%	3	Mercedes Benz	30	11,86%	3	Ford	376.179	11,35%
4	Renault	80	9,36%	4	Ford	25	9,88%	4	Mercedes Benz	250.334	7,55%
5	Honda	65	7,60%	5	BMW	18	7,11%	5	BMW	214.702	6,48%
6	VW/Audi	56	6,55%	6	Keine Angabe d. Marke	11	4,35%	6	Renault	170.907	5,16%
7	Toyota	44	5,15%	7	Peugeot	9	3,56%	7	Fiat/Lancia	125.169	3,78%
8	Alfa Romeo	34	3,98%	8	Sonstige Marken*	8	3,16%	8	Peugeot	87.062	2,63%
9	Nissan	31	3,63%	9	MAN	8	3,16%	9	Nissan	85.620	2,58%
10	Peugeot	22	2,57%	10	Citroen	7	2,77%	10	Toyota	76.622	2,31%
11	Ford	18	2,11%	11	Volvo	6	2,37%	11	Mazda	70.738	2,13%
12	Keine Angabe d. Marke	17	1,99%	12	Renault	6	2,37%	12	Seat	60.362	1,82%
13	Mazda	13	1,52%	13	Nissan	5	1,98%	13	Mitsubishi	54.523	1,65%
14	Porsche	7	0,82%	14	Mitsubishi	5	1,98%	14	Honda	52.522	1,58%
15	Citroen	2	0,23%	15	Fiat/Lancia	5	1,98%	15	Citroen	47.433	1,43%
16	Sonstige Marken*	1	0,12%	16	Seat	4	1,58%	16	Suzuki	31.390	0,95%
17	Volvo	0	0,00%	17	Mazda	4	1,58%	17	Volvo	31.389	0,95%
18	Suzuki	0	0,00%	18	Honda	4	1,58%	18	Hyundai	23.704	0,72%
19	Seat	0	0,00%	19	Toyota	3	1,19%	19	Rover	12.346	0,37%
20	Scania	0	0,00%	20	Rover	3	1,19%	20	Alfa Romeo	9.633	0,29%
21	Rover	0	0,00%	21	Hyundai	3	1,19%	21	Keine Angabe d. Marke	-	-
22	Mercedes Benz	0	0,00%	22	Suzuki	2	0,79%	22	Sonstige Marken*	-	-
23	MAN	0	0,00%	23	Scania	2	0,79%	23	MAN	-	-
24	Hyundai	0	0,00%	24	Alfa Romeo	2	0,79%	24	Scania	-	-
25	BMW	0	0,00%	25	Porsche	0	0,00%	25	Porsche	-	-
	Summe Markenbetr.:	855	100%		Summe Markenbetr.:	253	100%		Marken gesamt	3.314.061	100,00%

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 — ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

* ...n mit nur einer Nennung

** ... = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen

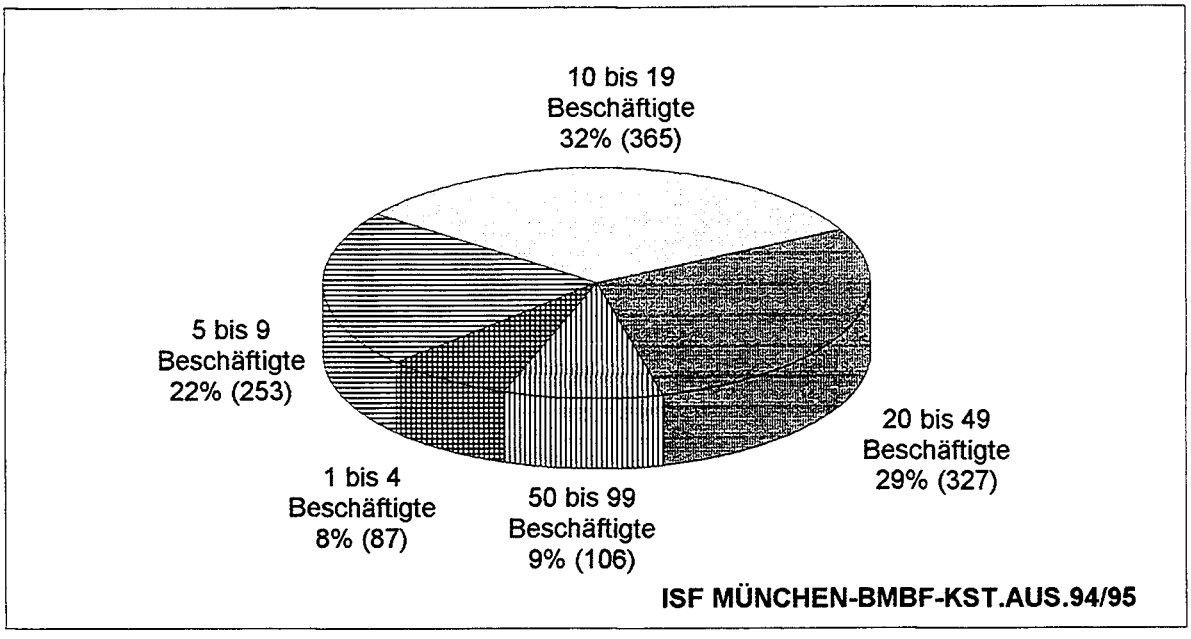
...len 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 301 an Schulungen in Bildungs-...htungen der Handwerksorganisationen und 41 an Kursen in öffentlich berufsbildenden Schulen teil.

*** Quelle: Autohaus 3/1996, S.15.

Bauer/Heidling/Mendel (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk
http://nbn-resolving.de/urn/nbn:de:0168-ssoar-67797
ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 6: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen und Verteilung der Betriebe im Kfz-Gewerbe insgesamt

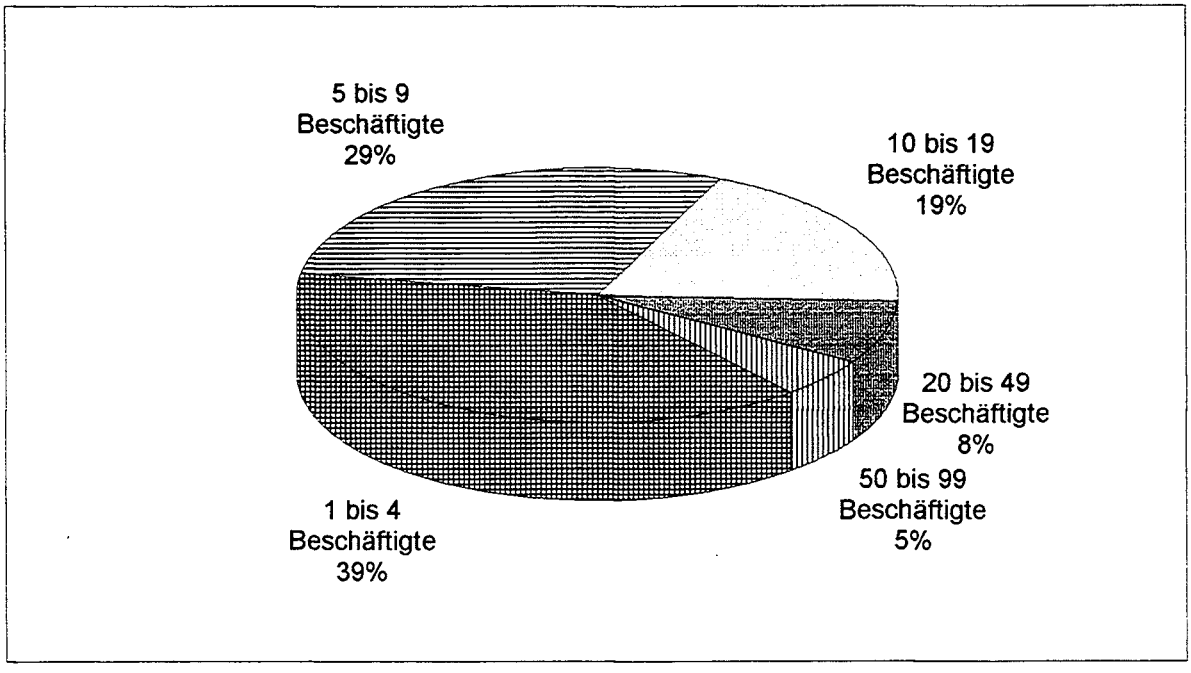
Übersicht 6a: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen (N=1138*)



Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

* Von den 1217 Befragten dieser Stichprobe waren 1138 in Betrieben bis 99 Beschäftigten tätig, die somit entsprechend der ZDK/GFM-Systematik in den Vergleich miteinbezogen werden konnten.

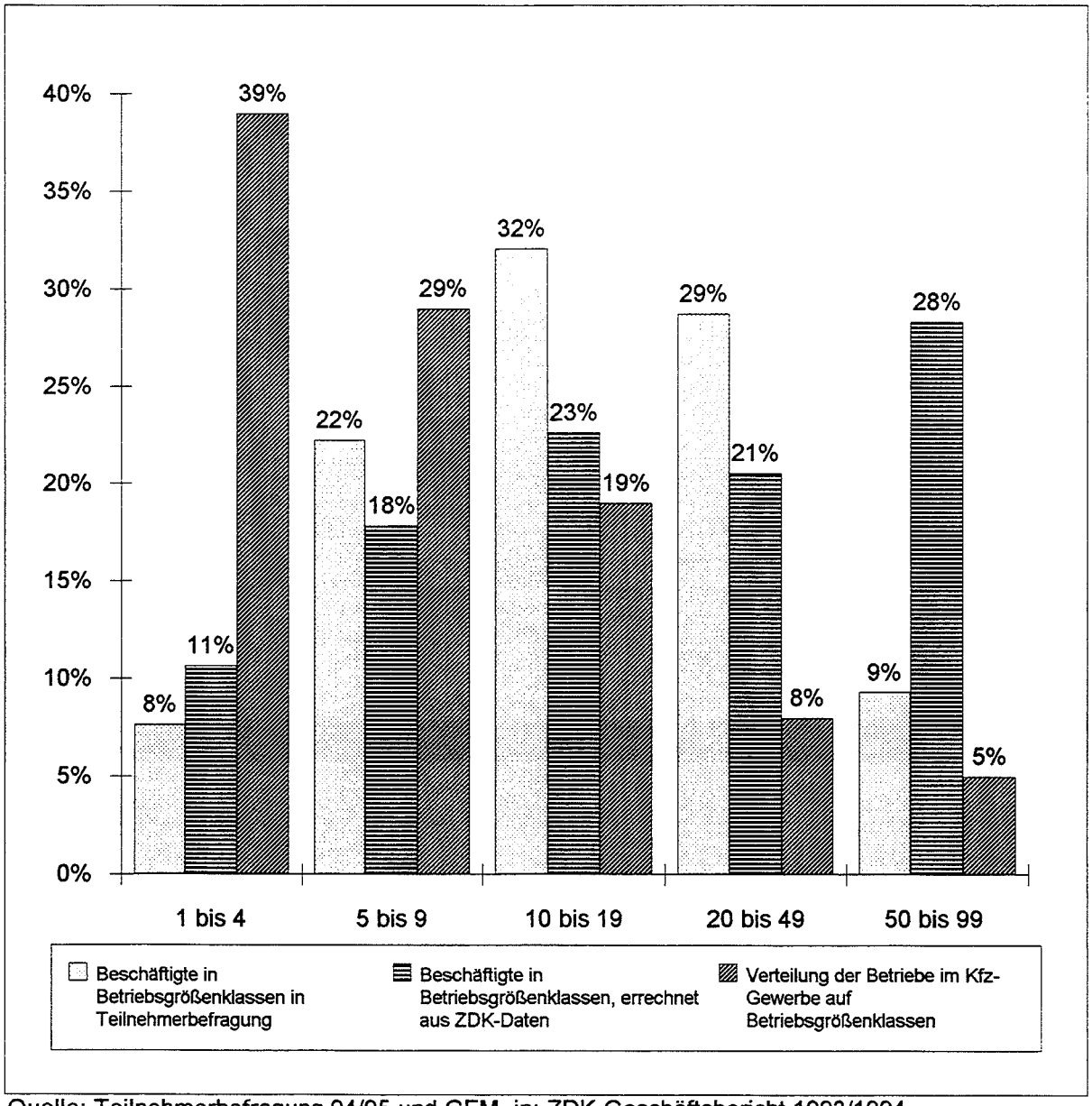
Übersicht 6b: Verteilung der Betriebe nach Betriebsgrößenklassen im Kfz-Gewerbe insgesamt (ZDK/GFM-Systematik)



Quelle: GFM, in: ZDK-Geschäftsbericht 1993/1994.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 6c: Vergleich der angegebenen Betriebsgrößenklassen in der Teilnehmerbefragung mit der Verteilung von Betrieben und Beschäftigten auf Betriebsgrößenklassen im Kfz-Gewerbe gesamt (N=1138)*

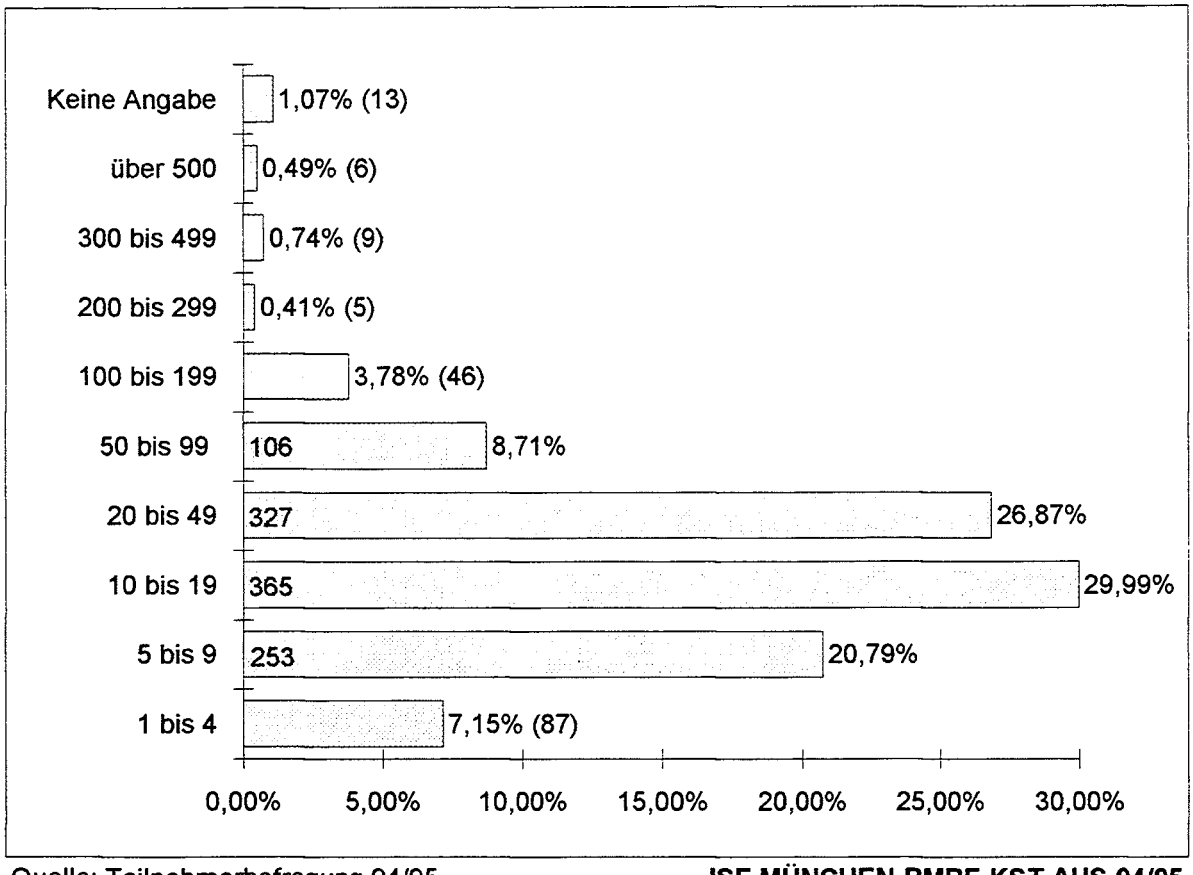


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 und GFM, in: ZDK-Geschäftsbericht 1993/1994

* Von den 1217 Befragten dieser Stichprobe waren 1138 in Betrieben bis 99 Beschäftigten tätig, die somit entsprechend der ZDK/GFM-Systematik in den Vergleich miteinbezogen werden konnten.
Die Beschäftigtenzahlen in Betriebsgrößenklassen in Reihe zwei wurden errechnet durch eine Gewichtung der Betriebsanteile an den Betriebsgrößenklassen (Reihe 3) mit den aus unserer Befragung ermittelten durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen in den Betriebsgrößenklassen.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 7: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen (N = 1217)

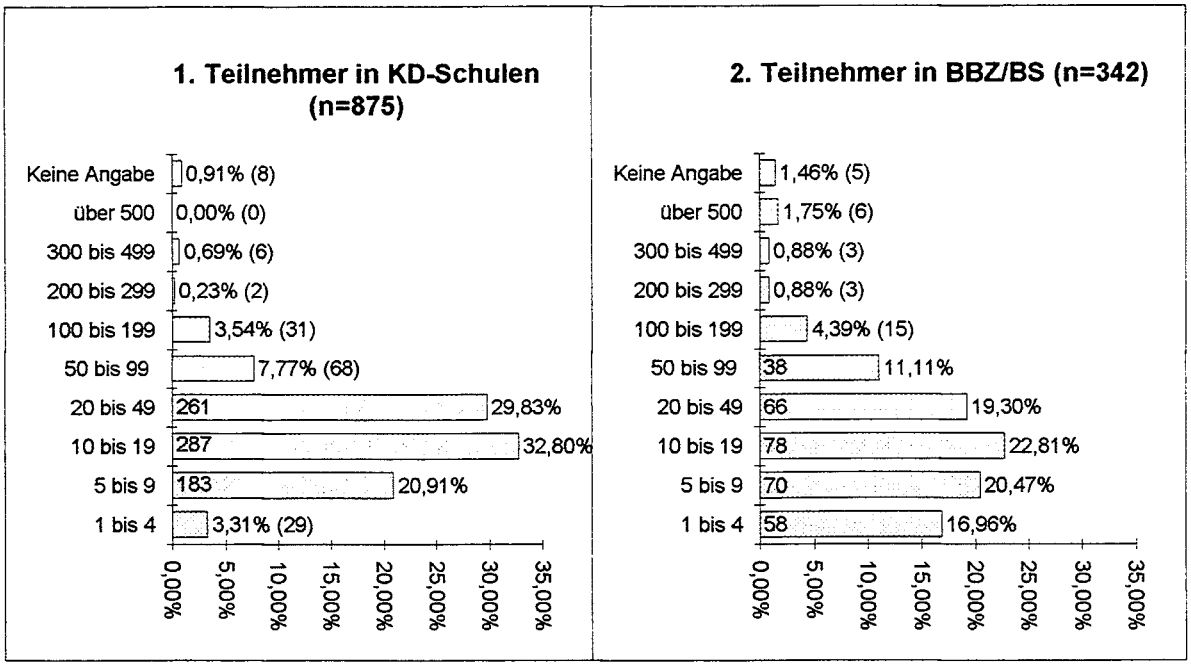


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

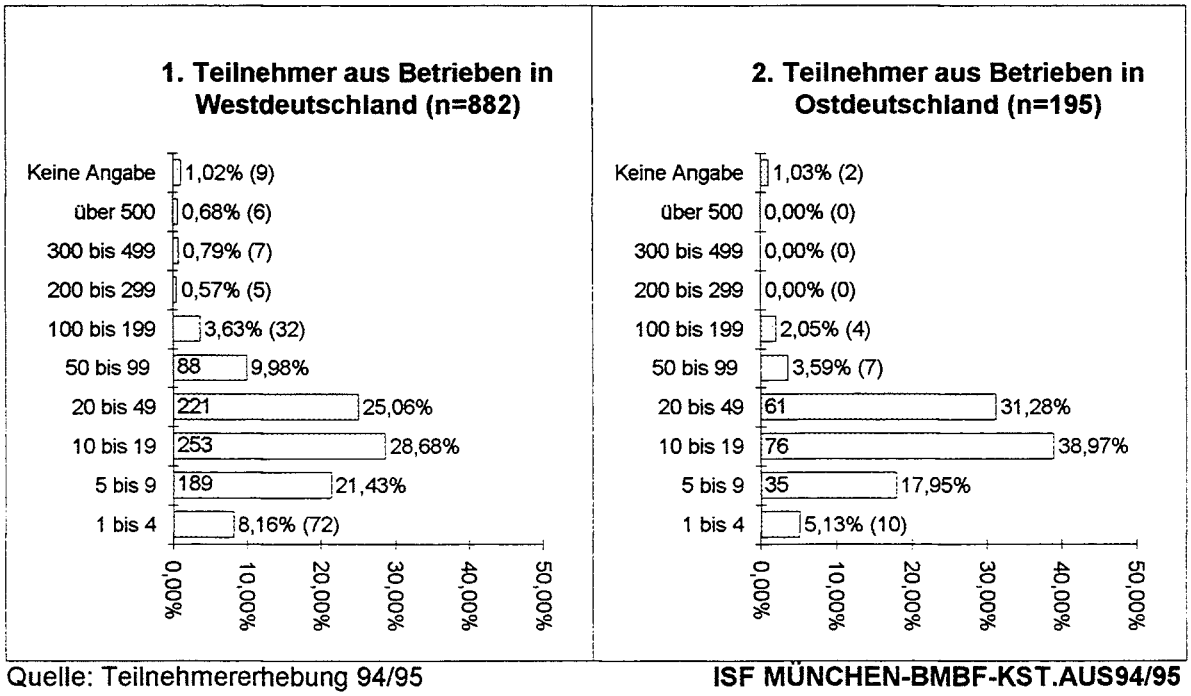
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 7: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen

Übersicht 7a: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößenklassen und Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Übersicht 7b: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebsgrößen-klassen und Region (N=1077)

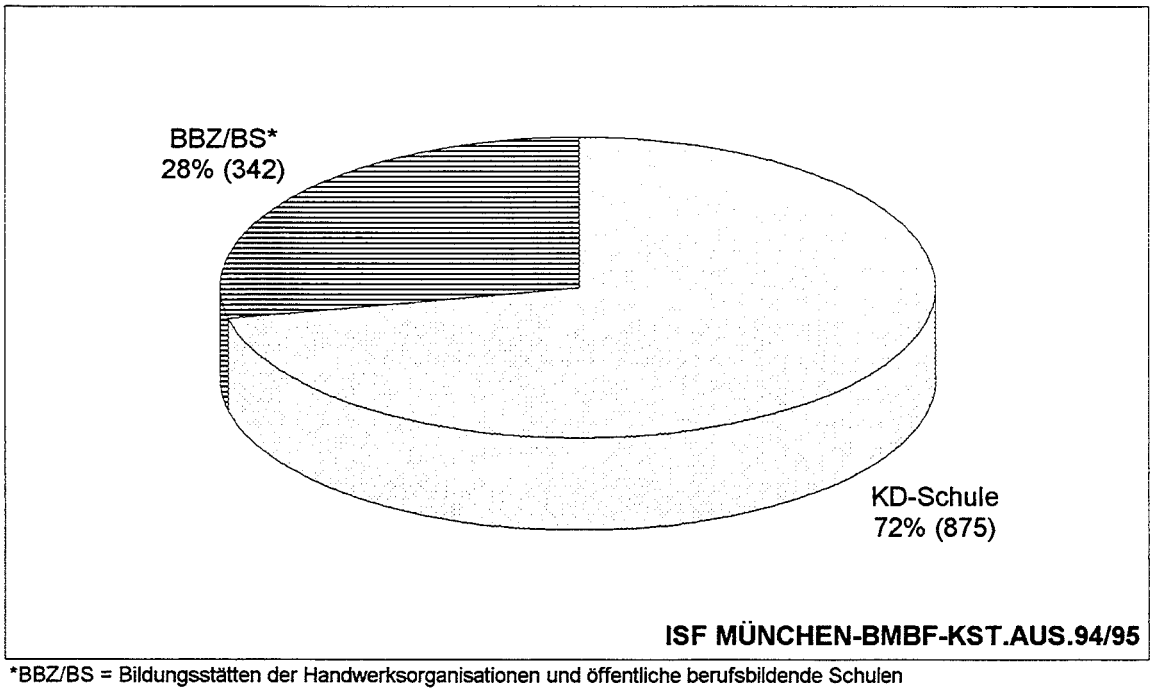


Quelle: Teilnehmererhebung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

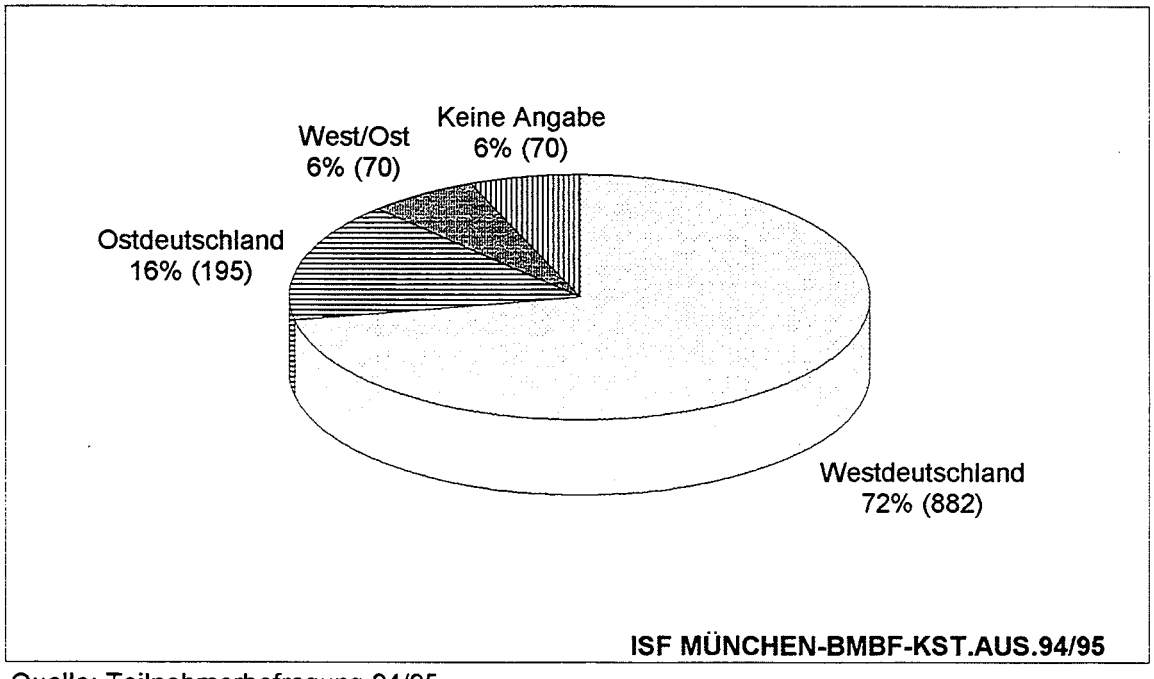
Übersicht 8: Schulungsteilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung und Region (N=1217)

Übersicht 8a: Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung



*BBZ/BS = Bildungsstätten der Handwerksorganisationen und öffentliche berufsbildende Schulen

Übersicht 8b: Herkunft der Teilnehmer nach Region

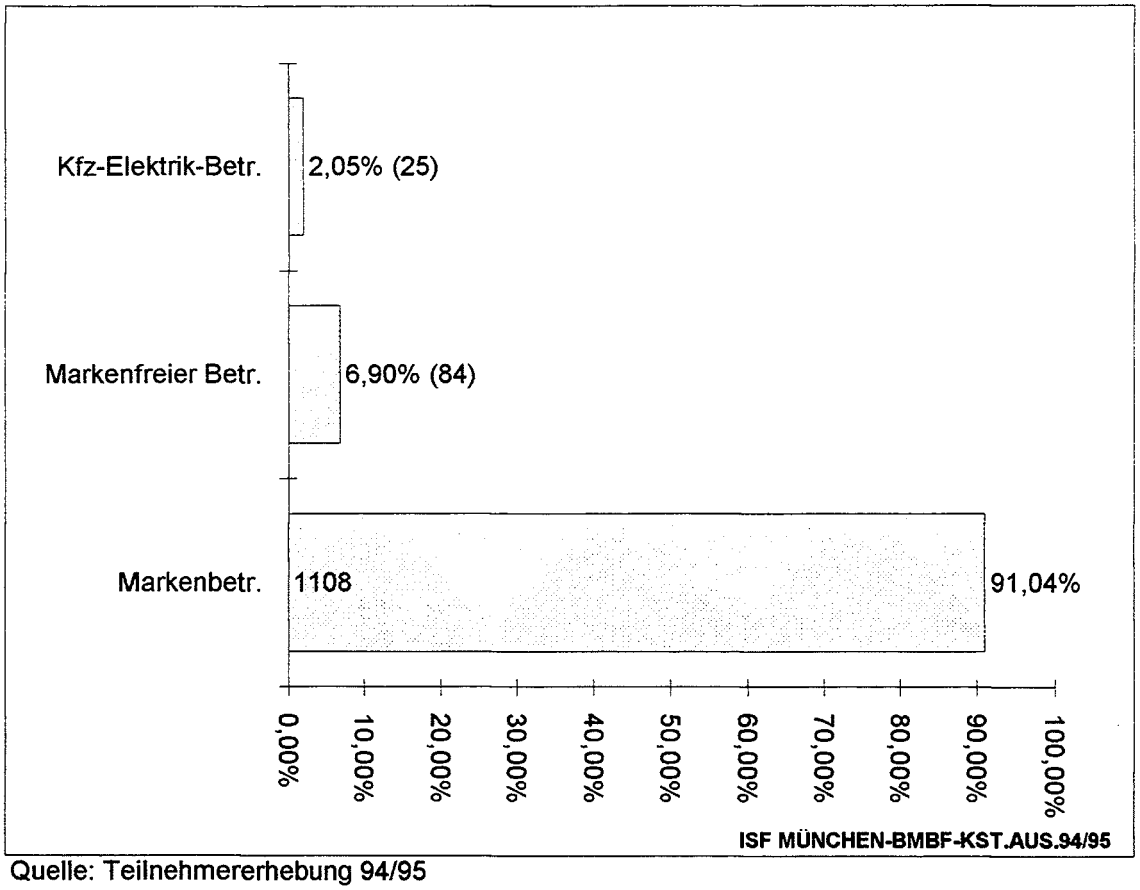


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

Die regionale Gliederung ergibt sich aus der zweistelligen Postleitzahl, mit der die Befragten den Standort ihres Betriebes angaben. 70 Befragte (= 5,8%) gaben Postleitzahlenbezirke an, die nicht eindeutig zugeordnet werden konnten ("West/Ost"), weitere 70 (= 5,8%) machten keinerlei Angaben. In die Auswertung nach dem Standort des Betriebes werden im folgenden nur diejenigen Teilnehmer einbezogen, die eindeutig aus Betrieben in Westdeutschland (N=882/72,5%) und Ostdeutschland (N=195/16,0%) stammen: insgesamt 1077 Teilnehmer.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 9: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp (N=1217)

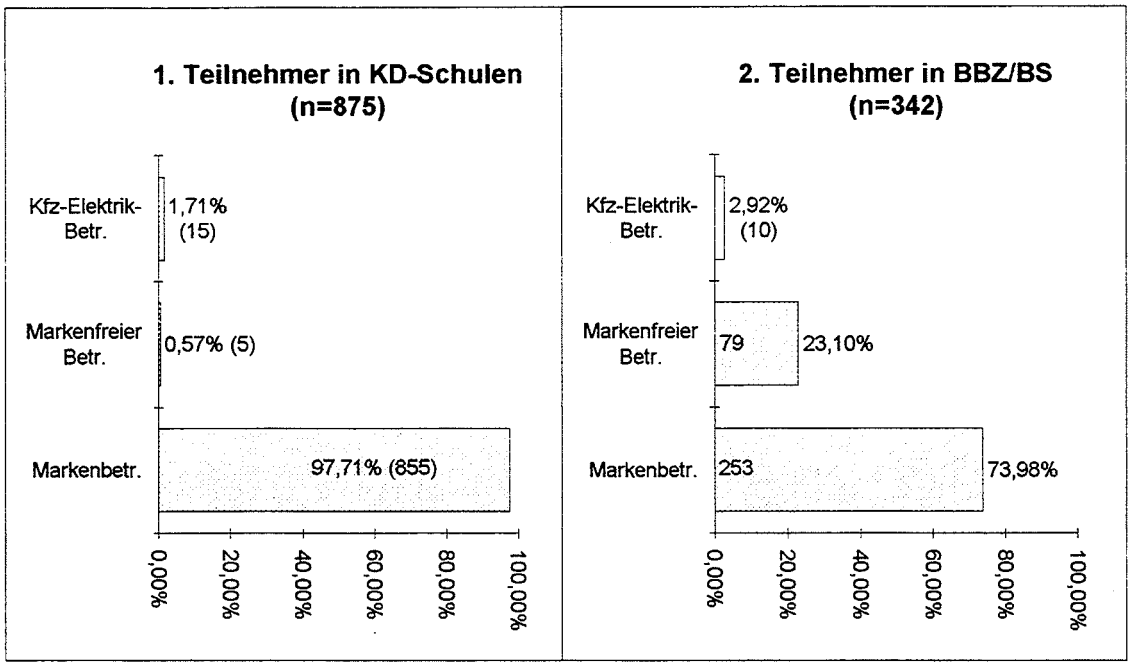


Quelle: Teilnehmererhebung 94/95

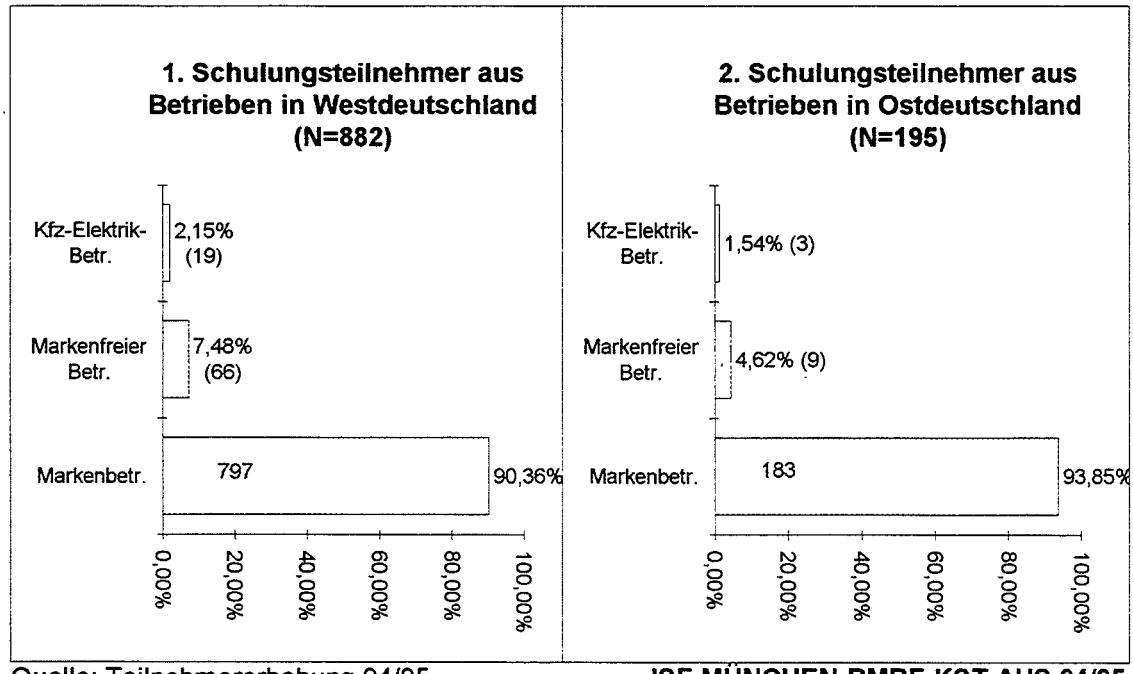
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 9: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp

Übersicht 9a: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp und Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Übersicht 9b: Herkunft der Teilnehmer nach Betriebstyp und Region (N=1077)

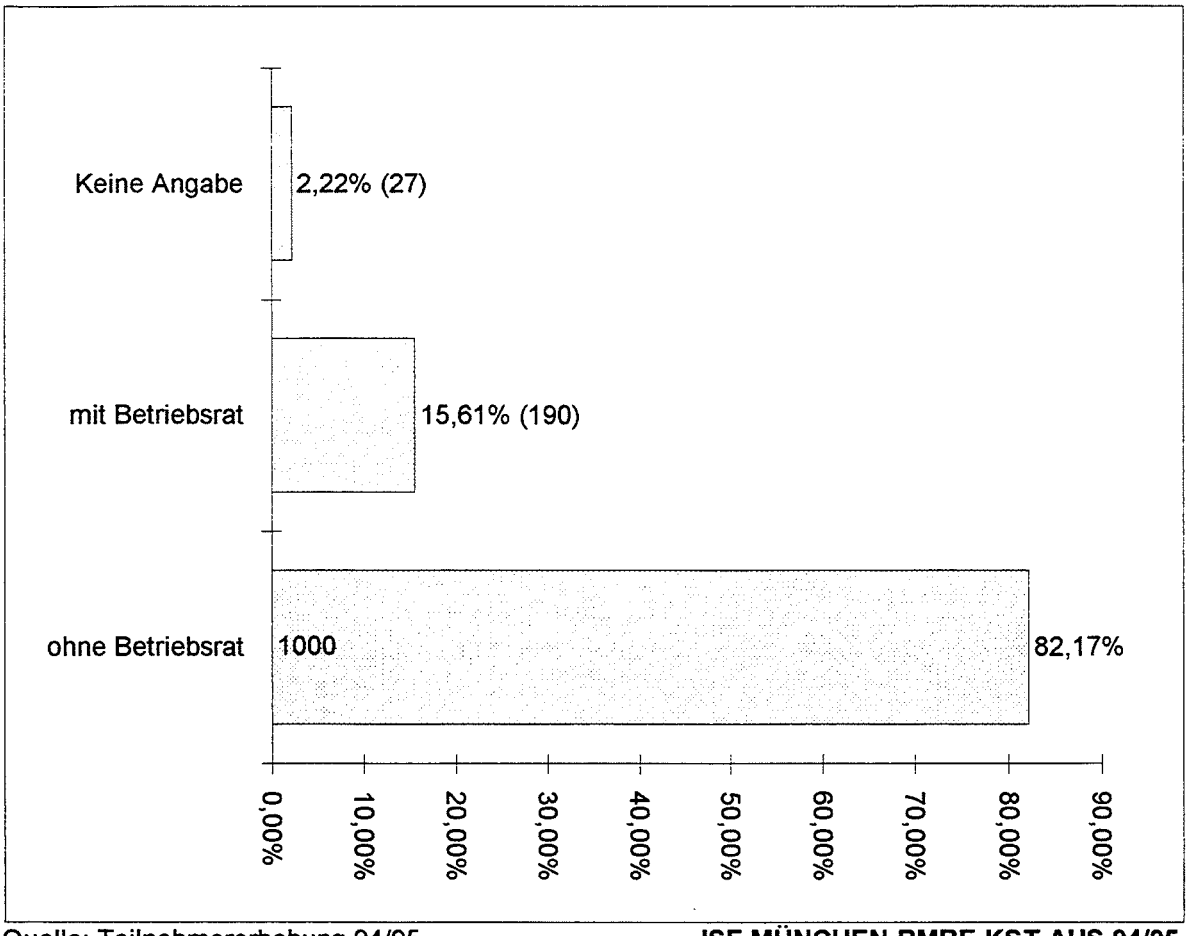


Quelle: Teilnehmererhebung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 10: Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat (N=1217)

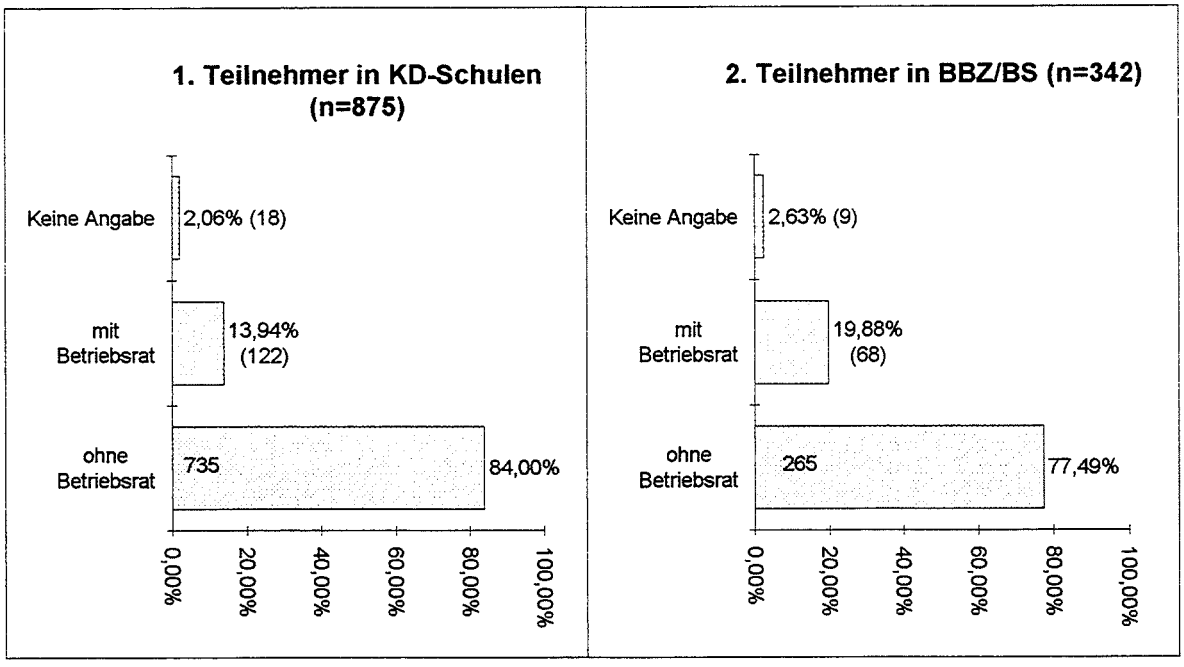


Quelle: Teilnehmererhebung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

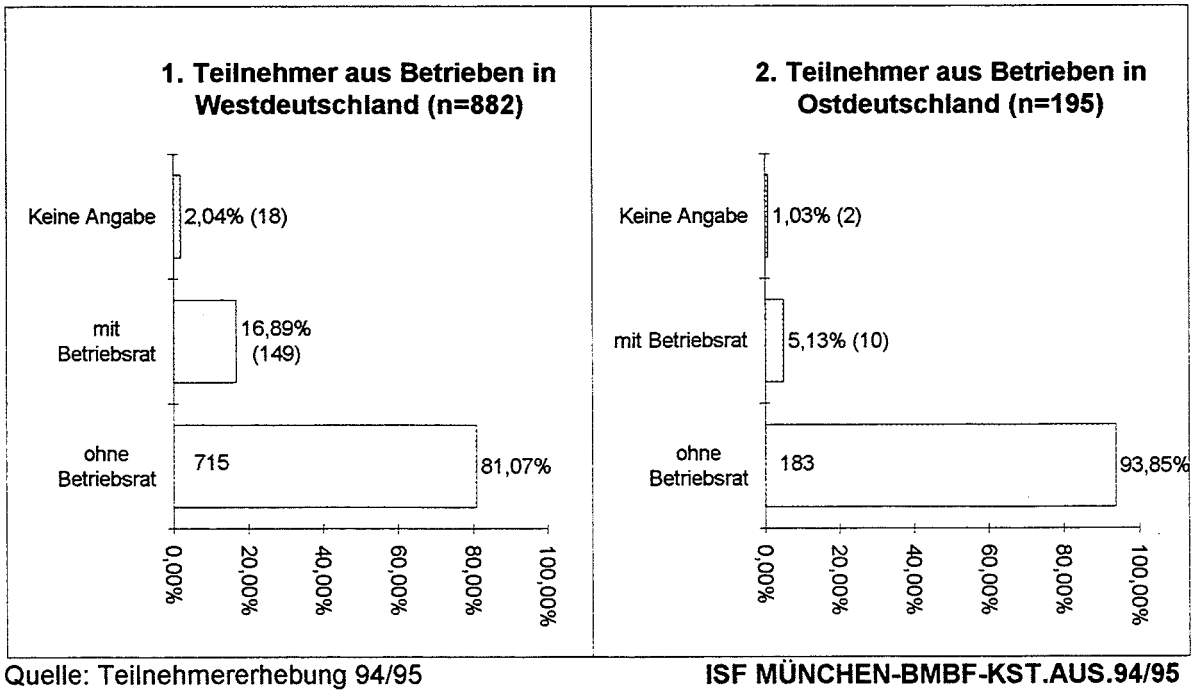
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 10: Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat

Übersicht 10a: Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat und Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Übersicht 10b: Herkunft der Teilnehmer nach Betrieben mit oder ohne Betriebsrat und nach Region (N=1077)

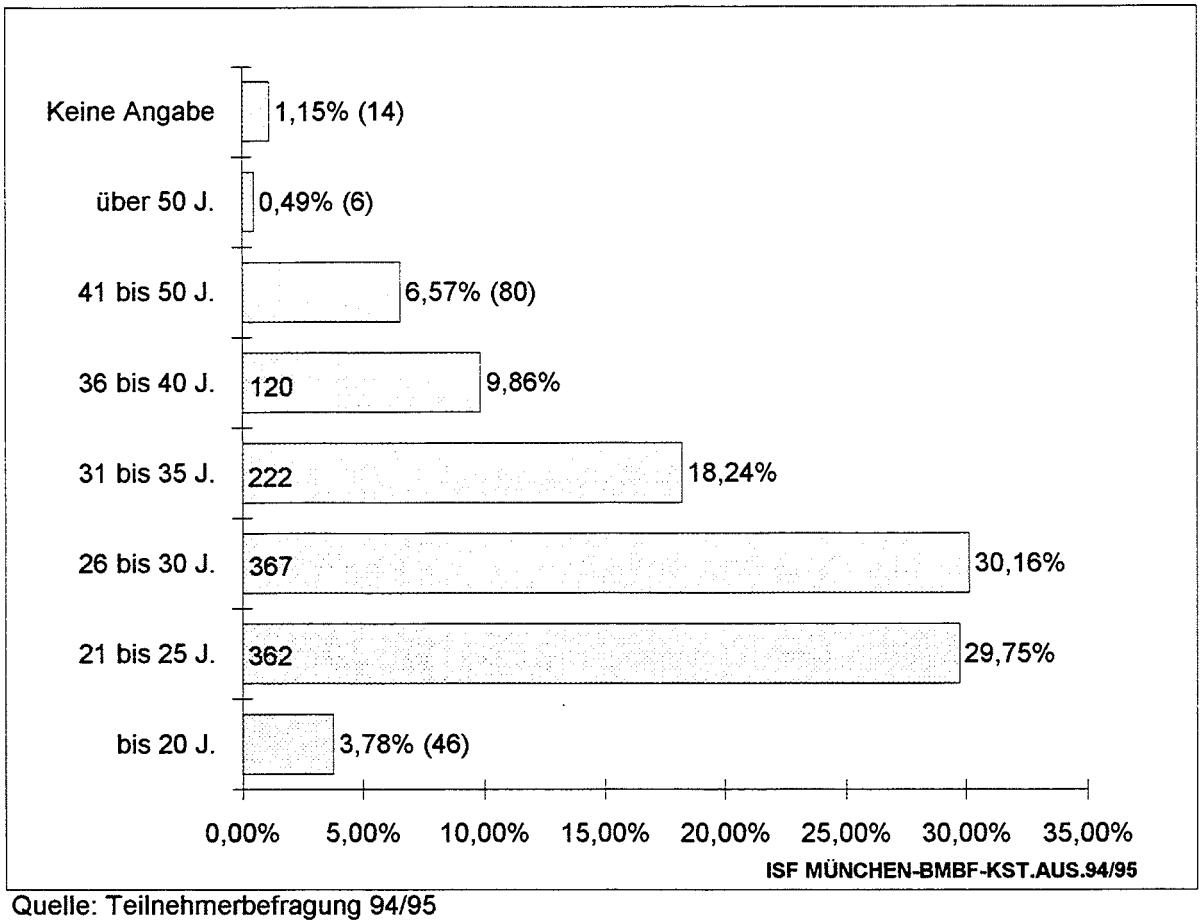


Quelle: Teilnehmererhebung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 11: Teilnehmer nach Altersklassen (N = 1217)

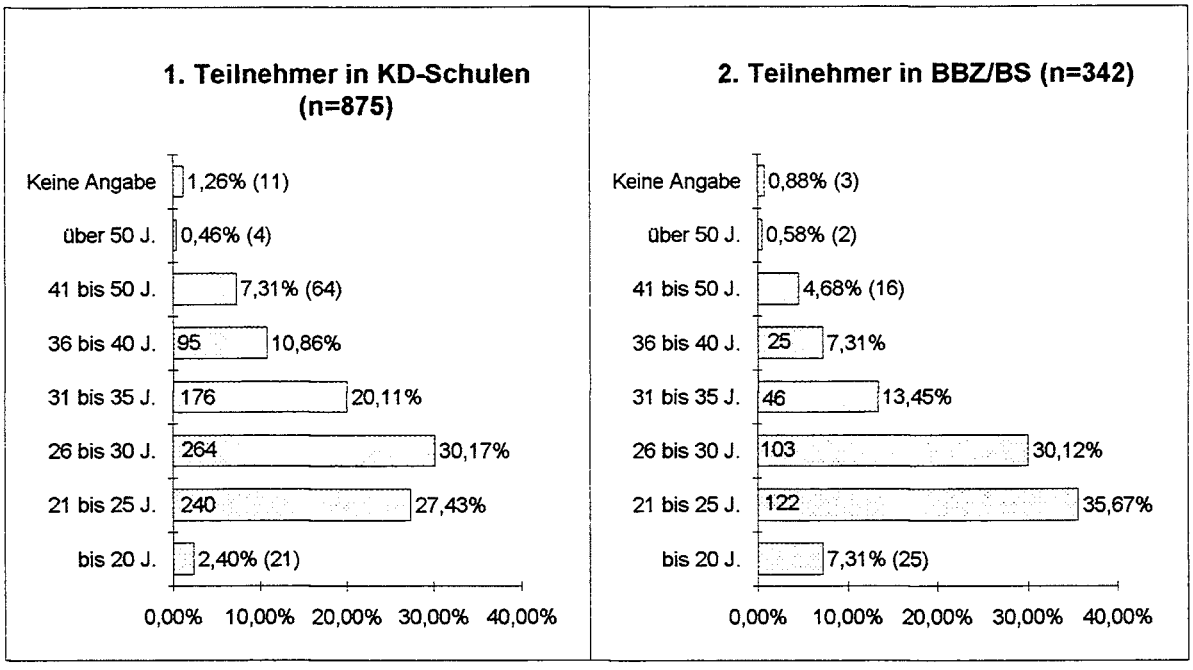


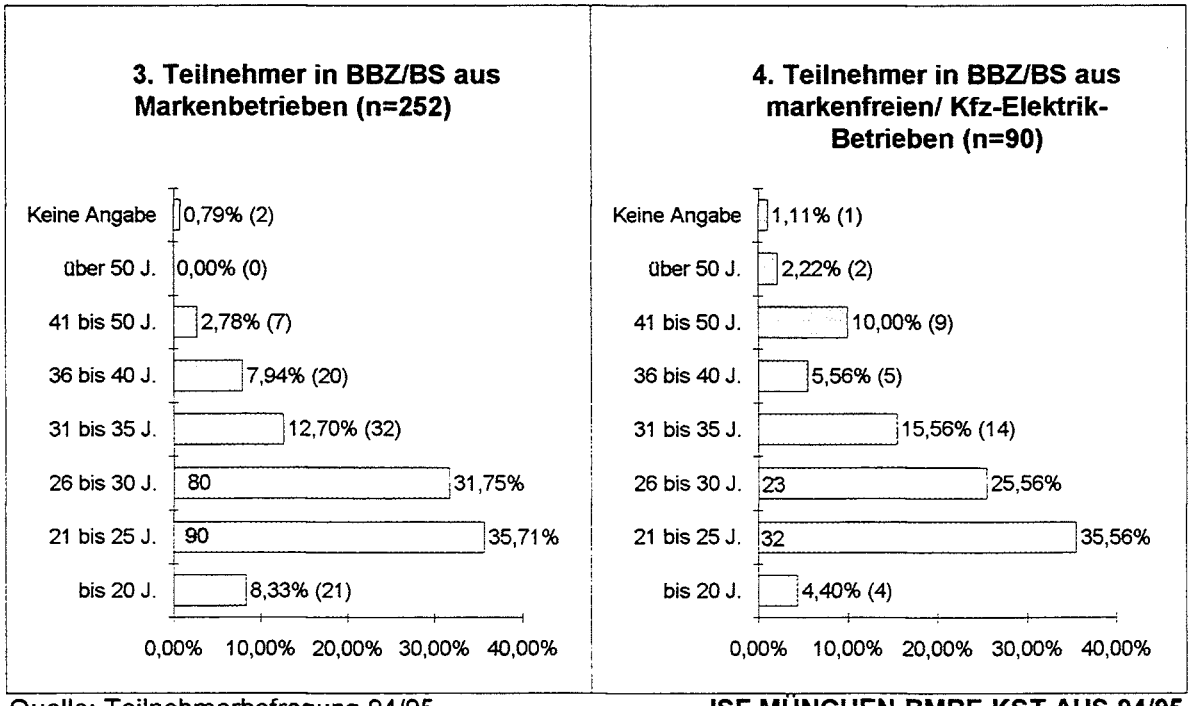
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 11: Teilnehmer nach Altersklassen

Übersicht 11a: Teilnehmer nach Altersklassen und Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



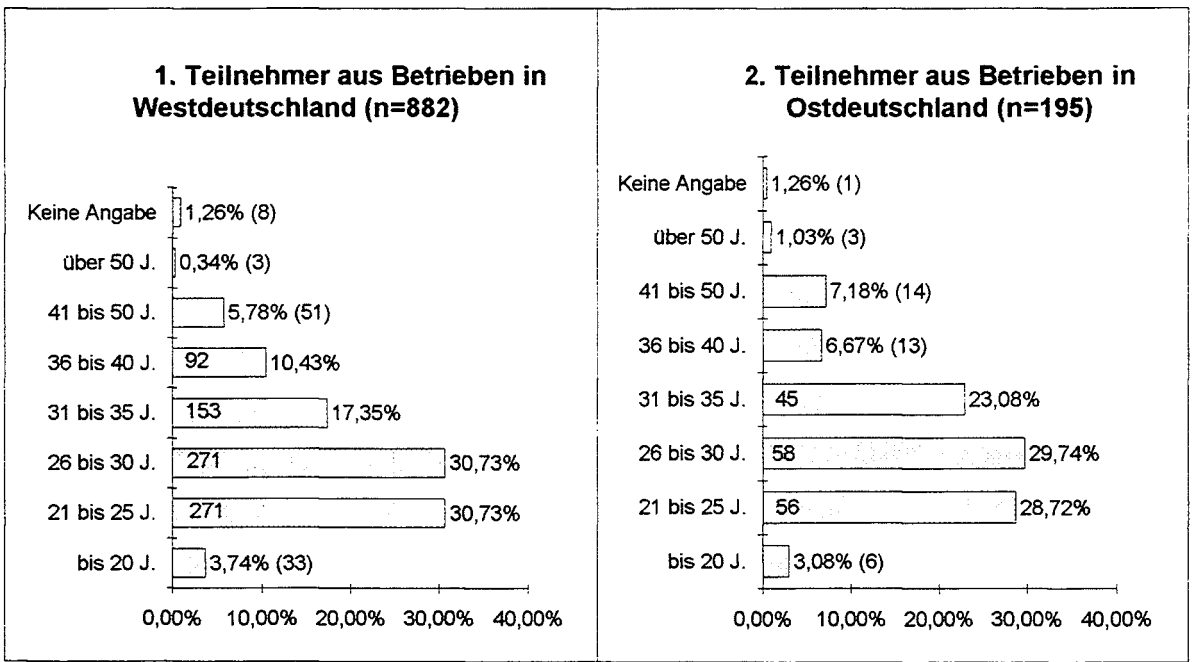


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 11b: Teilnehmer nach Altersklassen und Region (N=1077)

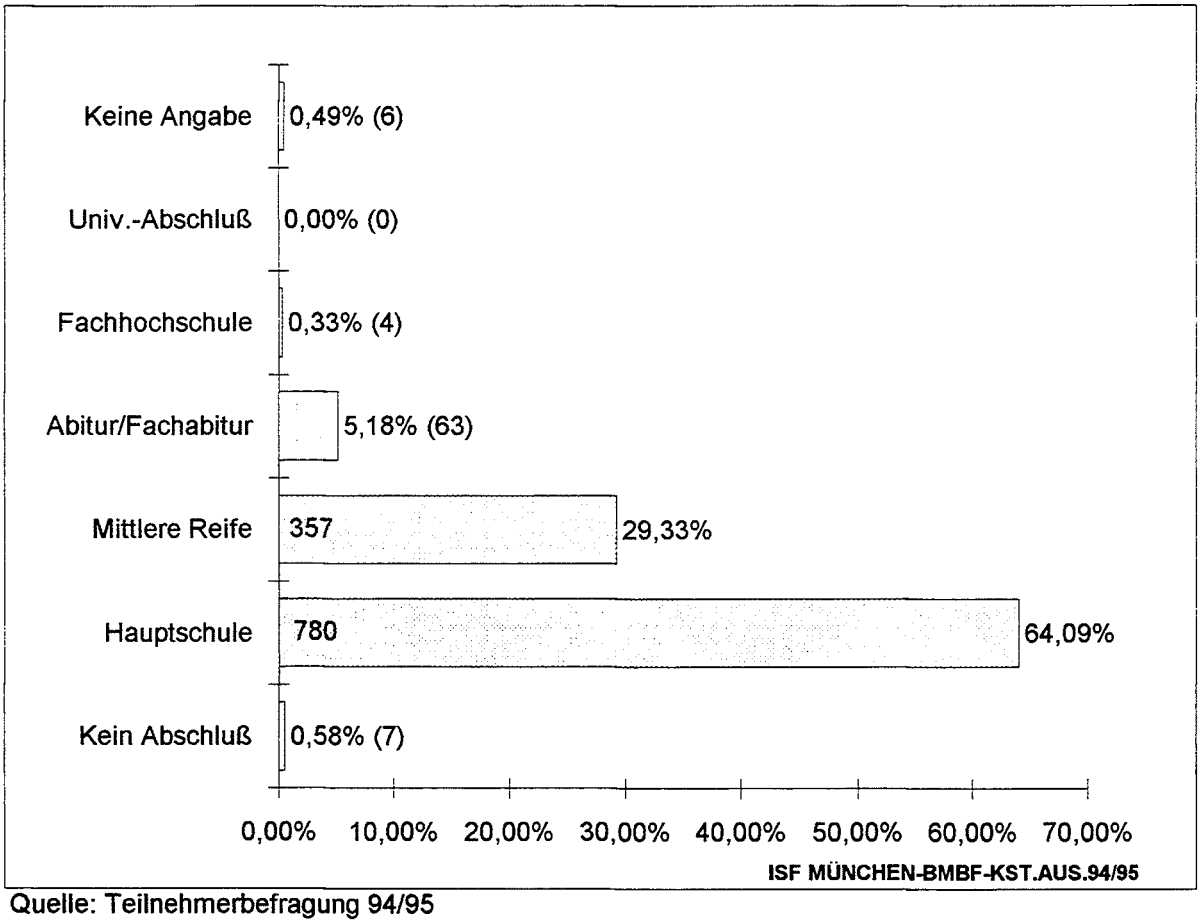


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 12: Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer (N = 1217)

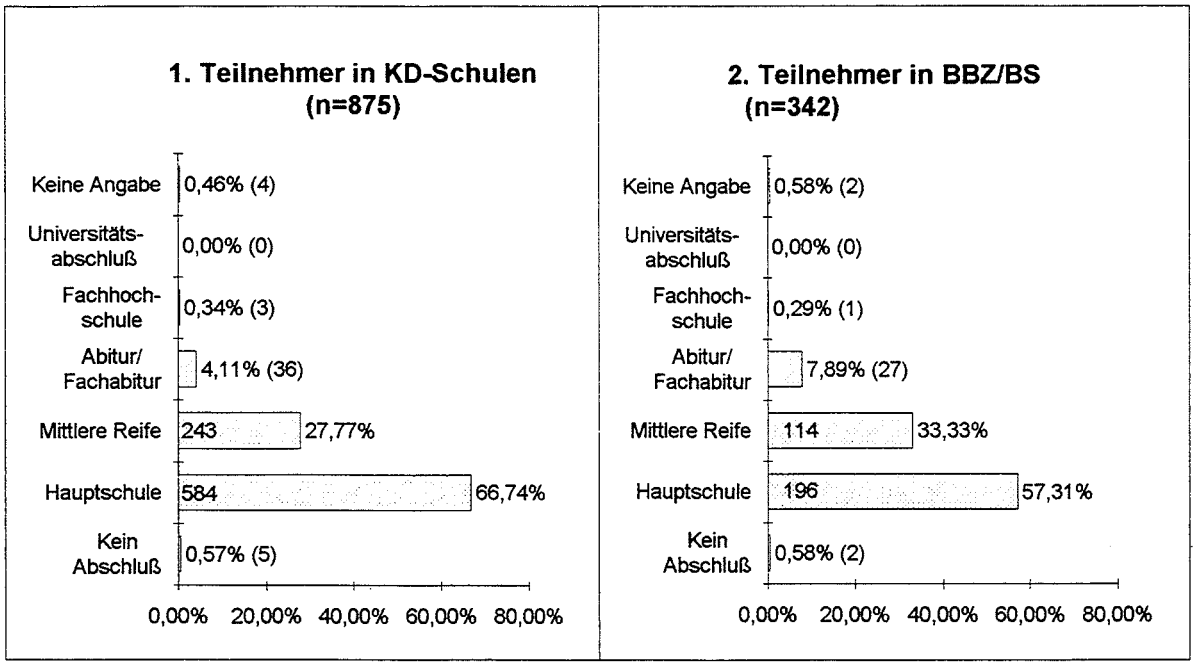


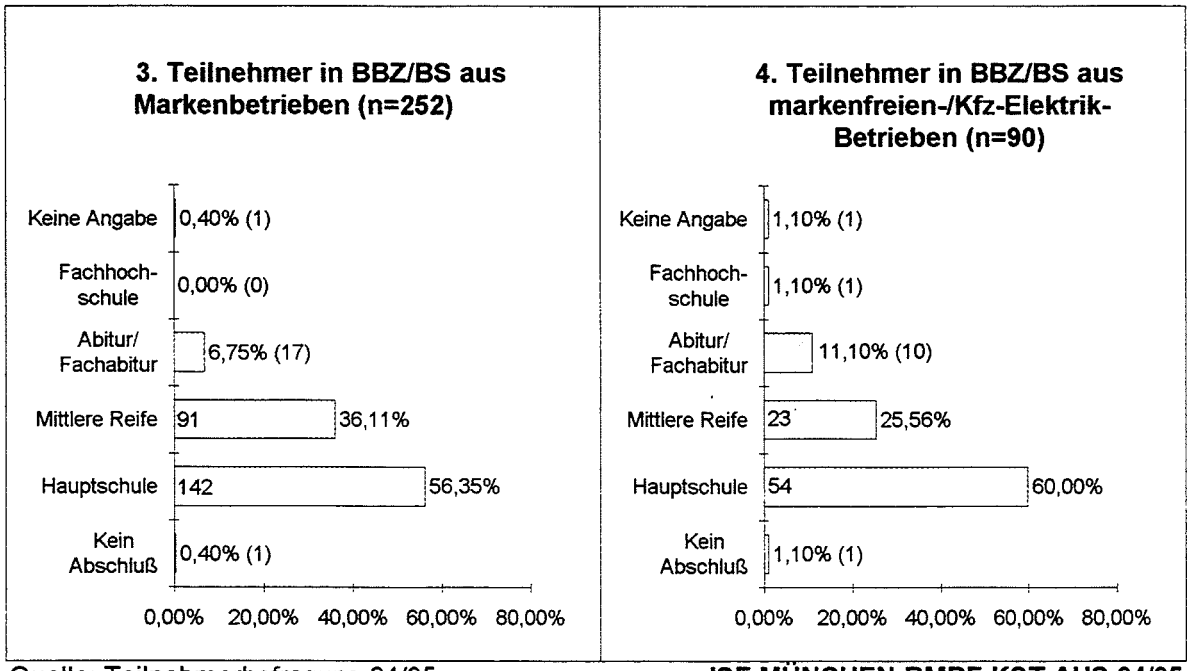
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 12: Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer

Übersicht 12a: Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)

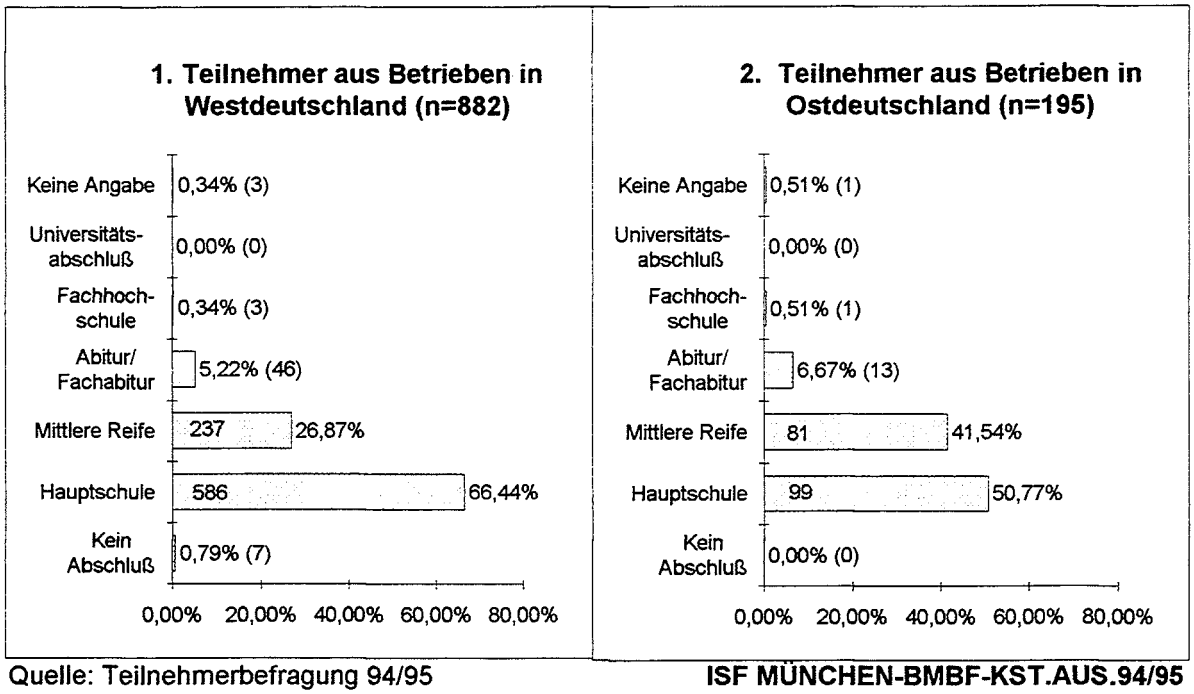




Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

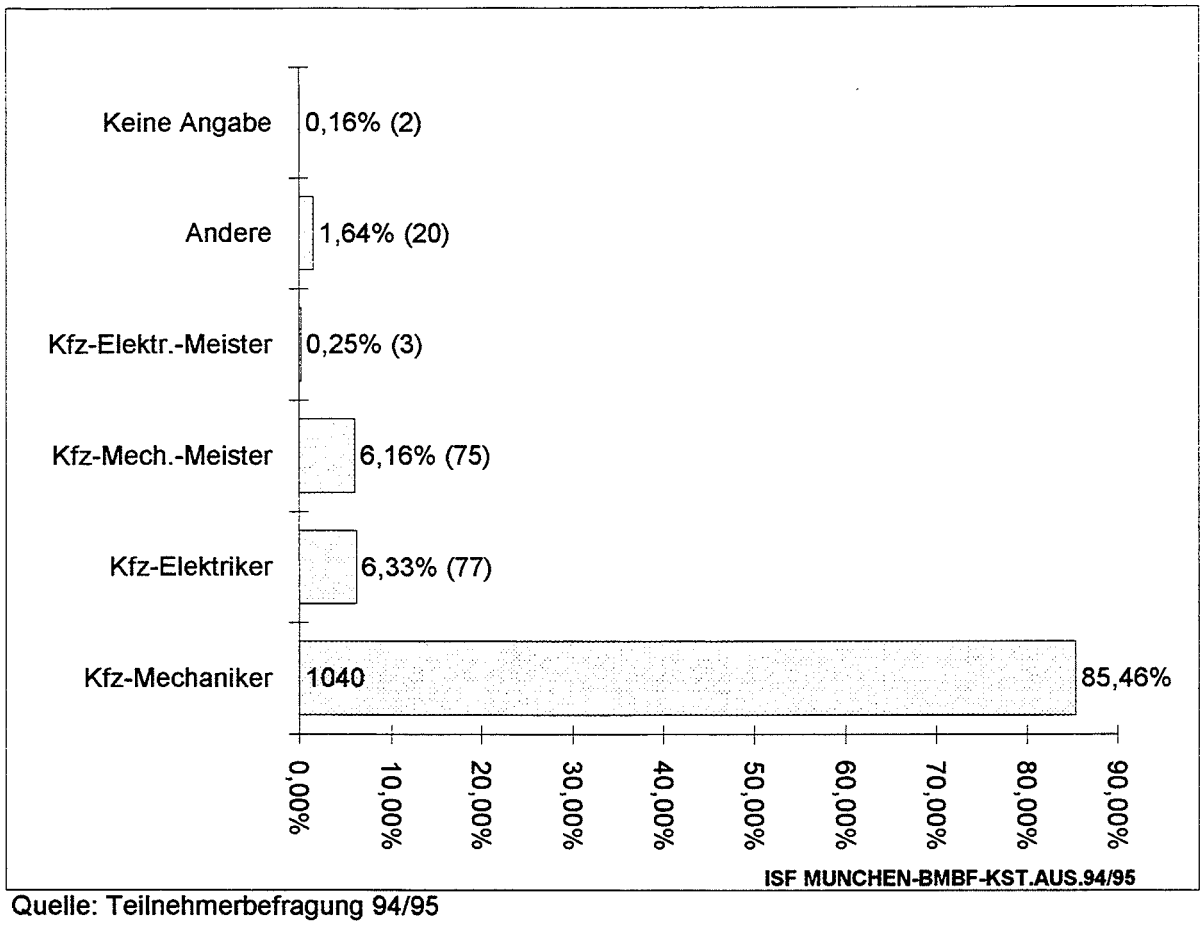
Übersicht 12b: Höchster Schul- bzw. Hochschulabschluß der Teilnehmer nach Region (N=1077)



Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 13: Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer (N = 1217)

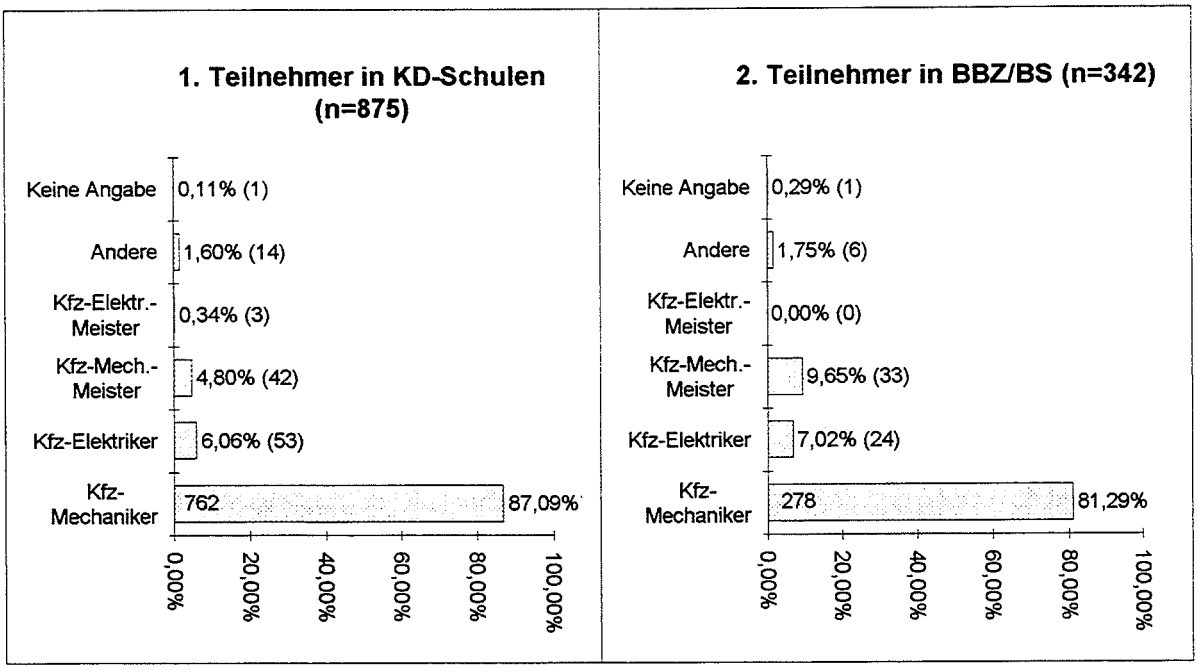


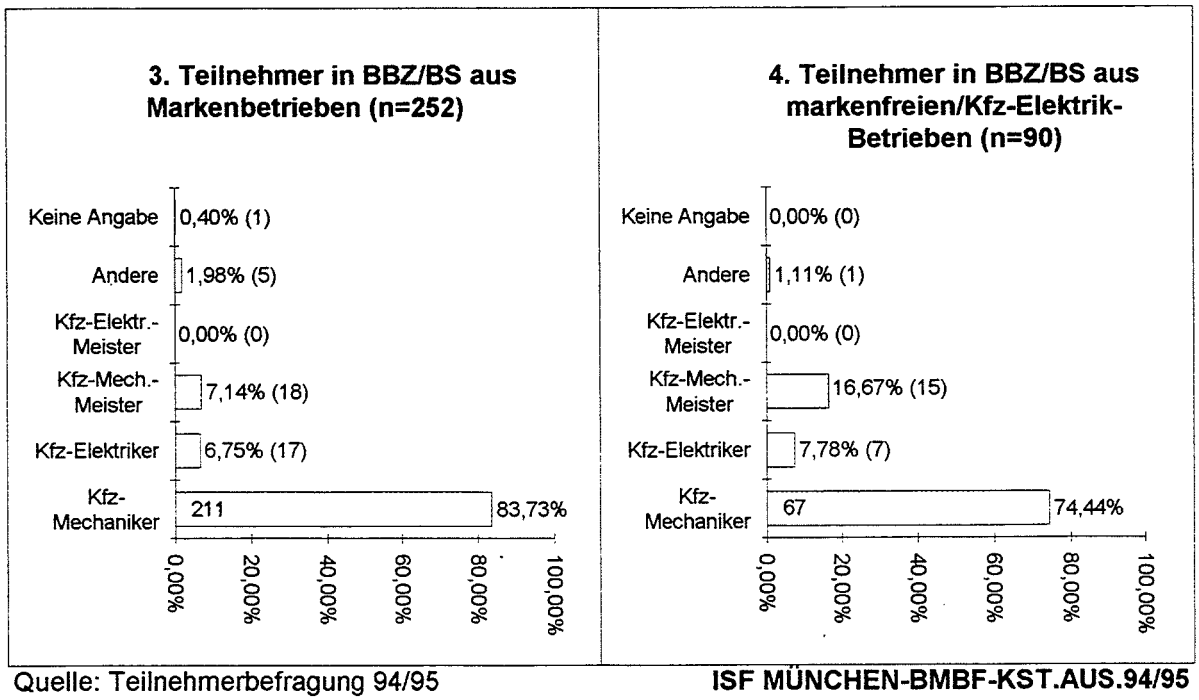
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 13: Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer

Übersicht 13a: Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



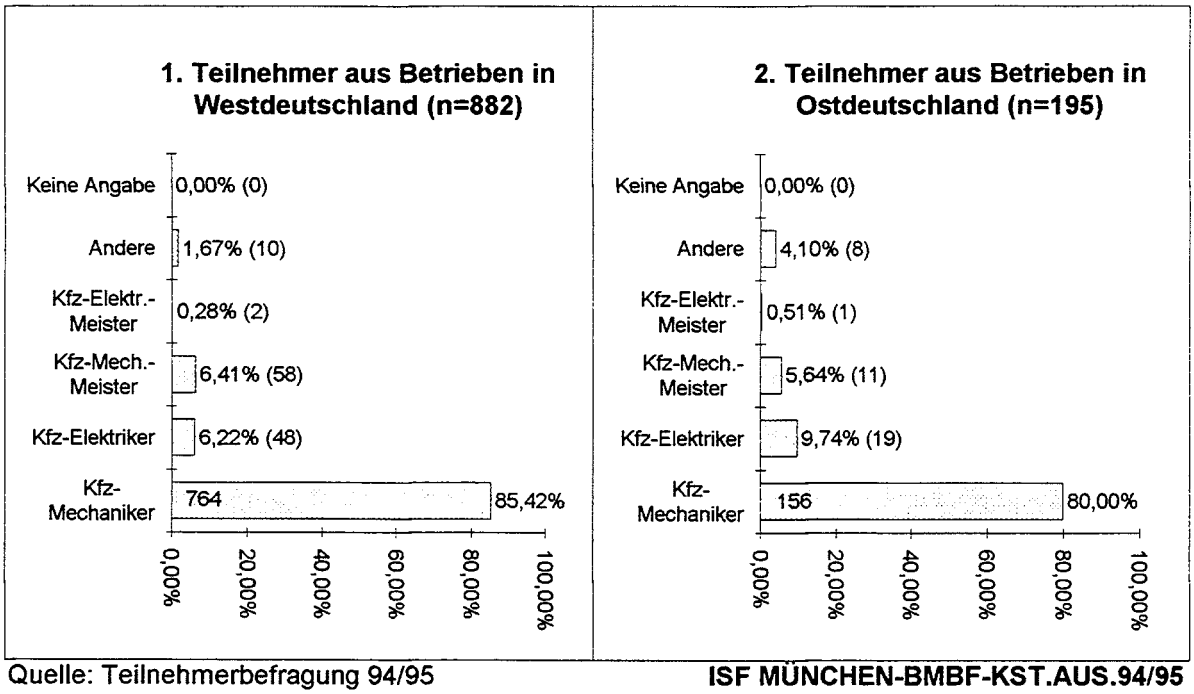


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 13b: Höchster beruflicher Abschluß der Teilnehmer nach Region (N=1077)

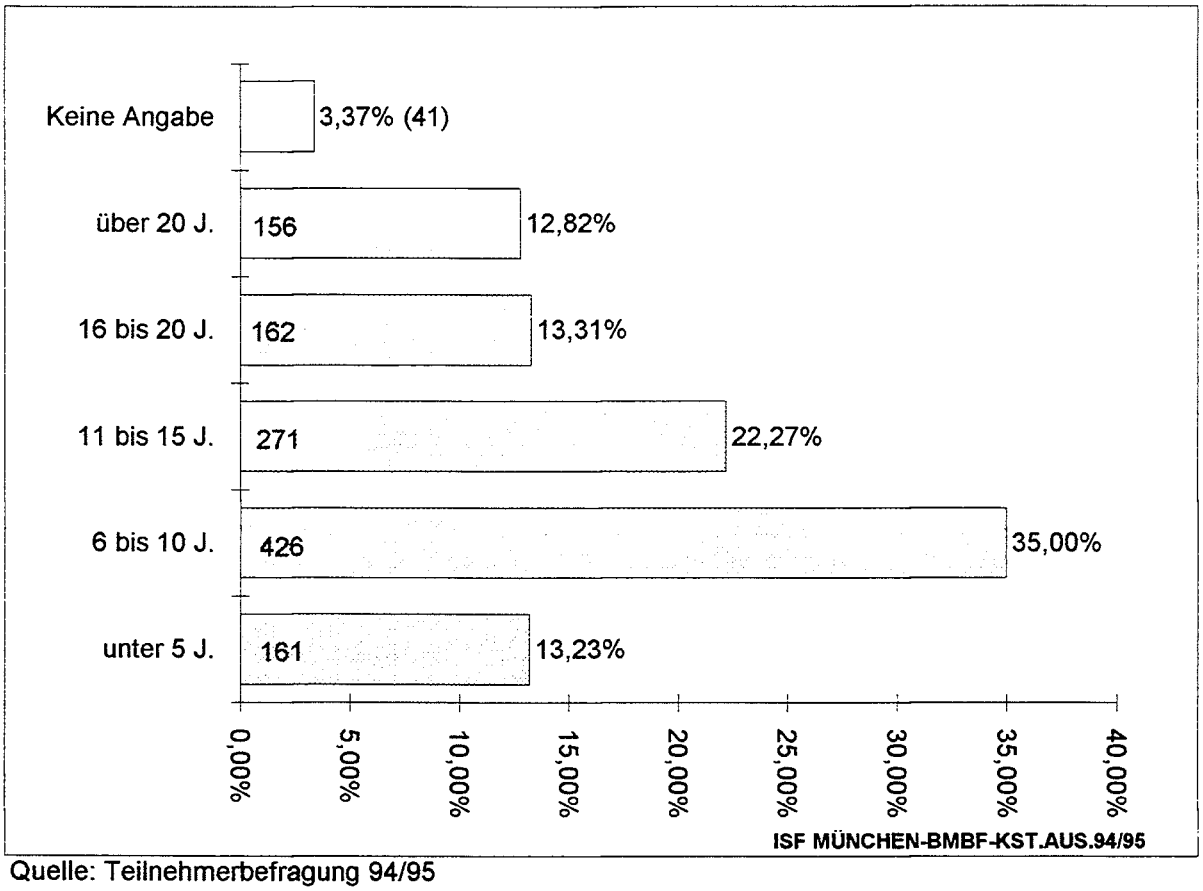


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 14: Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt (N = 1217)

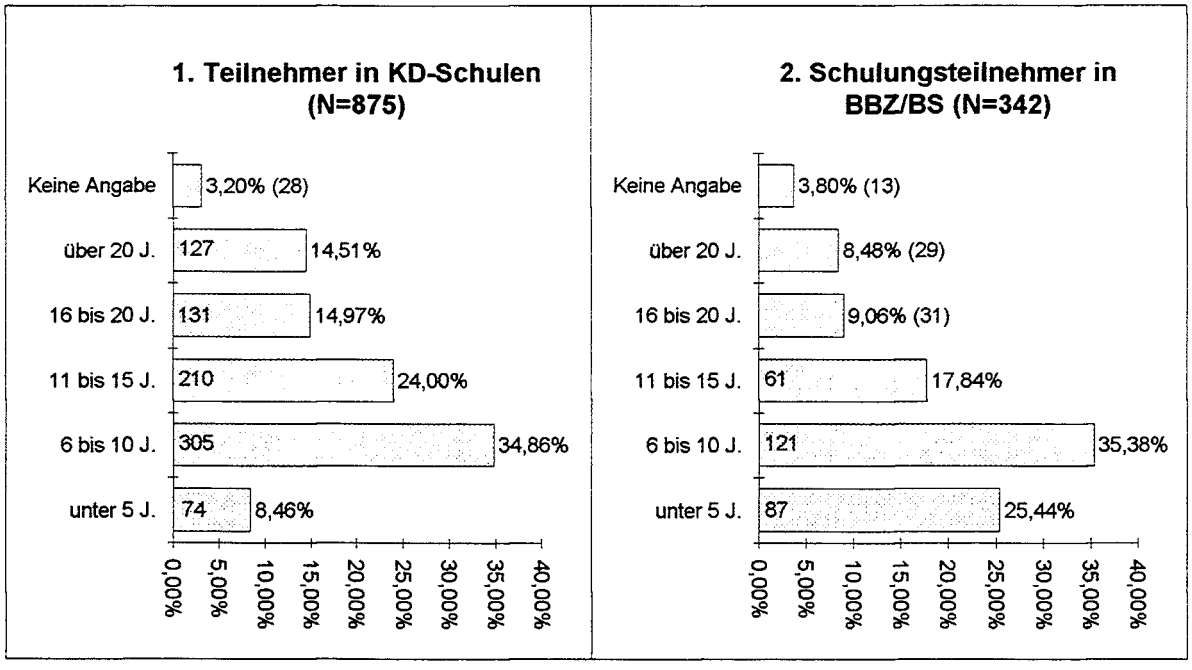


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

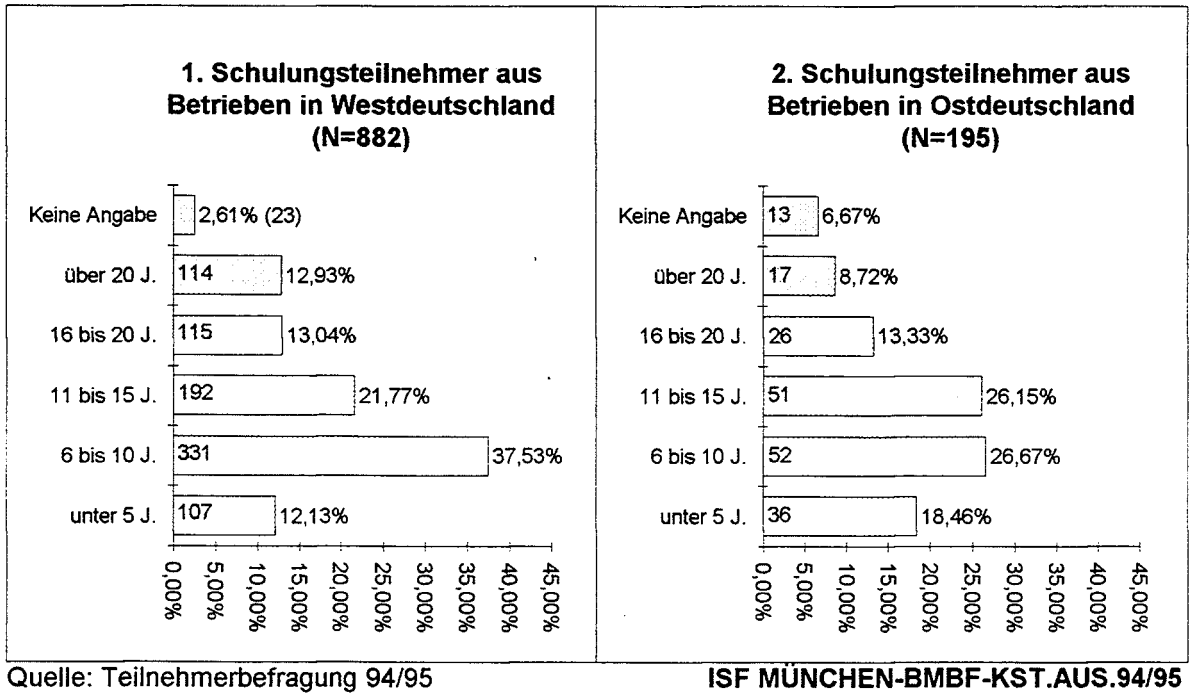
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 14: Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt

Übersicht 14a: Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



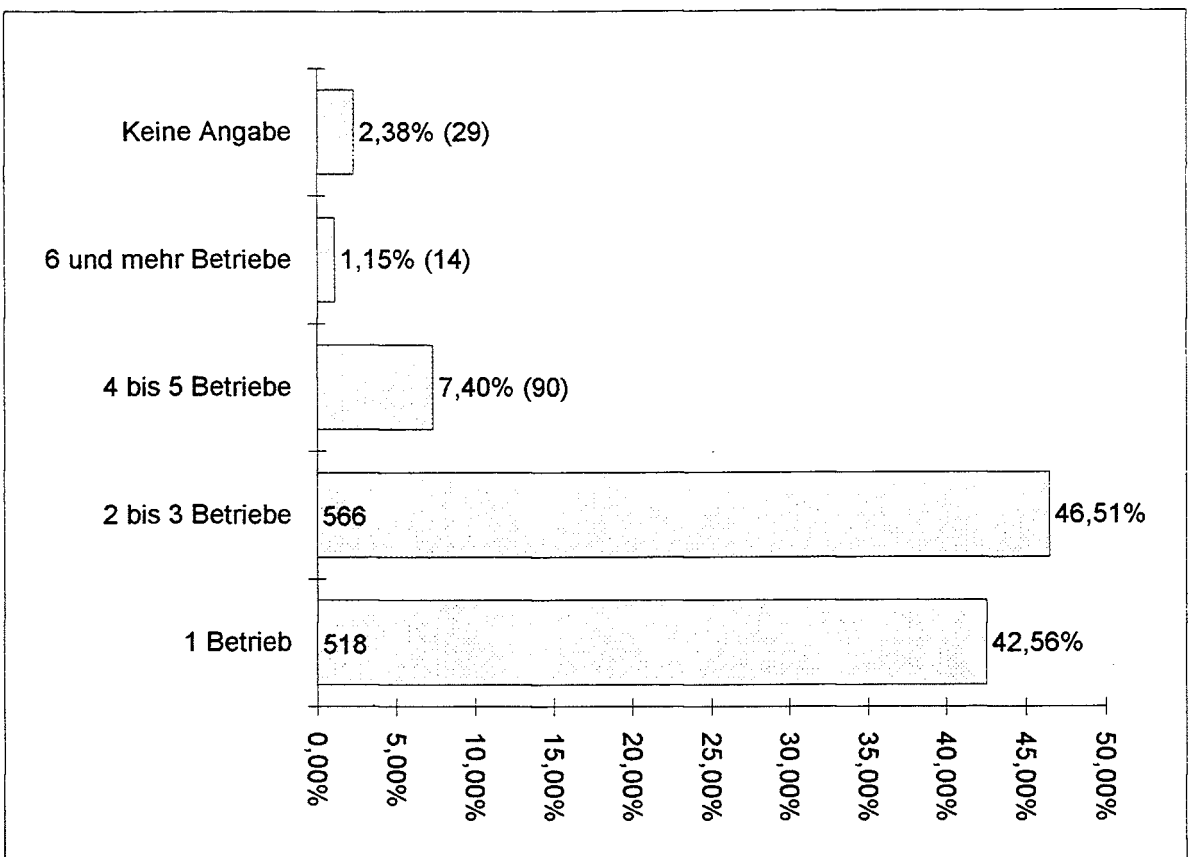
Übersicht 14b: Beschäftigungszeit der Teilnehmer im Kfz-Gewerbe insgesamt nach Region (N=1077)



Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 15: Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer (N=1217)

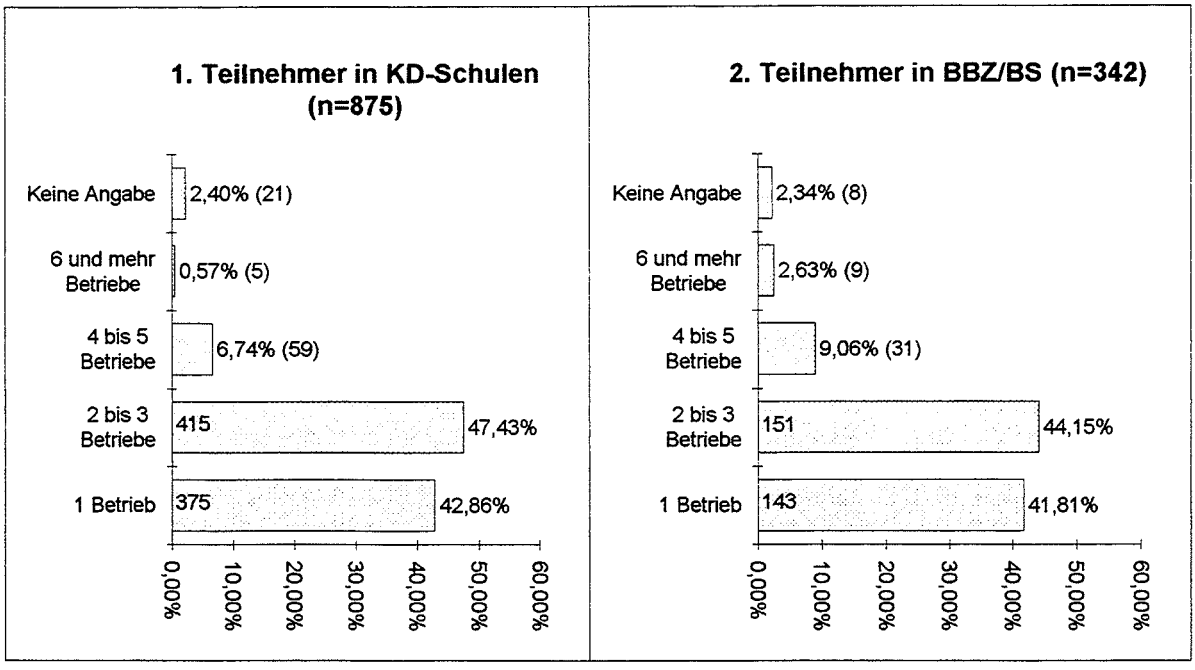


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

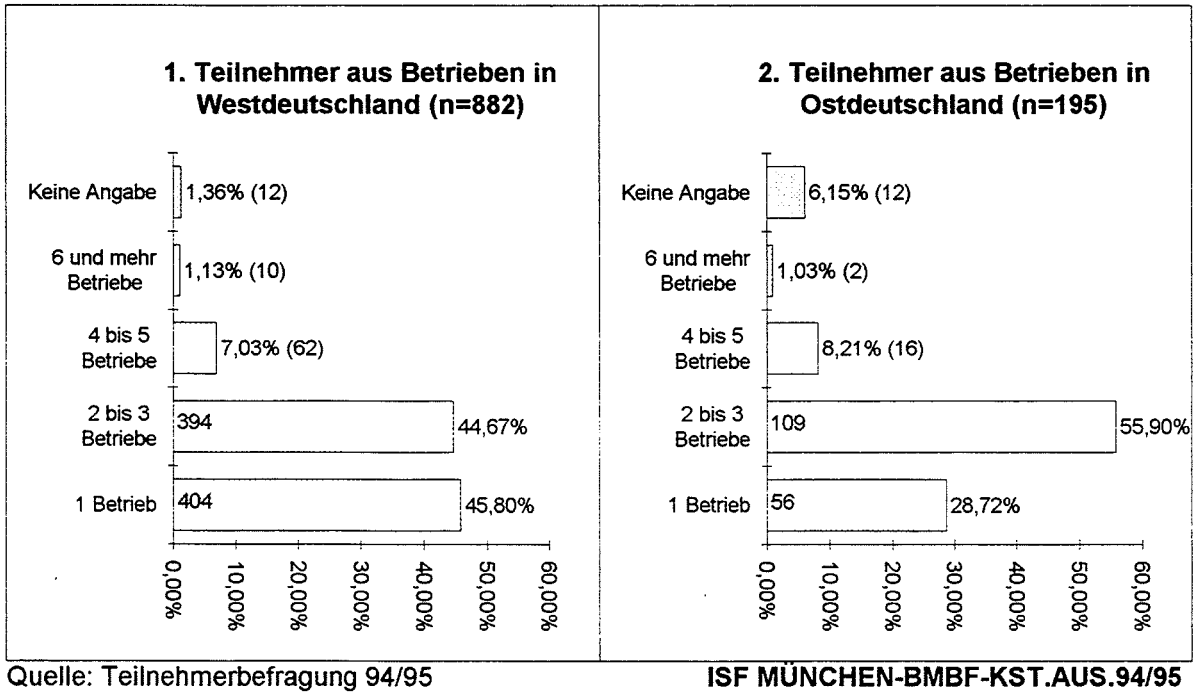
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 15: Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe

Übersicht 15a: Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Übersicht 15b: Anzahl der bisherigen Beschäftigungsbetriebe der Teilnehmer nach Region (N=1077)

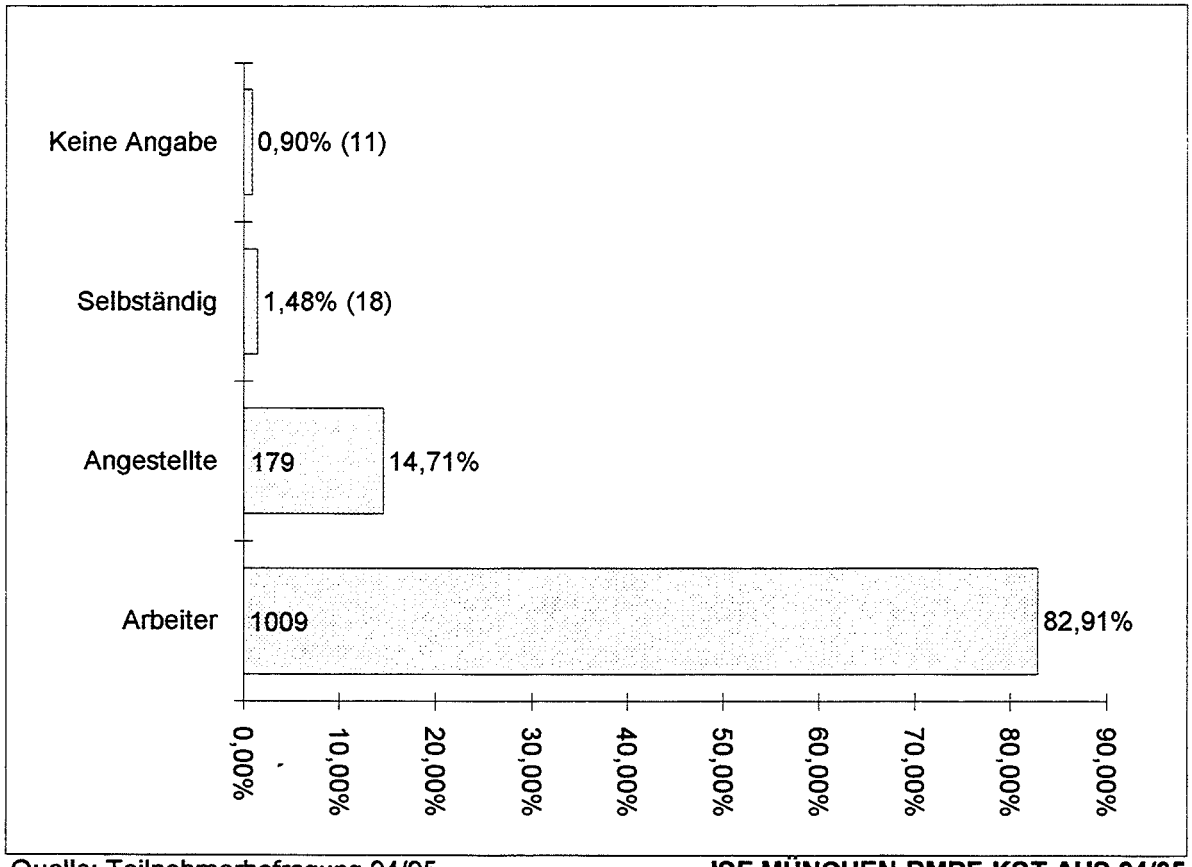


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 16: Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer (N=1217)

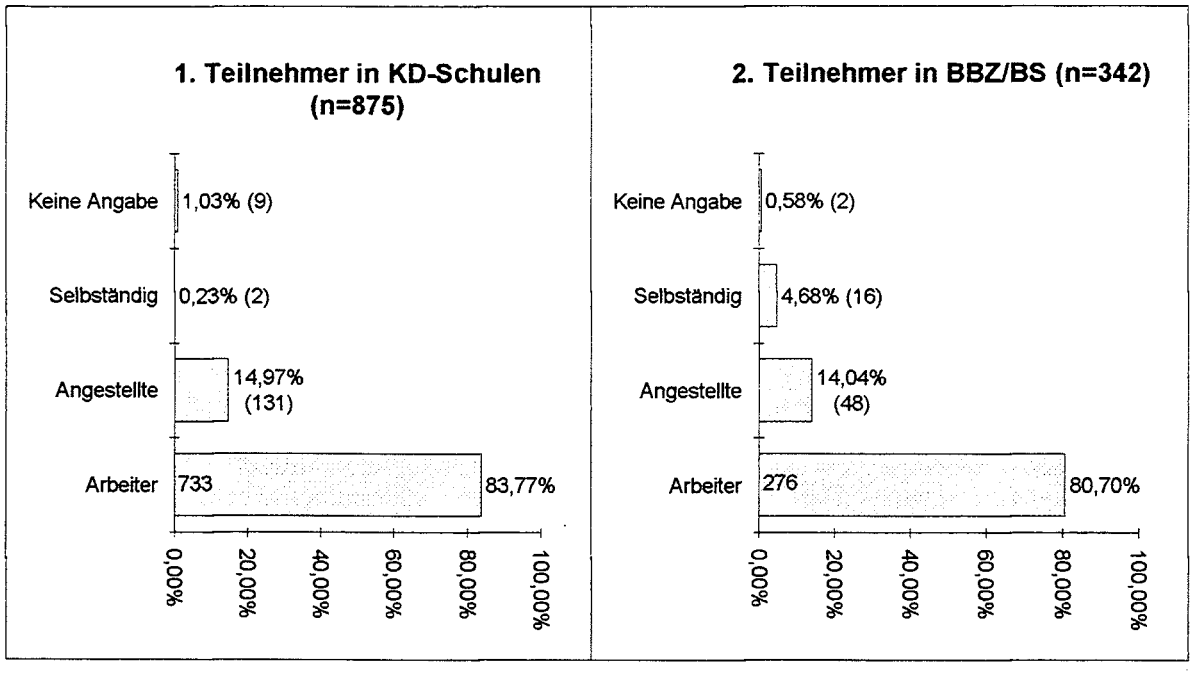


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

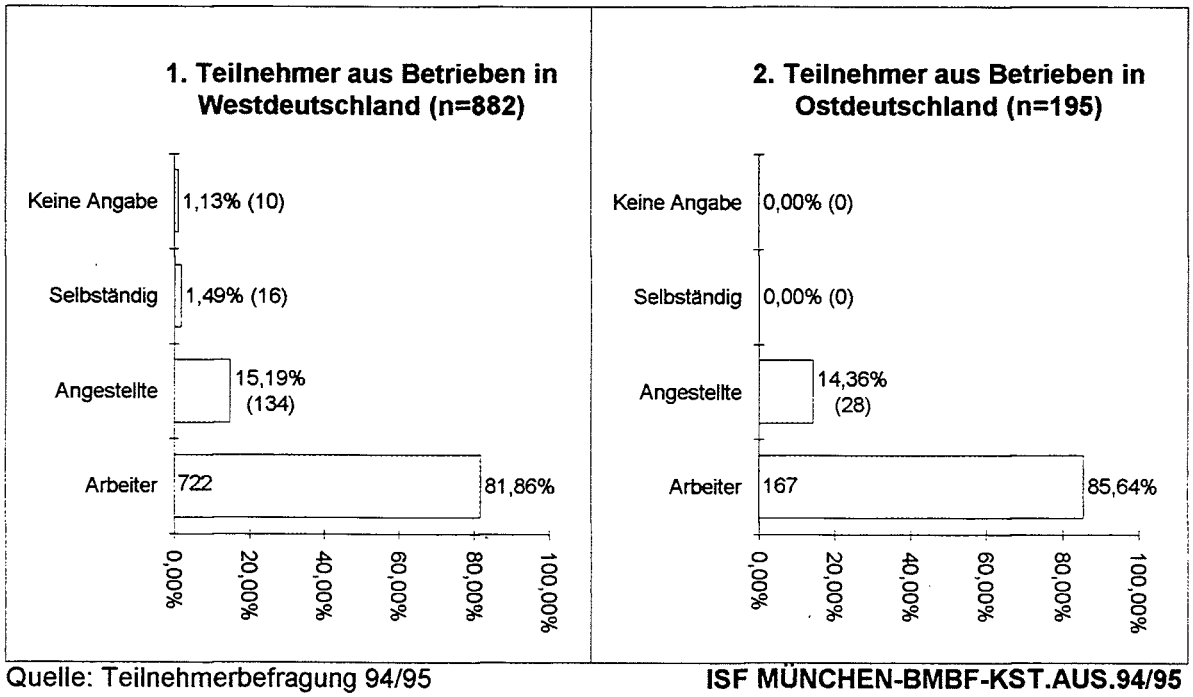
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 16: Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer

Übersicht 16a: Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Übersicht 16b: Arbeitsrechtlicher Status der Teilnehmer nach Region (N=1077)

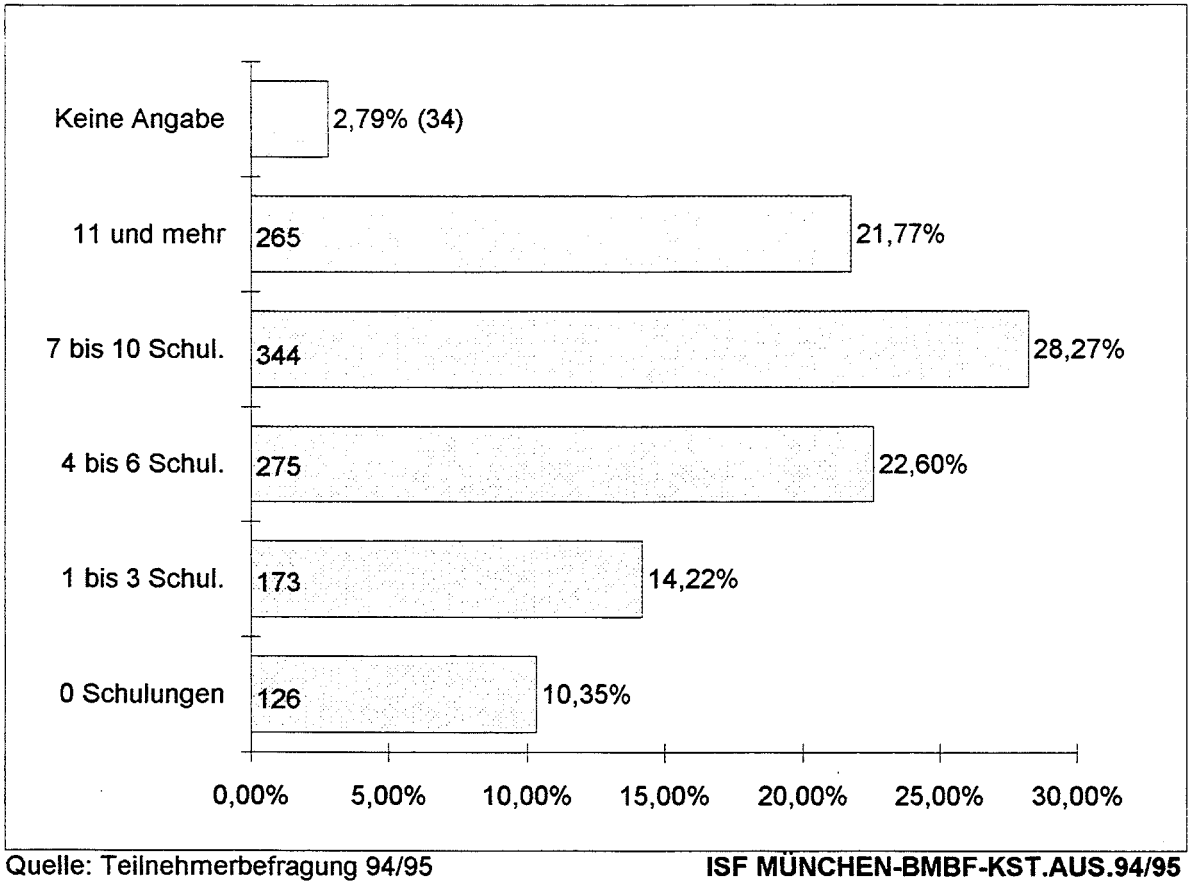


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 17: Teilnahme an fachbezogenen Schulungen (N=1217)

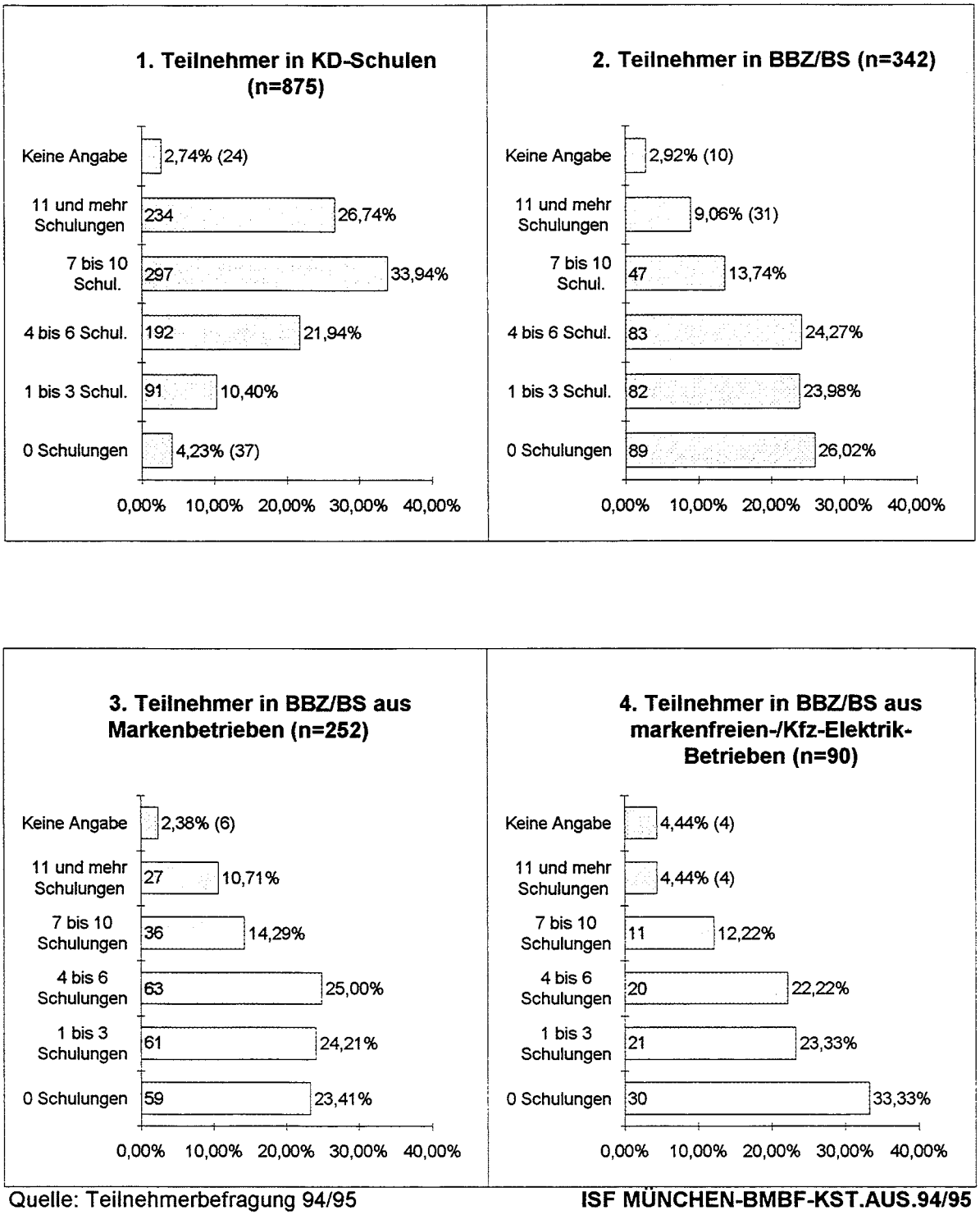


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 17: Teilnahme an fachbezogenen Schulungen

Übersicht 17a: Teilnahme an fachbezogenen Schulungen nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)

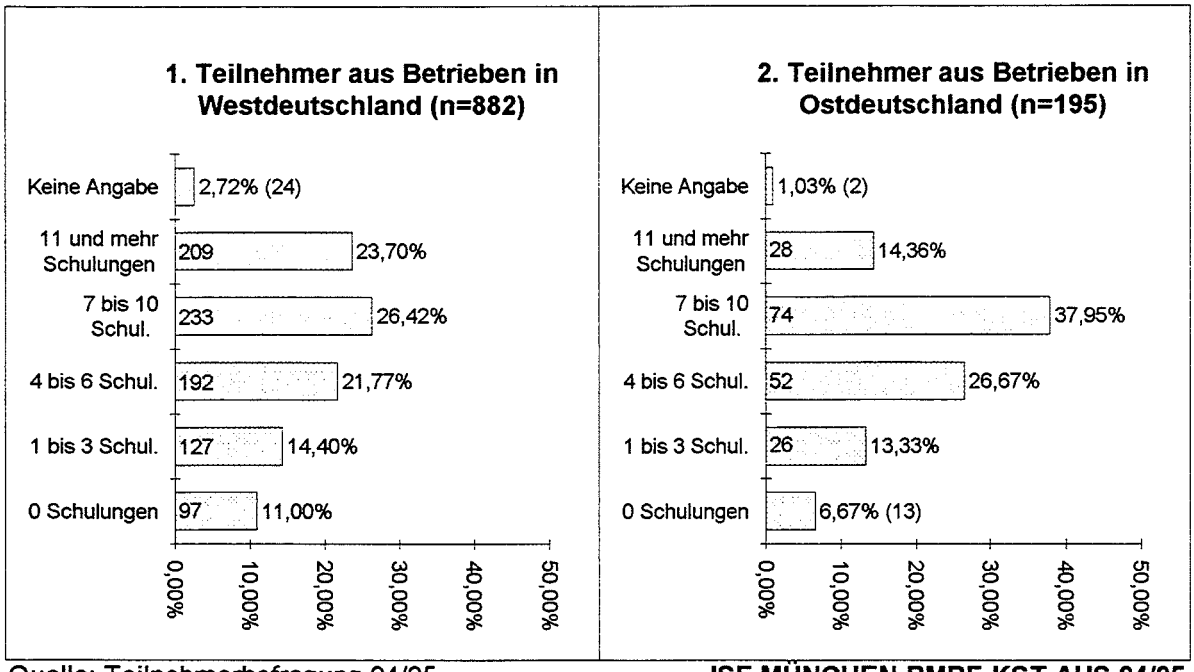


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

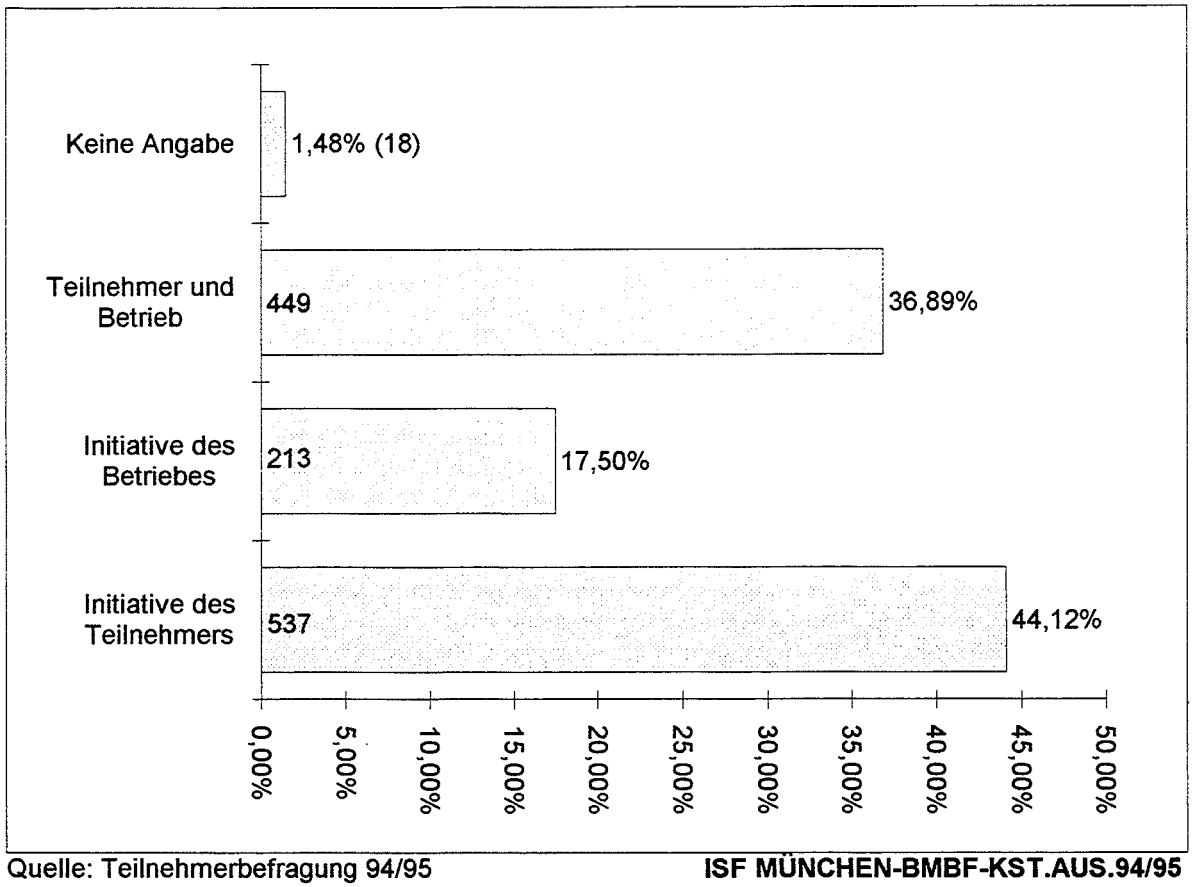
Übersicht 17b: Teilnahme an fachbezogenen Schulungen nach Region (N=1077)



Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 18: Anlaß der Teilnahme (N=1217)

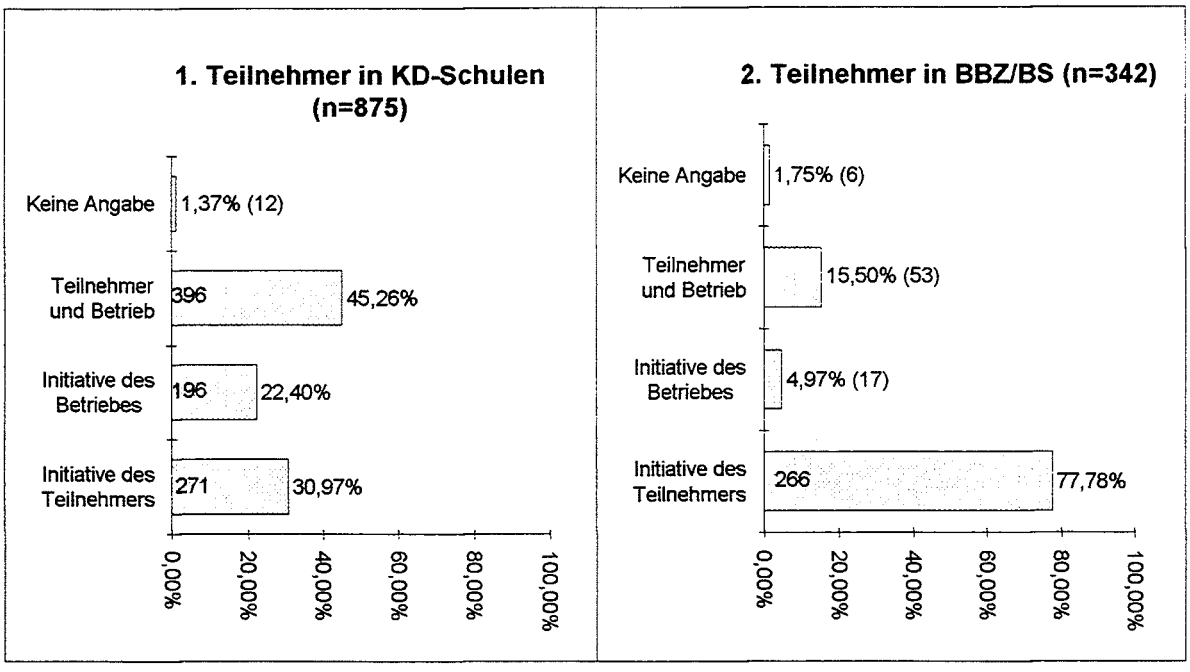


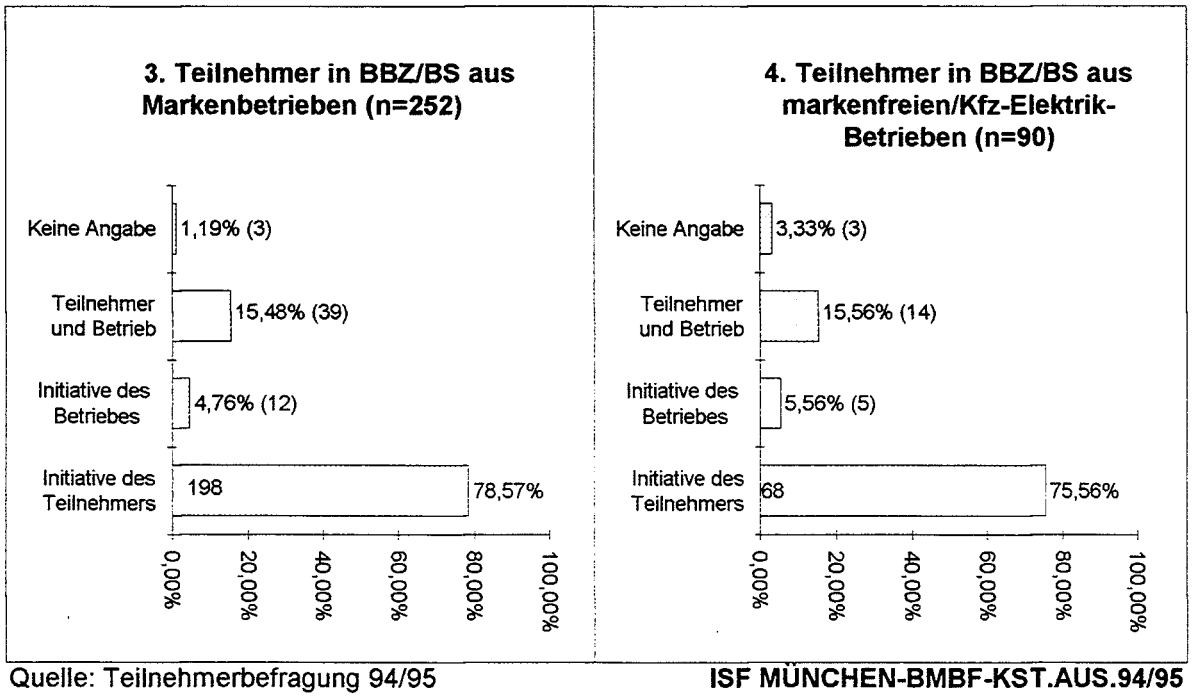
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 18: Anlaß der Teilnahme

Übersicht 18a: Anlaß der Teilnahme nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



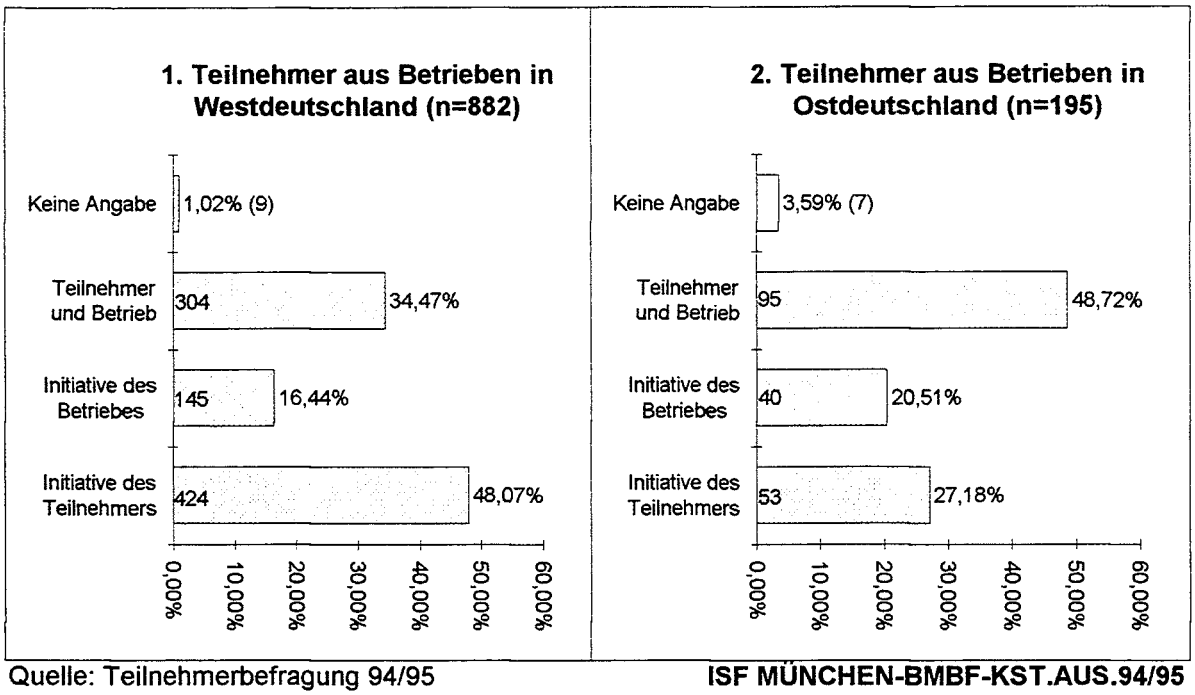


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 18b: Anlaß der Teilnahme nach Region (N=1077)

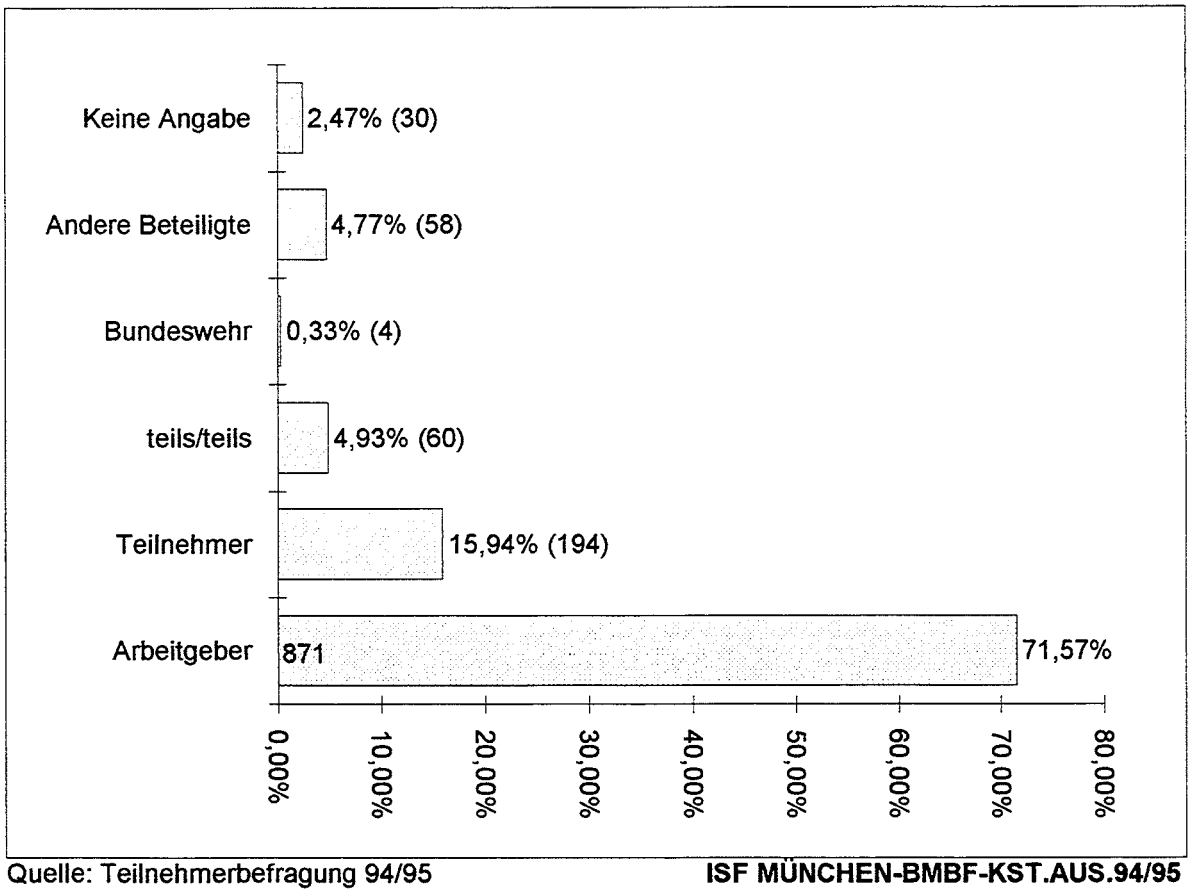


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 19: Träger der Teilnahmegebühren (N=1217)

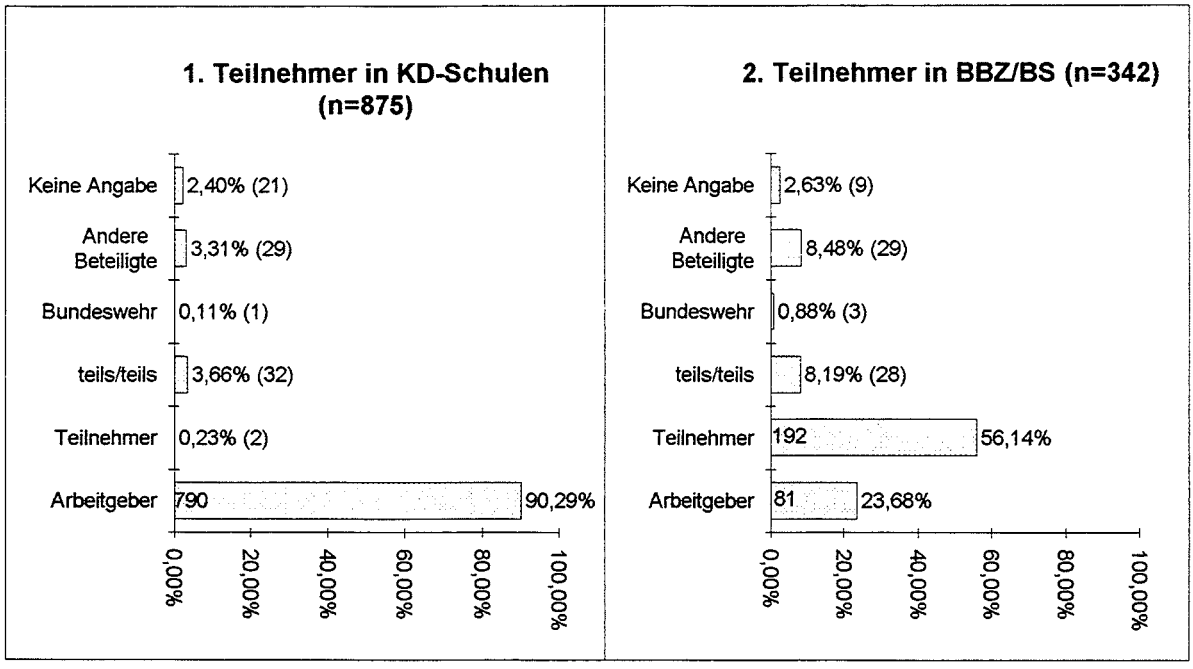


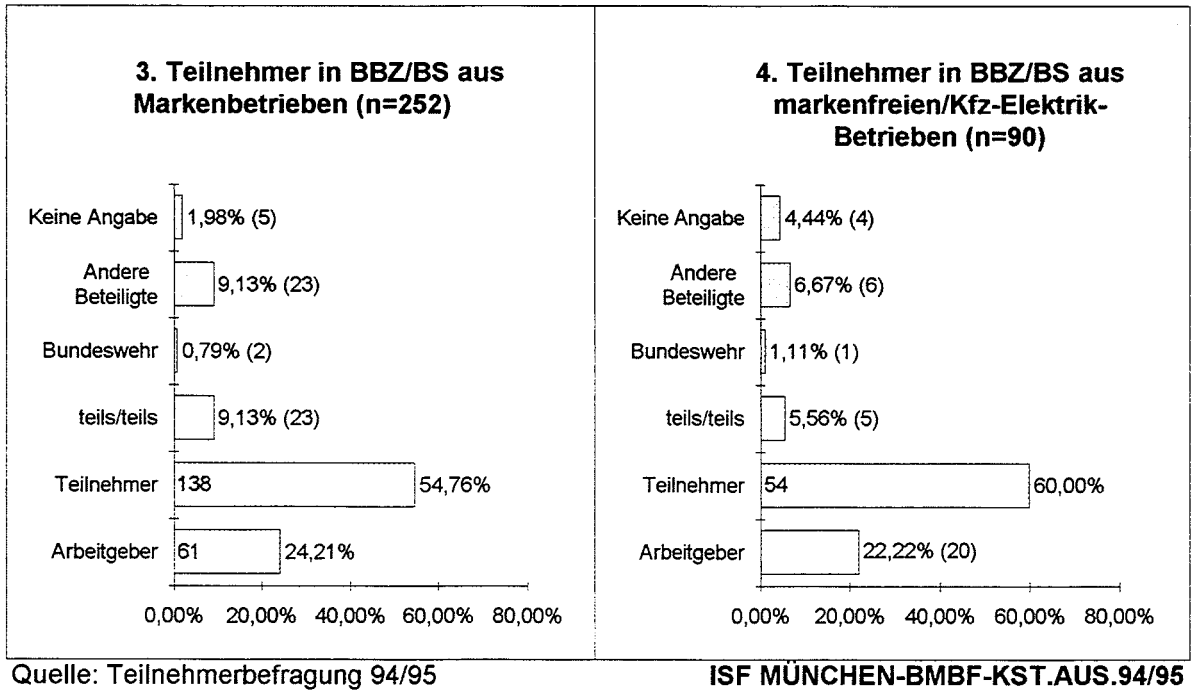
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 19: Träger der Teilnahmegebühren

Übersicht 19a: Träger der Teilnahmegebühren nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



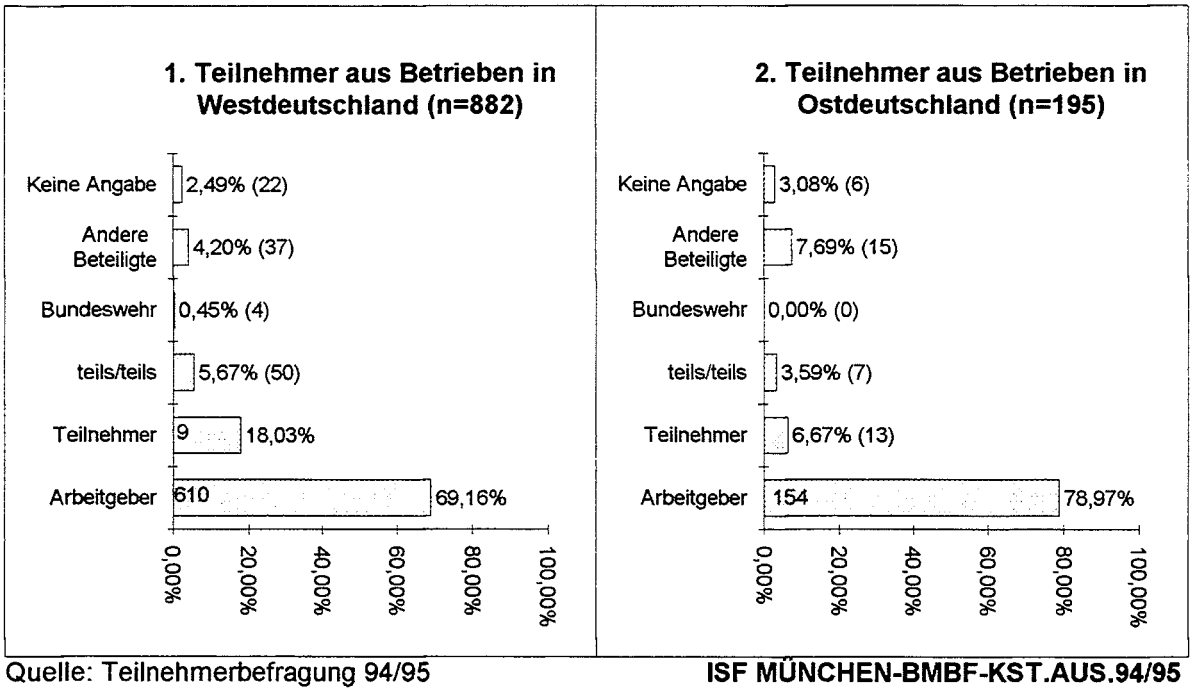


Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 19b: Träger der Teilnahmegebühren nach Region (N=1077)



Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

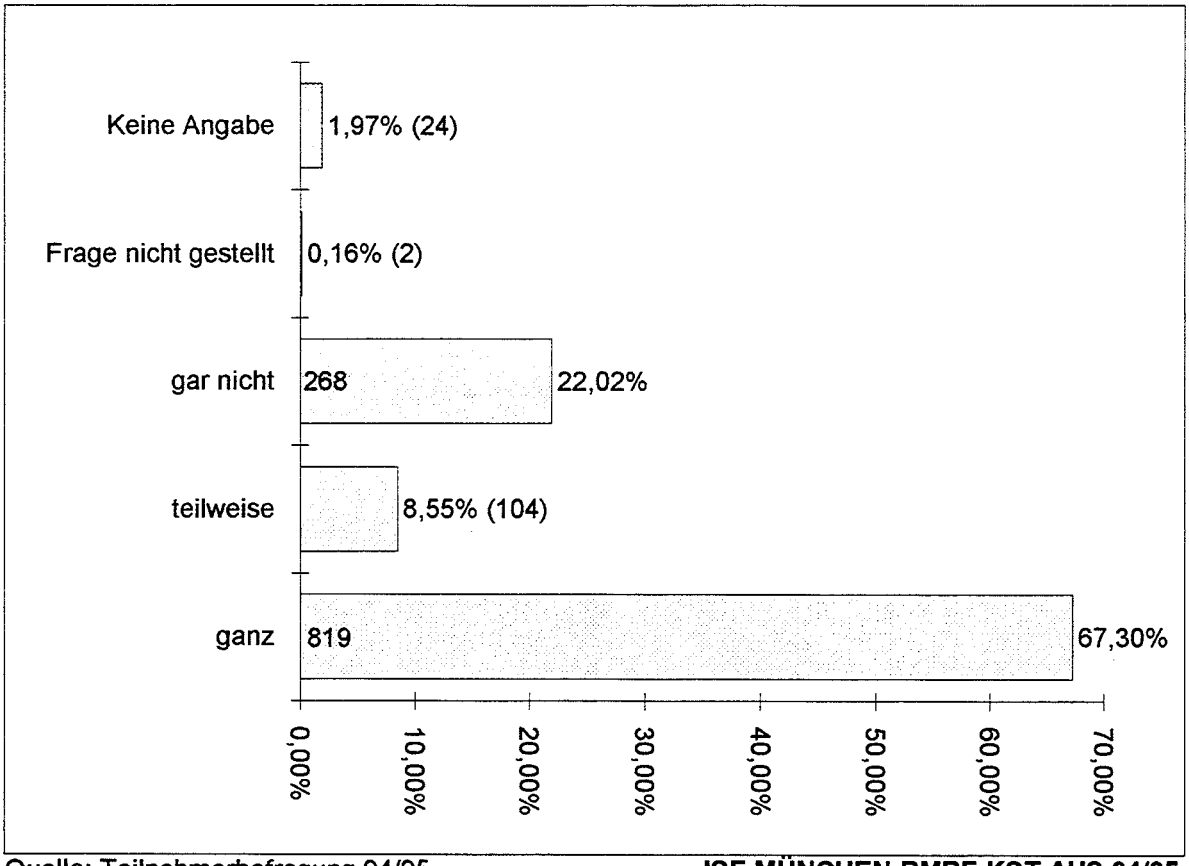
Übersicht 20: Teilnehmer nach Region und Art der Schulungseinrichtung (N=1217)

Betrieb der Teilnehmer in	Art der Schulungseinrichtung			
	KD-Schule	BBZ/BS****	gesamt	in %
Westdeutschl.	**603**	**279**	**882**	**72,47%**
in %*	68,37%	31,63%	100,00%	
in %**	68,91%	81,58%	72,47%	
Ostdeutschl.	**165**	**30**	**195**	**16,02%**
in %*	84,62%	15,38%	100,00%	
in %**	18,86%	8,77%	16,02%	
West/Ost* **	**60**	**10**	**70**	**5,75%**
in %*	85,71%	14,29%	100,00%	
in %**	6,86%	2,92%	5,75%	
Keine Ang.	**47**	**23**	**70**	**5,75%**
in %*	67,14%	32,86%	100,00%	
in %**	5,37%	6,73%	5,75%	
Gesamt	**875**	**342**	**1217**	
	71,90%	**28,10%**		
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95			**ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**	

* Zeilenprozent (=Anteil an der Zeilensumme)
** Spaltenprozent (=Anteil an der Spaltensumme)
*** Schulungsteilnehmer aus Postleitzahlenbezirken, die nicht eindeutig zugeordnet werden können
**** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen. Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 21: Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit (N=1217)

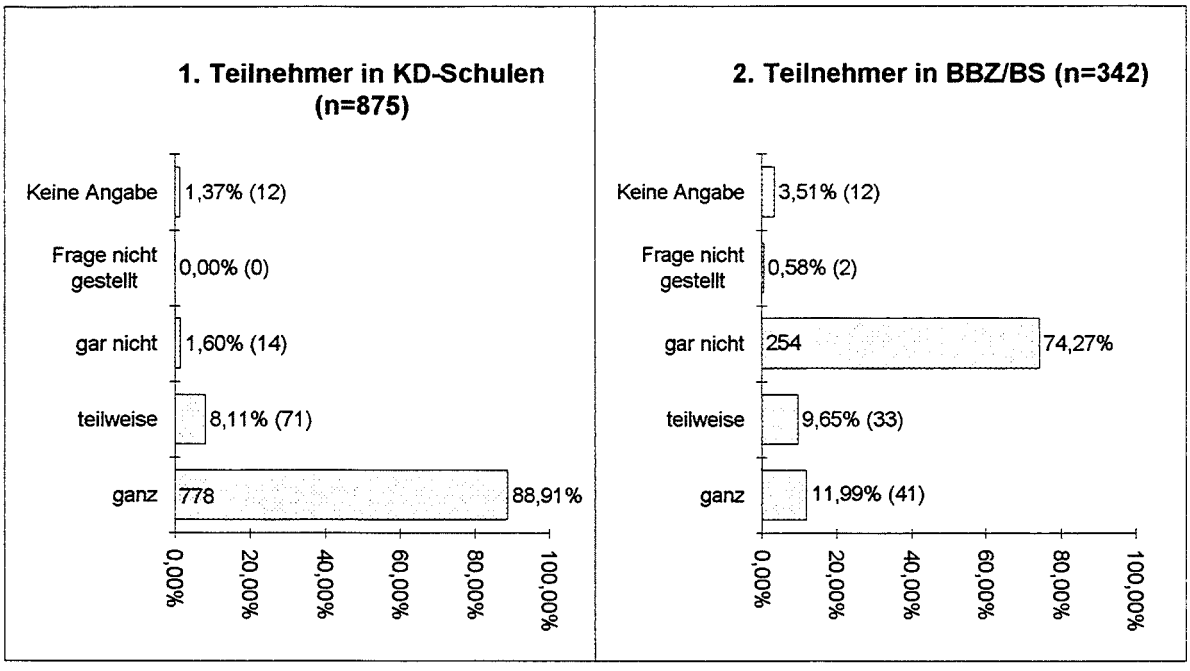


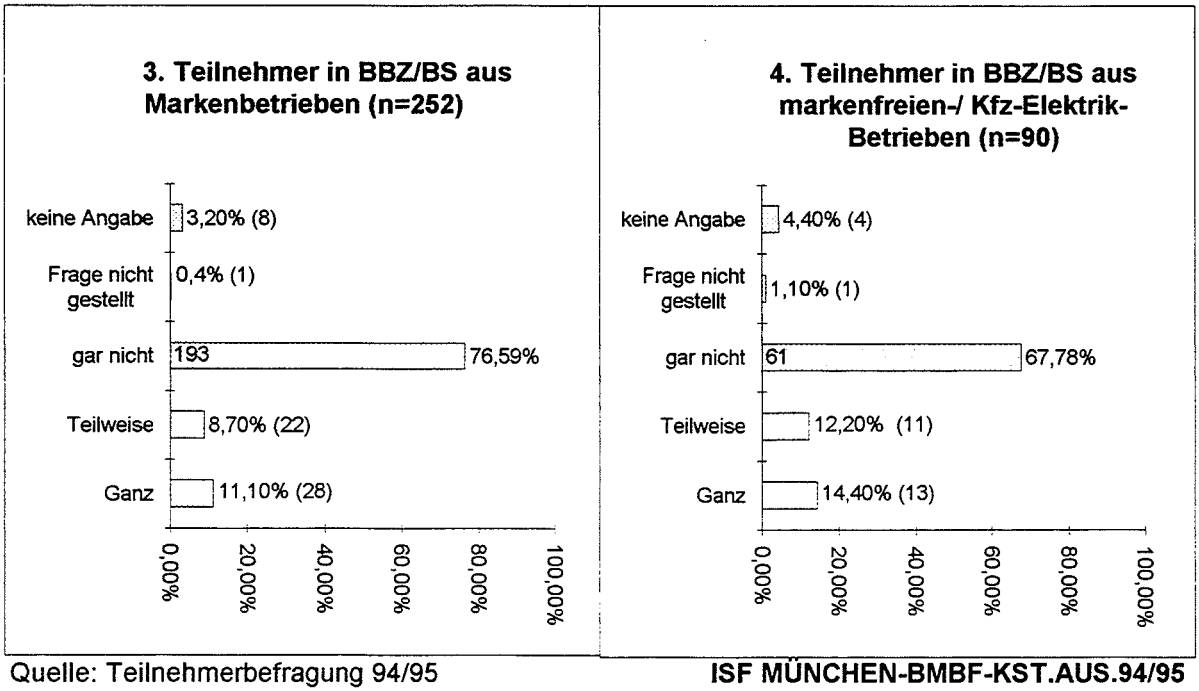
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 21: Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit

Übersicht 21a: Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)





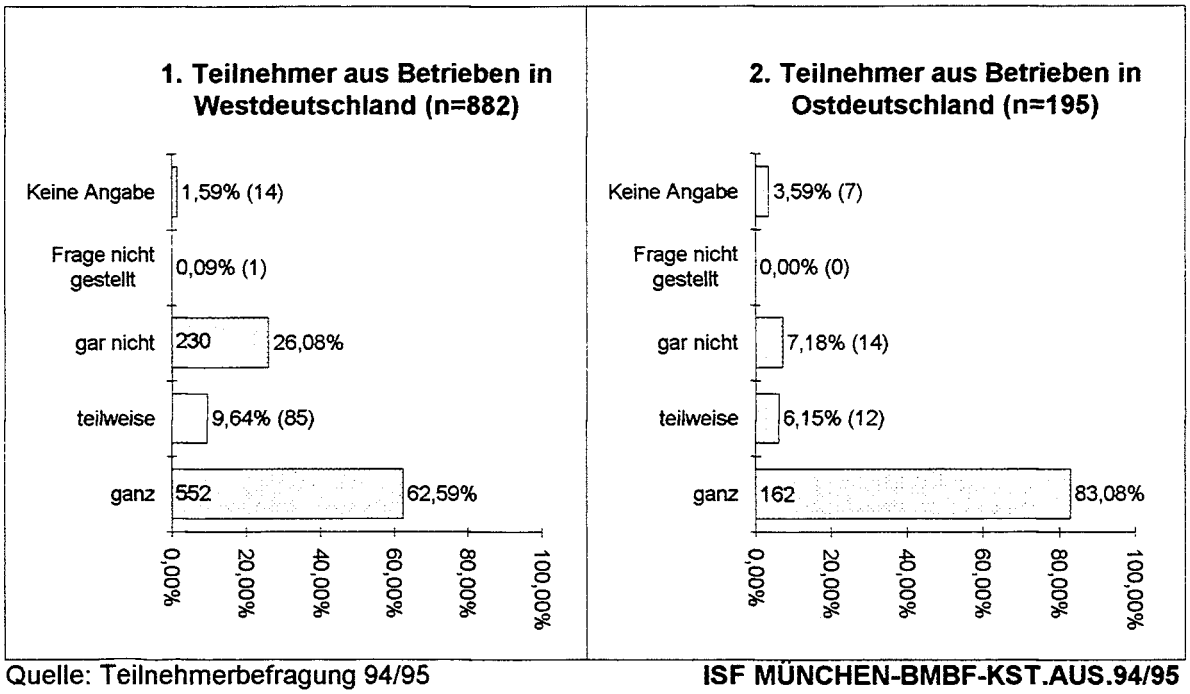
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 21b: Vergütung der Schulungsteilnahme als Arbeitszeit nach Region (N=1077)



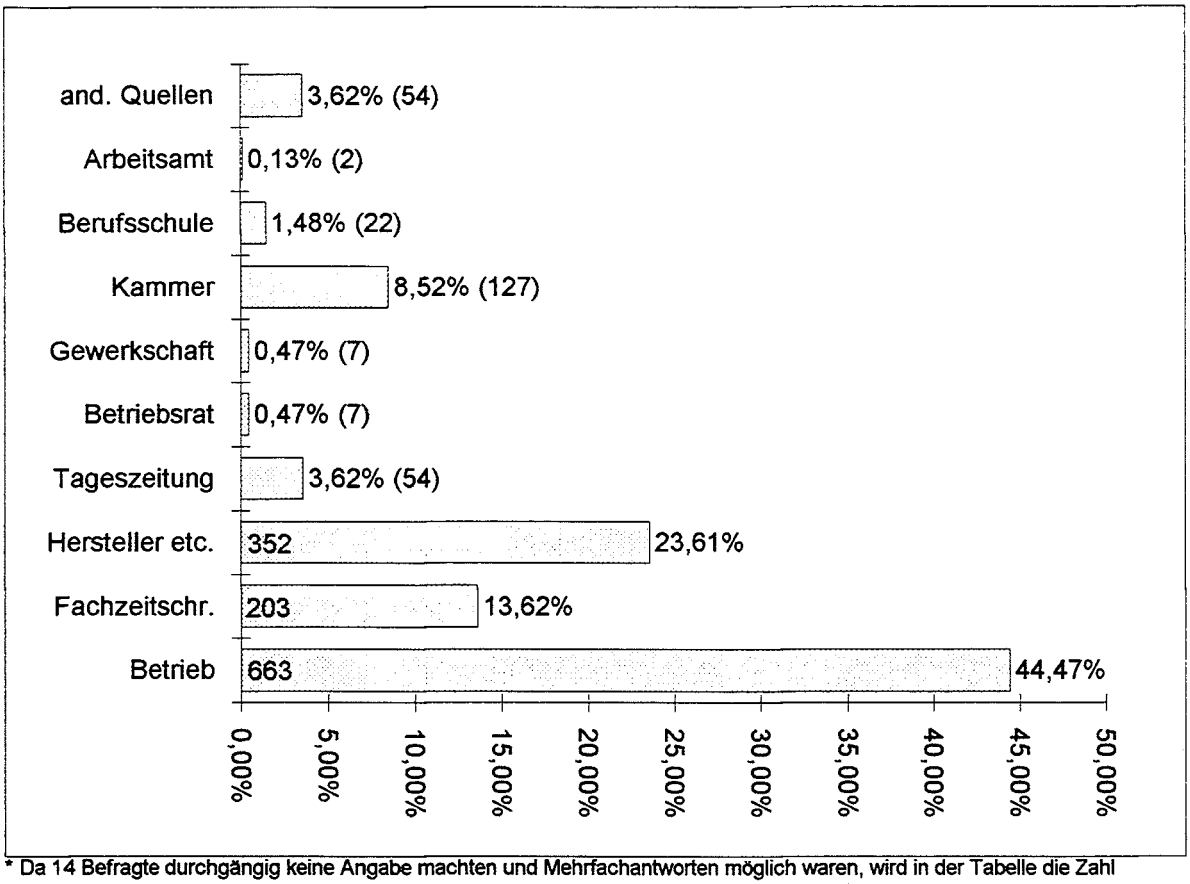
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95

ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 22: Informationsquellen der Teilnehmer (1491* Nennungen)



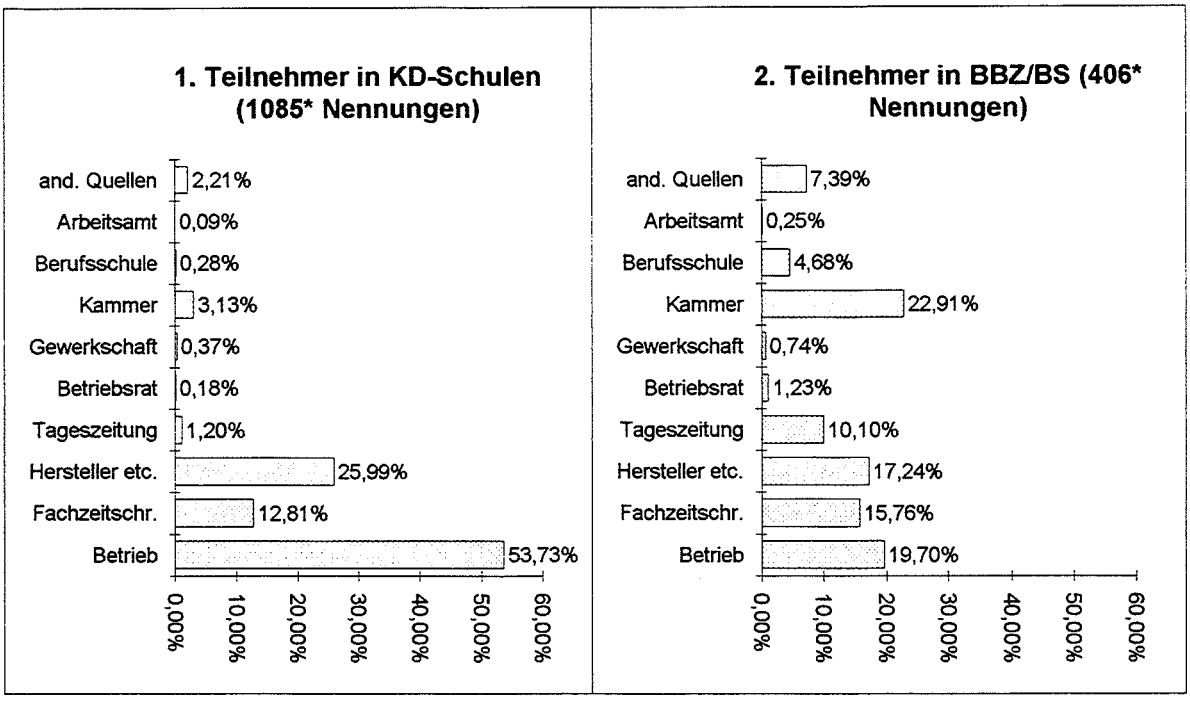
* Da 14 Befragte durchgängig keine Angabe machten und Mehrfachantworten möglich waren, wird in der Tabelle die Zahl der jeweiligen "Ja"-Antworten aufgeführt: Insgesamt 1491 Antworten von 1217 Befragten. Die Prozentzahlen beziehen sich somit auf die Zahl aller abgegebenen Antworten (N = 1491).

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

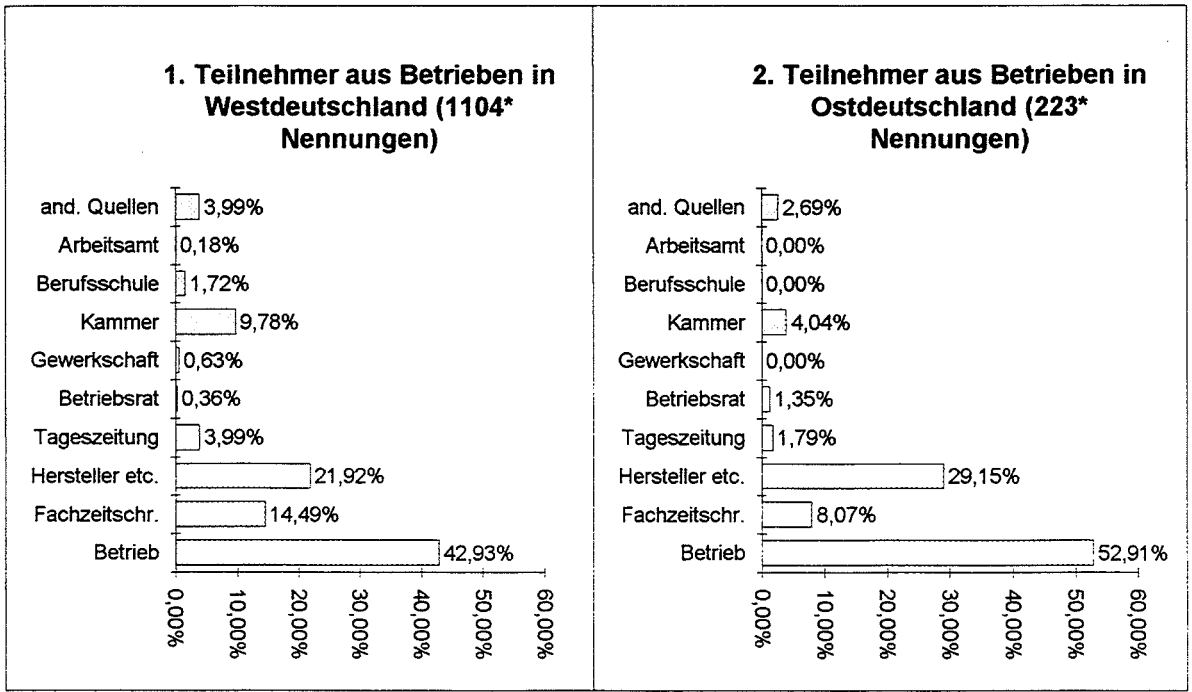
Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 22: Informationsquellen der Teilnehmer

Übersicht 22a: Informationsquellen der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (1491* Nennungen)



Übersicht 22b: Informationsquellen der Teilnehmer nach Region (1327* Nennungen)



* Da 14 Befragte durchgängig keine Angabe machten und Mehrfachantworten möglich waren, wird in der Tabelle die Zahl der jeweiligen "Ja"-Antworten aufgeführt: Insgesamt 1491 Antworten von 1217 Befragten. Die Prozentzahlen beziehen sich somit auf die Zahl aller abgegebenen Antworten (N = 1491 bzw. 1327).

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Qualifizierungsbedarf im Kfz-Gewerbe. Ergebnisse einer Betriebsbefragung. Forschungsbericht. Bd. 1. München: ISF München.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 23: Wichtigste Arbeitsgebiete der Teilnehmer (N = 951*)

Übersicht 23a: Wichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer

Arbeits-gebiete	Gesamt (N = 951*)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=951)						nach Region (N=848)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS**		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(951)	absolut	%(682)	absolut	%(269)	absolut	%(848)	absolut	%(691)	absolut	%(157)
Elektrik/Elektr.	194	20,40%	194	20,40%	152	22,29%	42	15,61%	170	20,05%	143	20,69%	27	17,20%
Diagnose	136	14,30%	136	14,30%	101	14,81%	35	13,01%	121	14,27%	93	13,46%	28	17,83%
Inspektion	139	14,62%	139	14,62%	96	14,08%	43	15,99%	126	14,86%	98	14,18%	28	17,83%
Rep./Inst.halt.	306	32,18%	306	32,18%	204	29,91%	102	37,92%	273	32,19%	227	32,85%	46	29,30%
Aggregatrep.	65	6,83%	65	6,83%	47	6,89%	18	6,69%	56	6,60%	54	7,81%	2	1,27%
Karosserie	29	3,05%	29	3,05%	19	2,79%	10	3,72%	25	2,95%	20	2,89%	5	3,18%
Lackierung	3	0,32%	3	0,32%	0	0,00%	3	1,12%	3	0,35%	3	0,43%	0	0,00%
Ausbildung	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Teilelager	6	0,63%	6	0,63%	4	0,59%	2	0,74%	6	0,71%	5	0,72%	1	0,64%
Kundendienst	58	6,10%	58	6,10%	47	6,89%	11	4,09%	53	6,25%	35	5,07%	18	11,46%
Gesch.führung	4	0,42%	4	0,42%	3	0,44%	1	0,37%	4	0,47%	3	0,43%	1	0,64%
Andere	11	1,16%	11	1,16%	9	1,32%	2	0,74%	11	1,30%	10	1,45%	1	0,64%
Gesamt:	951	100,00%	951	100,00%	682	100,00%	269	100,00%	848	100,00%	691	100,00%	157	100,00%
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95													ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95	

*nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten
** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen
Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

ISF MÜNCHEN Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeugservice-Qualifizierung. Abschlußbericht. München: ISF
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 23b: Zweitwichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer

Arbeits-gebiete	Gesamt (N = 951*)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=951)						nach Region (N=848)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS**		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(951)	absolut	%(682)	absolut	%(269)	absolut	%(848)	absolut	%(691)	absolut	%(157)
o. Nennung	6	0,63%	6	0,63%	4	0,59%	2	0,74%	5	0,59%	5	0,72%	0	0,00%
Elektrik/Elektr.	171	17,98%	171	17,98%	126	18,48%	45	16,73%	150	17,69%	120	17,37%	30	19,11%
Diagnose	264	27,76%	264	27,76%	214	31,38%	50	18,59%	229	27,00%	182	26,34%	47	29,94%
Inspektion	164	17,25%	164	17,25%	107	15,69%	57	21,19%	153	18,04%	127	18,38%	26	16,56%
Rep./Inst.halt.	174	18,30%	174	18,30%	120	17,60%	54	20,07%	157	18,51%	125	18,09%	32	20,38%
Aggregatrep.	85	8,94%	85	8,94%	63	9,24%	22	8,18%	73	8,61%	66	9,55%	7	4,46%
Karosserie	23	2,42%	23	2,42%	11	1,61%	12	4,46%	21	2,48%	18	2,60%	3	1,91%
Lackierung	3	0,32%	3	0,32%	2	0,29%	1	0,37%	3	0,35%	3	0,43%	0	0,00%
Ausbildung	6	0,63%	6	0,63%	3	0,44%	3	1,12%	4	0,47%	4	0,58%	0	0,00%
Teilelager	10	1,05%	10	1,05%	9	1,32%	1	0,37%	10	1,18%	6	0,87%	4	2,55%
Kundendienst	34	3,58%	34	3,58%	21	3,08%	13	4,83%	34	4,01%	28	4,05%	6	3,82%
Gesch.führung	7	0,74%	7	0,74%	2	0,29%	5	1,86%	6	0,71%	5	0,72%	1	0,64%
Andere	4	0,42%	4	0,42%	0	0,00%	4	1,49%	3	0,35%	2	0,29%	1	0,64%
Gesamt:	951	100,00%	951	100,00%	682	100,00%	269	100,00%	848	100,00%	691	100,00%	157	100,00%
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95													ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95	

*nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten

** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen

Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Diese Dokumente sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen diese Dokumente für eigene wissenschaftliche Zwecke nutzen, soweit kein anderweitiger Vermerk enthalten ist. Sie dürfen diese Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen. Sie dürfen diese Dokumente nicht bearbeiten oder verändern. Sie müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten.

Übersicht 23c: Drittwichtigstes Arbeitsgebiet der Teilnehmer

Arbeits-gebiete	Gesamt (N = 951*)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=951)						nach Region (N=848)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS**		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(951)	absolut	%(682)	absolut	%(269)	absolut	%(848)	absolut	%(691)	absolut	%(157)
o. Nennung	21	2,21%	21	2,21%	13	1,91%	8	2,97%	20	2,36%	18	2,60%	2	1,27%
Elektrik/Elektr.	218	22,92%	218	22,92%	159	23,31%	59	21,93%	196	23,11%	157	22,72%	39	24,84%
Diagnose	123	12,93%	123	12,93%	82	12,02%	41	15,24%	113	13,33%	86	12,45%	27	17,20%
Inspektion	150	15,77%	150	15,77%	113	16,57%	37	13,75%	127	14,98%	100	14,47%	27	17,20%
Rep./Inst.halt.	171	17,98%	171	17,98%	119	17,45%	52	19,33%	150	17,69%	124	17,95%	26	16,56%
Aggregatrep.	116	12,20%	116	12,20%	75	11,00%	41	15,24%	105	12,38%	92	13,31%	13	8,28%
Karosserie	37	3,89%	37	3,89%	31	4,55%	6	2,23%	34	4,01%	31	4,49%	3	1,91%
Lackierung	7	0,74%	7	0,74%	5	0,73%	2	0,74%	6	0,71%	6	0,87%	0	0,00%
Ausbildung	17	1,79%	17	1,79%	14	2,05%	3	1,12%	13	1,53%	8	1,16%	5	3,18%
Teilelager	29	3,05%	29	3,05%	22	3,23%	7	2,60%	27	3,18%	23	3,33%	4	2,55%
Kundendienst	53	5,57%	53	5,57%	42	6,16%	11	4,09%	49	5,78%	39	5,64%	10	6,37%
Gesch.führung	3	0,32%	3	0,32%	2	0,29%	1	0,37%	3	0,35%	2	0,29%	1	0,64%
Andere	6	0,63%	6	0,63%	5	0,73%	1	0,37%	5	0,59%	5	0,72%	0	0,00%
Gesamt:	951	100,00%	951	100,00%	682	100,00%	269	100,00%	848	100,00%	691	100,00%	157	100,00%

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 — ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

* nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten

** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen

Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Bauer/Heidling/Mendes (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 24: Wichtigste bisherige* Schulungsthemen der Teilnehmer (N = 993**)

Übersicht 24a: Wichtigstes bisheriges* Schulungsthema der Teilnehmer

Schulungs-thema	Gesamt (N = 993**)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=993**)						nach Region (N=883**)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS***		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(993)	absolut	%(706)	absolut	%(287)	absolut	%(883)	absolut	%(724)	absolut	%(159)
Elektrik/Elektr.	489	49,24%	489	49,24%	394	55,81%	95	33,10%	435	49,26%	369	50,97%	66	41,51%
Diagnose	208	20,95%	208	20,95%	165	23,37%	43	14,98%	185	20,95%	141	19,48%	44	27,67%
Inspektion	9	0,91%	9	0,91%	9	1,27%	0	0,00%	9	1,02%	8	1,10%	1	0,63%
Rep./Inst.halt.	71	7,15%	71	7,15%	46	6,52%	25	8,71%	63	7,13%	49	6,77%	14	8,81%
Aggregatrep.	50	5,04%	50	5,04%	33	4,67%	17	5,92%	45	5,10%	37	5,11%	8	5,03%
Karosserie	5	0,50%	5	0,50%	3	0,42%	2	0,70%	4	0,45%	3	0,41%	1	0,63%
Lackierung	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Ausbildung	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Teilelager	1	0,10%	1	0,10%	1	0,14%	0	0,00%	1	0,11%	0	0,00%	1	0,63%
Kundendienst	20	2,01%	20	2,01%	11	1,56%	9	3,14%	19	2,15%	14	1,93%	5	3,14%
Gesch.führung	2	0,20%	2	0,20%	2	0,28%	0	0,00%	2	0,23%	1	0,14%	1	0,63%
Andere	12	1,21%	12	1,21%	5	0,71%	7	2,44%	10	1,13%	5	0,69%	5	3,14%
o. Schulung	126	12,69%	126	12,69%	37	5,24%	89	31,01%	110	12,46%	97	13,40%	13	8,18%
Gesamt:	993	100,00%	993	100,00%	706	100,00%	287	100,00%	883	100,00%	724	100,00%	159	100,00%

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 — ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

vor Beginn des Kfz-Servicetechniker-Lehrgangs; ** nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten
** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen
Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeugservicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 24b: Zweitwichtigstes bisheriges* Schulungsthema der Schulungsteilnehmer

Schulungs-thema	Gesamt (N = 993**)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=993**)						nach Region (N=883**)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS***		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(993)	absolut	%(706)	absolut	%(287)	absolut	%(883)	absolut	%(724)	absolut	%(159)
6. Nennung	60	6,04%	60	6,04%	42	5,95%	18	6,27%	53	6,00%	37	5,11%	16	10,06%
Elektrik/Elektr.	200	20,14%	200	20,14%	168	23,80%	32	11,15%	179	20,27%	137	18,92%	42	26,42%
Diagnose	383	38,57%	383	38,57%	303	42,92%	80	27,87%	341	38,62%	280	38,67%	61	38,36%
Inspektion	25	2,52%	25	2,52%	13	1,84%	12	4,18%	24	2,72%	21	2,90%	3	1,89%
Rep./Inst.halt.	90	9,06%	90	9,06%	72	10,20%	18	6,27%	81	9,17%	69	9,53%	12	7,55%
Aggregatrep.	63	6,34%	63	6,34%	41	5,81%	22	7,67%	54	6,12%	48	6,63%	6	3,77%
Karosserie	8	0,81%	8	0,81%	2	0,28%	6	2,09%	8	0,91%	7	0,97%	1	0,63%
Lackierung	1	0,10%	1	0,10%	1	0,14%	0	0,00%	1	0,11%	1	0,14%	0	0,00%
Ausbildung	2	0,20%	2	0,20%	1	0,14%	1	0,35%	2	0,23%	2	0,28%	0	0,00%
Teilelager	2	0,20%	2	0,20%	0	0,00%	2	0,70%	1	0,11%	1	0,14%	0	0,00%
Kundendienst	23	2,32%	23	2,32%	20	2,83%	3	1,05%	19	2,15%	15	2,07%	4	2,52%
Gesch.führung	4	0,40%	4	0,40%	1	0,14%	3	1,05%	4	0,45%	4	0,55%	0	0,00%
Andere	6	0,60%	6	0,60%	5	0,71%	1	0,35%	6	0,68%	5	0,69%	1	0,63%
6. Schulung	126	12,69%	126	12,69%	37	5,24%	89	31,01%	110	12,46%	97	13,40%	13	8,18%
Gesamt:	993	100,00%	993	100,00%	706	100,00%	287	100,00%	883	100,00%	724	100,00%	159	100,00%

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 — ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

* vor Beginn des Kfz-Servicetechniker-Lehrgangs; ** nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten
*** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen
Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Leistungsprofil, Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 24c: Drittwichtigstes bisheriges* Schulungsthema der Schulungsteilnehmer

Schulungs-thema	Gesamt (N = 993**)		nach Art der Bildungseinrichtung (N=993**)						nach Region (N=883**)					
			Gesamt		KD-Schule		BBZ/BS***		Gesamt		Westdeutschl.		Ostdeutschl.	
	absolut	%	absolut	%(993)	absolut	%(706)	absolut	%(287)	absolut	%(883)	absolut	%(724)	absolut	%(159)
Nennung	148	14,90%	148	14,90%	107	15,16%	41	14,29%	128	14,50%	98	13,54%	30	18,87%
Elektrik/Elektr.	71	7,15%	71	7,15%	48	6,80%	23	8,01%	67	7,59%	53	7,32%	14	8,81%
Diagnose	70	7,05%	70	7,05%	48	6,80%	22	7,67%	64	7,25%	55	7,60%	9	5,66%
Inspektion	96	9,67%	96	9,67%	72	10,20%	24	8,36%	84	9,51%	68	9,39%	16	10,06%
Rep./Inst.halt.	219	22,05%	219	22,05%	175	24,79%	44	15,33%	193	21,86%	147	20,30%	46	28,93%
Aggregatrep.	141	14,20%	141	14,20%	121	17,14%	20	6,97%	128	14,50%	108	14,92%	20	12,58%
Karosserie	18	1,81%	18	1,81%	15	2,12%	3	1,05%	16	1,81%	16	2,21%	0	0,00%
Lackierung	1	0,10%	1	0,10%	1	0,14%	0	0,00%	1	0,11%	1	0,14%	0	0,00%
Ausbildung	8	0,81%	8	0,81%	6	0,85%	2	0,70%	5	0,57%	5	0,69%	0	0,00%
Teilelager	13	1,31%	13	1,31%	9	1,27%	4	1,39%	10	1,13%	10	1,38%	0	0,00%
Kundendienst	61	6,14%	61	6,14%	52	7,37%	9	3,14%	57	6,46%	49	6,77%	8	5,03%
Gesch.führung	4	0,40%	4	0,40%	4	0,57%	0	0,00%	3	0,34%	3	0,41%	0	0,00%
Andere	17	1,71%	17	1,71%	11	1,56%	6	2,09%	17	1,93%	14	1,93%	3	1,89%
Schulung	126	12,69%	126	12,69%	37	5,24%	89	31,01%	110	12,46%	97	13,40%	13	8,18%
Gesamt:	993	100,00%	993	100,00%	706	100,00%	287	100,00%	883	100,00%	724	100,00%	159	100,00%

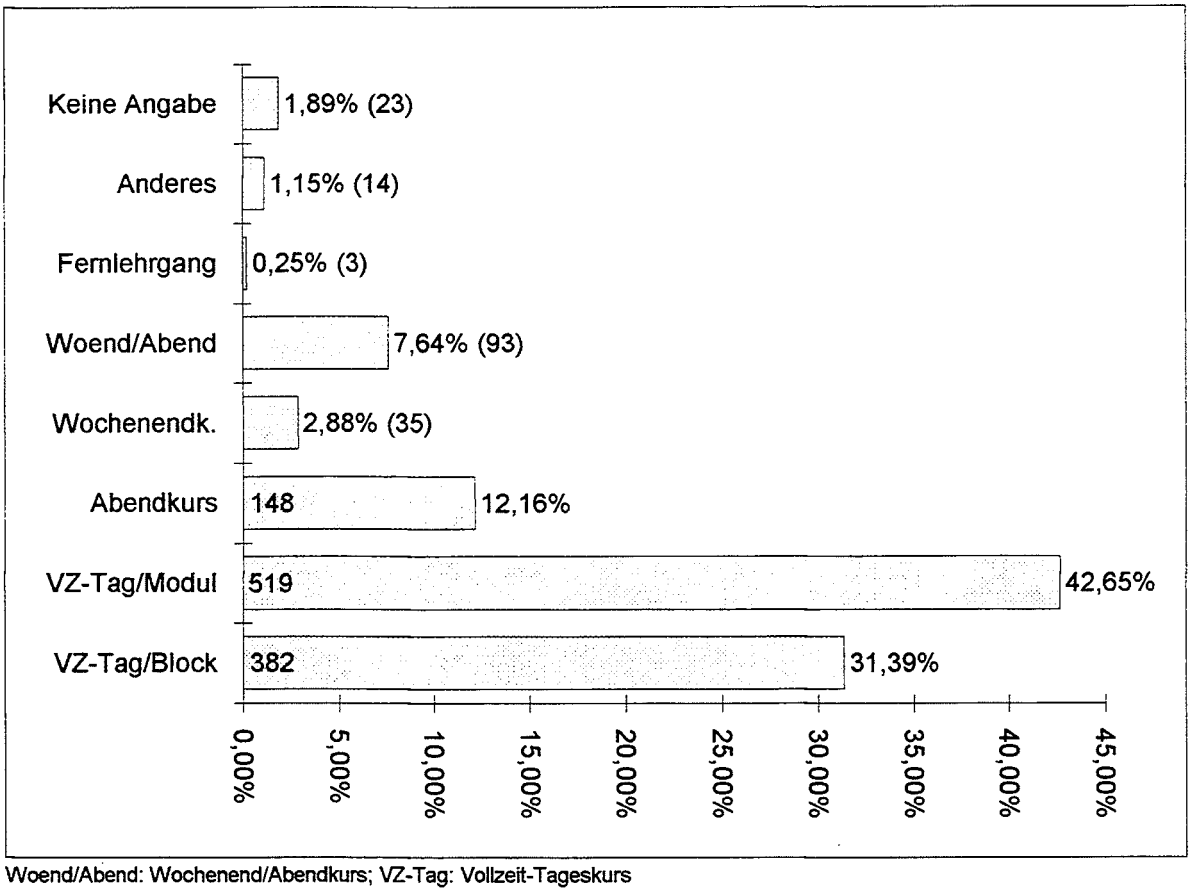
Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 — ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95

* vor Beginn des Kfz-Servicetechniker-Lehrgangs; ** nur Personen mit gültigen, konsistenten Antworten
*** BBZ = Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen, BS = öffentliche berufsbildende Schulen
Von den 1217 Teilnehmern aus Betrieben des Kfz-Gewerbes nahmen 279 an Schulungen in Bildungseinrichtungen der Handwerksorganisationen und 63 an Kursen in öffentlichen berufsbildenden Schulen teil.

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker-Lehrgang und Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISF MÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 25: Lehrgangsform der Teilnehmer (N=1217)



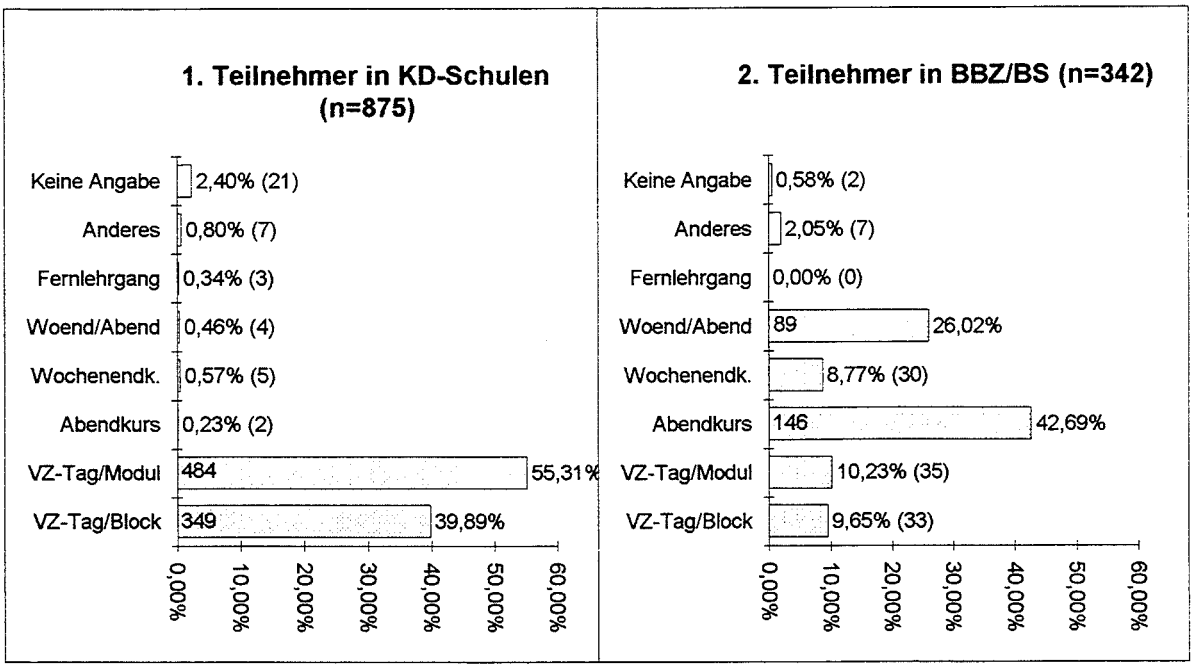
Woend/Abend: Wochenend/Abendkurs; VZ-Tag: Vollzeit-Tageskurs

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

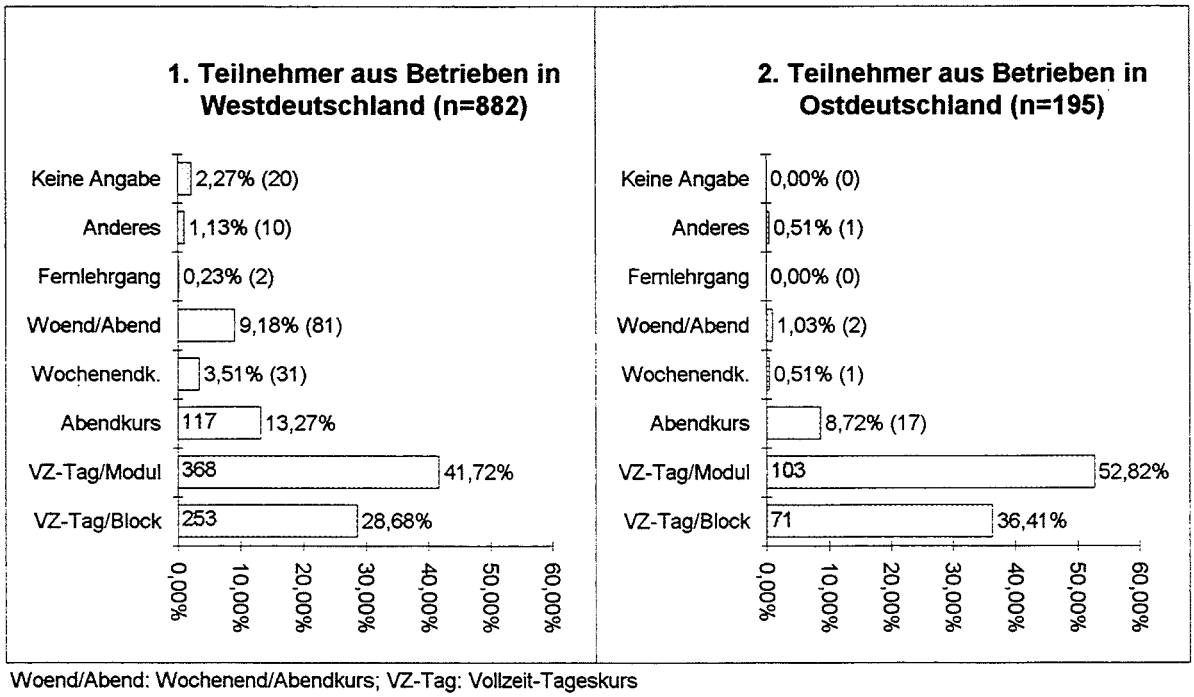
Übersicht 25: Lehrgangsform der Teilnehmer

Übersicht 25a: Lehrgangsform der Teilnehmer nach Art der Schulungseinrichtung (N=1217)



Woend/Abend: Wochenend/Abendkurs; VZ-Tag: Vollzeit-Tageskurs

Übersicht 25b: Lehrgangsform der Teilnehmer nach Region (N=1077)



Woend/Abend: Wochenend/Abendkurs; VZ-Tag: Vollzeit-Tageskurs

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 26: Vergleich der Mittelwerte ausgewählter Variablen nach dem Zeitpunkt der Kursteilnahme (über FB-Nummern)

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Alter	29,48	30,55	28,65	28,18	29,31
Std.abweichung	*6,69*	*6,90*	*6,13*	*5,91*	*6,62*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Beschäftigung im Kfz-Gewerbe gesamt	12,52	13,04	12,37	10,81	12,35
Std.abweichung	*6,68*	*6,56*	*6,45*	*5,94*	*6,91*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Zahl der Betriebe	1,80	1,84	1,99	1,85	1,96
Std.abweichung	*0,86*	*0,95*	*1,34*	*1,19*	*1,15*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Dauer der aktuellen Beschäftigung	7,73	8,05	8,03	7,23	7,71
Std.abweichung	*6,64*	*6,16*	*5,97*	*6,29*	*6,37*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Betriebsgröße	35,36	18,43	37,19	42,26	45,20
Std.abweichung	*35,89*	*15,36*	*132,77*	*46,78*	*279,43*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

	Mitte 1994: 1 bis 101	Ende 1994: 501 bis 601	Anfang 1995: 602 bis 702	Ende 1995: 1296 b. 1396	Rest
Anzahl der bisherigen Schulungen	6,68	9,72	8,42	7,08	7,90
Std.abweichung	*5,52*	*6,10*	*7,33*	*8,10*	*6,42*
n =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

Übersicht 27: Teilnehmerstruktur unterschiedlicher Befragungszeitpunkte

Übersicht 27a: Informationsquellen nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Betrieb	46,8%	61,5%	40,6%	30,1%	41,1%	513	42,2%
Fachzeitschr.	9,6%	6,4%	12,5%	8,2%	10,3%	122	10,0%
Hersteller	29,8%	25,6%	29,2%	16,4%	25,3%	310	25,5%
Tagesz.	5,3%	0,0%	3,1%	15,1%	3,1%	46	3,8%
BR	0,0%	0,0%	1,0%	4,1%	0,2%	6	0,5%
Gewerksch.	1,1%	0,0%	1,0%	1,4%	0,5%	7	0,6%
Kammer	6,4%	3,8%	7,3%	11,0%	11,1%	121	9,9%
andere Qu.	1,1%	1,3%	4,2%	11,0%	4,6%	54	4,4%
Berufssch.	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	2,3%	22	1,8%
Arbeitsamt	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	2	0,2%
K.A.	0,0%	1,3%	1,0%	0,0%	1,4%	14	1,2%
N =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**	**1217**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27b: Herkunft der Teilnehmer nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Westdeutschl.	71,9%	73,6%	90,2%	77,5%	76,2%	882	76,9%
Ostdeutschl.	24,7%	18,1%	5,4%	19,7%	17,1%	195	17,0%
Ost/West	3,4%	8,3%	4,3%	2,8%	6,7%	70	6,1%
N =	**89**	**72**	**92**	**71**	**823**	**1147**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27c: Art der Schulungseinrichtung nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
KD-Schule	86,2%	96,2%	71,9%	45,2%	70,4%	875	71,9%
BBZ	12,8%	3,8%	28,1%	38,4%	23,9%	279	22,9%
BS	1,1%	0,0%	0,0%	16,4%	5,7%	63	5,2%
N =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**	**1217**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27d: Bildungsabschluß der Teilnehmer nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Kein Abschl.	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,7%	7	0,6%
Hauptschule	70,2%	73,7%	68,4%	56,2%	63,2%	780	64,4%
Mittlere Reife	26,6%	22,4%	27,4%	35,6%	30,1%	357	29,5%
Abi/Fachabi	2,1%	3,9%	3,2%	5,5%	5,8%	63	5,2%
FH-Abschl.	1,1%	0,0%	0,0%	2,7%	0,1%	4	0,3%
N =	**94**	**76**	**95**	**73**	**873**	**1211**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797

ISFMÜNCHEN
Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.

Übersicht 27e: Höchster Berufsabschluß nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Kfz-Mechan.	89,4%	84,6%	92,7%	75,3%	85,4%	1040	85,6%
Kfz-Elektriker	4,3%	6,4%	3,1%	8,2%	6,8%	77	6,3%
Mech.-Meist.	4,3%	7,7%	3,1%	9,6%	6,3%	75	6,2%
Elektr.-Meist.	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,2%	3	0,2%
Andere	2,1%	1,3%	1,0%	5,5%	1,4%	20	1,6%
N =	**94**	**78**	**96**	**73**	**874**	**1215**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27f: Stellung im Betrieb nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Arbeiter/in	89,4%	82,1%	88,3%	82,2%	82,8%	1009	83,7%
Angestellte/r	10,6%	15,4%	8,5%	13,7%	16,0%	179	14,8%
Selbständig	0,0%	2,6%	3,2%	4,1%	1,2%	18	1,5%
N =	**94**	**78**	**94**	**73**	**867**	**1206**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27g: Art des Betriebes nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Markenbetr.	94,7%	96,2%	93,8%	87,7%	90,2%	1108	91,0%
Markenfrei	4,3%	3,8%	6,3%	12,3%	7,1%	84	6,9%
Kfz-Elektrik	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	25	2,1%
N =	**94**	**78**	**96**	**73**	**876**	**1217**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

Übersicht 27h: Initiative der Schulungsteilnahme nach Befragungszeitpunkt
Spaltenprozente für FB-Nummern

	1 bis 101	501 bis 601	602 bis 702	1296 b. 1396	Rest	Gesamt	in %
Eigeninitiative	41,3%	32,5%	51,1%	51,4%	45,0%	537	44,8%
Betriebsinitiat.	14,1%	27,3%	17,0%	18,6%	17,3%	213	17,8%
teils/teils	44,6%	40,3%	31,9%	30,0%	37,6%	449	37,4%
N =	**92**	**77**	**94**	**70**	**866**	**1199**	**100%**
in %	100%	100%	100%	100%	100%		

1 bis 101: Mitte 1994; 501 bis 601: Ende 1994; 602 bis 702: Anfang 1995;
1296 bis 1396: Ende 1995

Quelle: Teilnehmerbefragung 94/95 **ISF MÜNCHEN-BMBF-KST.AUS.94/95**

Bauer/Heidling/Mendius (1996): Kraftfahrzeug-Servicetechniker - ein innovativer Qualifizierungsansatz für das Handwerk.
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-67797