

Erika E. GERICKE

(Universität Magdeburg)

Vom Beruf zur Quasi-Profession?

Online unter:

http://www.bwpat.de/ausgabe29/gericke_bwpat29.pdf

in

bwp@ Ausgabe Nr. 29 | Dezember 2015

Beruf

Hrsg. v. **Martin Fischer, Karin Büchter & Tim Unger**

www.bwpat.de | ISSN 1618-8543 | **bwp@** 2001–2015

bwp@

www.bwpat.de

Herausgeber von **bwp@** : Karin Büchter, Martin Fischer, Franz Gramlinger, H.-Hugo Kremer und Tade Tramm

Berufs- und Wirtschaftspädagogik - online

ABSTRACT (GERICKE 2015 in Ausgabe 29 von *bwp@*)

Online: http://www.bwpat.de/ausgabe29/gericke_bwpat29.pdf

Auf Grund einer veränderten Arbeitswelt und der damit einhergehenden modernen Beruflichkeit wird als Ausgangspunkt für diesen Beitrag die Frage gestellt, ob das professionssoziologische Begriffsverständnis von Profession noch trägt. Als empirische Grundlage wird die qualitative Vergleichsstudie „Biografische Berufsorientierungen von Kfz-Mechatronikern in Deutschland und England“ herangezogen. In dieser wurde unter anderem entdeckt, dass die steigende Komplexität des Berufs des/der Kfz-Mechatroniker/-in und die damit verbundenen Herausforderungen, einen Umgang erforderten, der bei den befragten Kfz-Mechatronikern zur Herausbildung eines quasi-professionellen Verhaltens führten.

Dieses quasi-professionelle Verhalten erfüllt mehrere Zwecke. Zum einen wehren sich die deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker gegen die von den Automobilherstellern gewünschte Verfahrensweise bei der Reparatur, konkret gegen das einfache Austauschen einzelner Bauteile (Strukturebene). Zum anderen versuchen die englischen Kfz-Mechatroniker ihren schlechten gesellschaftlichen Status (Kfz-Mechatroniker werden abfällig als ‚grease monkeys‘ bezeichnet) aufzuwerten (Gesellschaftsebene). Des Weiteren passen die deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker die Aufwertung ihrer Arbeitsaufgaben und -anforderungen der Wahrnehmung ihrer Arbeitstätigkeiten an (bspw. als professionelles Handeln wie bei einem Arzt) (Subjektebene).

Die Darstellung des Konzepts der Quasi-Profession dient als Ausgangspunkt für die abschließende Diskussion über die (noch) starre Abgrenzung zwischen Beruf und Profession.

From an occupation to a quasi-profession

Based on the changed nature of the work environment and associated modern occupationalism, the question of whether the concept of the profession as understood in the sociology of professions is still valid. The qualitative comparative study “Biographical vocational orientations of car mechatronics in Germany and England” serves as the empirical basis. The study showed, among other things, that the increasingly complex nature of the work of a car mechatronic and the challenges it involves have called for an approach to be adopted that has led the car mechatronics surveyed to develop a quasi-professional attitude.

This quasi-professional attitude serves a number of purposes. One is that German and English car mechatronics are refusing to accept the procedures car manufacturers want to be used for repairs or, to be more specific, the practice of simply exchanging components (structural level). Another is that English car mechatronics are endeavouring to upgrade their poor social status, as car mechatronics are often derogatively referred to as "grease monkeys" (social level). A third is that German and English car mechatronics are adjusting the upward revaluation of the tasks and demands associated with their work to the way they see their jobs (e.g. as professional work like that done by a physician) (subjective level).

The description of the concept of a quasi-profession serves as the basis for the concluding discussion of the (still) rigid distinction between occupations and professions.

Vom Beruf zur Quasi-Profession?

1 Zur Aktualität zweier ausgewählter soziologischer Professionstheorien

In diesem Kapitel wird stellvertretend für das klassische soziologische Professionsverständnis eine interaktionistische und eine strukturfunktionalistische Professionstheorie skizziert. Anschließend werden die moderne Arbeitswelt und die damit einhergehende moderne Beruflichkeit umrissen und den zwei ausgewählten Professionstheorien gegenübergestellt.

1.1 Interaktionistische Professionstheorie

Abbott definiert Profession wie folgt „[...] professions are exclusively occupational groups applying somewhat abstract knowledge to particular cases“ (1992, 8). Für Abbott zählt bspw. der Kfz-Mechatroniker-Beruf nicht zu einer Profession, da das zentrale Merkmal der *Abstraktion* bzw. akademisches Wissen nicht erfüllt ist. „If auto mechanics [not mechatronics!] had that kind of abstraction, if they ‚contained‘ the relevant sections of what is presently the engineering profession, and had considered taking over all repair of internal combustion engines on abstract grounds, they would [...] be a profession“ (Abbott 1992, 9).

Ein weiteres Professionsmerkmal für Abbott ist die *Jurisdiktion*. „The central phenomenon of professional life is thus the link between a profession and its work, a link I shall call jurisdiction“ (Abbott 1992, 20). Mit den sich ständig verändernden Arbeitsaufgaben ist stets die Jurisdiktion herausgefordert, denn mit neuen Aufgaben entstehen neue Jurisdiktionen, lösen alte ab oder setzen sich neu zusammen.

Abbott arbeitet in seiner Theorie *drei Handlungen der professionellen Praxis* heraus, wobei diese drei Handlungen oft zusammen ablaufen, gleichzeitig stellen sie – *Diagnose, Schlussfolgerung, Behandlung* – die zentrale kulturelle Logik des professionellen Handelns dar.

Die *soziale Umgebung*, in der eine Profession entsteht, ist ein weiteres Element in Abbotts Theorie. Er geht davon aus, dass ein Großteil der professionellen Arbeit neue Arbeit ist und diese durch die Weiterentwicklung der Technologie entsteht. Eine indirekte Folge dieser Entwicklung ist die Kommodifizierung von Wissen; Abbott bewertet die Computertechnologie als eine kommodifizierende Entität, die die Diagnose und Schlussfolgerung übernimmt.

1.2 Strukturfunktionalistische Professionstheorie

Parsons (1991) entwickelt seine Professionstheorie am Arztberuf heraus. Als erstes Merkmal für die Arztprofession stellt Parsons fest, dass sich der *Fokus der medizinischen Praxis* auf die *Gesundheitsstörungen von Individuen* richtet. Dabei geht es zum einen um Behandlung und zum anderen um Prävention.

Die Arztprofession beinhaltet zwei institutionalisierten *Rollen*, der des *Arztes* und der des *Patienten*. Der Arzt ist ein Spezialist, dessen Superiorität in dessen fachwissenschaftlicher Ausbildung und seiner Erfahrung liegt, und er bedient einen gesellschaftlichen Zentralwert, d. h. es geht ihm um das Wohlergehen seiner Patienten. Nach Parsons ist die *Rolle des/der Erkrankten* eine zufällige Rolle, die jedem unabhängig vom Status zufallen kann. Es ist eine zeitlich begrenzte Rolle und sie ist von drei Arten der Hilflosigkeit gekennzeichnet: Erstens benötigt er/sie Hilfe, zweitens fehlt ihm/ihr die fachliche Kompetenz und drittens ist er/sie emotional beteiligt.

1.3 Moderne Arbeitswelt und moderne Beruflichkeit

Inwieweit sind die Professionsmerkmale dieser zwei soziologischen Professionstheorien in der modernen Arbeitswelt noch aktuell bzw. stellen ausschließlich Merkmale für Professionen dar?

Abbotts erstes Professionskriterium ist das des abstrakten Wissens bzw. des akademischen Wissens. Aufbauend auf Meyers Konzept der modernen Beruflichkeit (Meyer 2000) gab die IG Metall 2014 ein Diskussionspapier zum Thema der erweiterten modernen Beruflichkeit heraus. Dort wird der *Wissenschaftsbezug* des beruflichen Lernens herausgestellt. Auf Grund der Informatisierung der Arbeit gilt es, das Verhältnis von Erfahrungs- und Wissenschaftsorientierung neu zu bestimmen. Das heißt nicht nur, dass Praxis durch Wissenschaft erklärt wird, sondern dass eine wissenschaftsorientierte Analyse und Reflexion in beruflichen Handeln notwendig geworden ist. Meyer (2000) stellt fest, dass in Berufen der Grad der Systematisierung von Wissen kontinuierlich steigt. Somit ist abstraktes bzw. akademisches Wissen auch ein fester Bestandteil von Berufen geworden.

Gleichzeitig erfordert die wissenschaftsorientierte Analyse und Reflexion im beruflichen Handeln sowie die notwendige „umfassende berufliche Handlungskompetenz“ (IG Metall 2014, 3) den Drei-Schritt von *Diagnose, Schlussfolgerung und Behandlung*. Diese für Abbott zentrale kulturelle Logik des professionellen Handelns, ist demnach auch *im beruflichen Handeln* feststellbar.

Bezüglich Abbotts Jurisdiktionsmerkmal ist eine „zunehmende Ausdifferenzierung der Formen der sozialen Organisationsarbeit modernder Erwerbsarbeit“ (Frenz/Unger/Schlick 2011, 12) festzustellen (vgl. auch IG Metall 2014). Als Beispiel für sich ändernde *Jurisdiktionen in Berufen* sei an dieser Stelle die Energieberatung (vgl. Frenz/Unger/Schlick 2011), aber auch der Kfz-Mechatronikerberuf (vgl. Gericke 2014) genannt.

Solche neuen Berufsfelder und Berufe entstehen durch eine *soziale Umgebung*, die u.a. durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung von Technologie, wie im Falle des Kfz-Mechatronikerberufs, gekennzeichnet ist. Es entsteht neue Arbeit und als Folge mit ihr eine Computertechnologie, die als eine kommodifizierende Entität fungiert, d. h. Wissen wird kommodifiziert (vgl. Gericke 2014, 163ff.) und somit ist auch dieses Professionsmerkmal von Abbott in Berufen wiederzufinden.

Abbotts Professionsmerkmale sind auch in der modernen Arbeitswelt vorhanden, allerdings nicht mehr allein bei den Professionen, sondern auch in Berufen. Zurzeit ist kein Gegentrend sichtbar, der diese Entwicklung aufhalten bzw. umkehren würde.

Ergänzend zu Abbotts‘ sozialer Umgebung sei hier auf die Interaktionsforschung verwiesen, die hinsichtlich der modernen Arbeitswelt die Ausweitung des Dienstleistungssektors beobachtet und deren Konsequenzen u. a. für Professionalität untersucht (vgl. Böhle/Glaser 2006). In der Interaktionsforschung wird innerhalb von Dienstleistung „nach sachbezogenen Prozessen und Tätigkeiten einerseits und personenbezogenen Prozessen und Tätigkeiten andererseits [unterschieden]“ (Böhle/Glaser 2006, 12f.). Die Arbeit in der Interaktion – Interaktionsarbeit – gewinnt zunehmend sowohl quantitativ als auch qualitativ an Bedeutung. „Professionalität bei personenbezogenen Dienstleistungen [beruht] wesentlich auf der Kompetenz der sozialen Interaktion und Kooperation“ (Böhle 2006, 344). Diese *soziale Interaktion und Kompetenz* ist mit dem Fachlichen verbunden und dadurch geprägt (vgl. Böhle 2006).

Parsons‘ Professionsmerkmale sind entlang des *Arztberufes*, der zu den sogenannten ‚Kernprofessionen‘ (vgl. Meuser 2005) zählt, herausgearbeitet worden. Diese Profession erfährt eine *Verberuflichung*, da die Ärzte zunehmend wirtschaftlich denken und handeln sollen und die Ethik des Helfens einer kapitalistischen Verwertungslogik untergeordnet werden soll (vgl. Meuser 2005; Kälble 2014). Gleichzeitig kommen in ‚alten‘ wie auch ‚neuen‘ *Berufen Dienstleistungsaufgaben* hinzu, *die eine Arzt-Patienten/Klienten-Beziehung sehr ähneln*. Hier sei an die Beratungsbranche im Allgemeinen, aber auch, wie in Kapitel 4.2.2 gezeigt wird, an den Kfz-Mechatronikerberuf im Speziellen verwiesen.

Die Professionsmerkmale, die Abbott und Parsons in ihren Theorien herausgearbeitet haben, kennzeichnen nicht nur Professionen, sondern sind auch in der heutigen Arbeitswelt mit der modernen Beruflichkeit in Berufen zu finden. Damit verlieren die Professionsmerkmale ihre Distinktionsfunktion und es stellt sich die Frage, was Beruf und Profession noch voneinander unterscheidet und ob es eine Art ‚Zwischenkategorie‘ gibt, die diese neuen Entwicklung besser fasst.

Bevor die ‚Zwischenkategorie‘ Quasi-Profession vorgestellt werden kann, wird auf die zugrunde liegende qualitative Vergleichsstudie und die herausgearbeiteten veränderten Arbeitsanforderungen an deutsche und englische Kfz-Mechatroniker eingegangen, die der Kontext für die Entwicklung der Quasi-Profession darstellen.

2 Zur zugrunde liegenden qualitativen Vergleichsstudie „Biografische Berufsorientierungen von Kfz-Mechatronikern in Deutschland und England“

Das *Konzept der biografischen Berufsorientierungen* entstand auf Grund einer vergleichenden Betrachtung des deutschen und angelsächsischen/amerikanischen Wissenschaftsdiskurs bezüglich ‚Beruf-Sozialisation-Identität‘ mit dem Ergebnis, dass dieser Themenbereich aus

einer biografieanalytischen Perspektive betrachtet und dass Sozialisation und Identität prozessorientiert verstanden werden sollte (vgl. Gericke 2014). Ausgangspunkt für das Konzept der biografischen Berufsorientierungen ist der Orientierungsbegriff von Giegel/Frank/Billerbeck (1988). Sie sehen die Vorzüge in dem Orientierungsbegriff darin, dass „Orientierungen einerseits situationsübergreifend [sind], andererseits bleiben sie im Zeitablauf auch nicht völlig identisch, schon deshalb nicht, weil neue Lebenssituationen immer neue Erfahrungen mit sich bringen“ (1988, 13) und diese auf Orientierungen wirken. Orientierungen sind ein zentrales Ordnungsschema für Berufstätige, denn an ihnen lässt sich „die spezifische Konstruktion der Identität [ablesen], die [Berufstätige] im Prozeß ihrer Individualisierung ausbilden und sie mit ihrer ganzen Kraft zu behaupten suchen,“ (1988, 10f.). Auch Lempert (2002) argumentiert, dass der Orientierungsbegriff bspw. dem Identitätsbegriff vorzuziehen sei, weil dieser starr und höchst komplex und somit empirisch nur sehr schwer einsetzbar ist.

Wagner (2000) entwickelte das Konzept der beruflichen Orientierung und versteht es als ein Konzept, welches als vermittelnde Ebene zwischen Struktur und Handlung fungiert und beide Ebenen gleichberechtigt wahrnimmt. Sie argumentiert, dass berufliche Anforderungen – auf der Strukturebene – subjektiv angeeignet werden, indem sie durch berufsbiografische Prozesse der Selbstkonstitution gefiltert und gebrochen werden (vgl. Wagner 2000, 153). Diese Prozesse der Selbstkonstitution arbeiten sich an strukturellen Vorgaben ab und bilden sich in der Auseinandersetzung mit den Perspektiven der generalized other (Mead 1973), die das Subjekt in sich aufnimmt.

Wagners Konzept der beruflichen Orientierung wurde zum Konzept der biografischen Berufsorientierungen weiterentwickelt (vgl. Gericke 2014). Mit dieser Weiterentwicklung werden bewusst die biografischen Prozesse, die die Entwicklung der Berufsorientierungen in ihrem Entstehungsverlauf und Ergebnis steuern, ins Zentrum gerückt.

Das Konzept der biografischen Berufsorientierung hat eine zentrale Bedeutung für die Vergleichsstudie. Denn die der Vergleichsstudie zugrunde liegenden Forschungsfragen können sowohl auf der Handlungs- als auch auf der Strukturebene verortet werden und demnach bedarf es ein für beide Ebenen vermittelndes Konzept. Auf der Handlungsebene wurde gefragt: Welche biografischen Berufsorientierungen entwickeln deutsche und englische Kfz-Mechatroniker, nach denen sie ihr berufliches Handeln ausrichten? Auf der Strukturebene wurde untersucht, ob und inwieweit Berufsbildungsstrukturen unterschiedlicher Länder für die Entwicklung der biografischen Berufsorientierungen von Bedeutung sind.

Die zweite Forschungsfrage erklärt, warum deutsche und englische Kfz-Mechatroniker (es wurden ausschließlich Kfz-Mechatroniker und keine Kfz-Mechatronikerinnen interviewt) ausgewählt wurden: die Berufsbildungssysteme unterscheiden sich weitgehend voneinander. Während das deutsche Berufsbildungssystem ganzheitlich strukturiert ist und dem Berufsprinzip folgt, ist das englische Berufsbildungssystem durch die Outcome-Orientierung fragmentiert (vgl. Deißinger 1998 und 1999; vgl. Gericke 2014, 24ff.).

Die Fragestellungen wurden mit Hilfe eines qualitativen Forschungsdesigns beantwortet. Es wurden qualitative Methoden gewählt, da man mit deren Einsatz „Wissen über die für ein bestimmtes Handlungsfeld relevanten Handlungsorientierungen und Deutungsmuster“ (Kelle/Kluge/Sommer 1998, 351) bekommen kann, bevor mittels quantitativer Methoden Kausalzusammenhänge überprüft werden können.

Bei der Rekonstruktion der biografischen Berufsorientierungen deutscher und englischer Kfz-Mechatroniker geht es um das Zusammenspiel von Biografie und Beruf. Denn biografische Berufsorientierungen zeigen sich im professionellen Handeln. Dabei werden biografische Ressourcen, berufsbiografische Orientierungsprozesse und Handlungsstrategien rekonstruiert. Die Biografien der Kfz-Mechatroniker stehen im Mittelpunkt. Wird eine biografieanalytische Perspektive eingenommen, ist es möglich Erkenntnisse hinsichtlich der biografischen Konstitutionsbedingungen von Professionalität, Professionalisierungsprozesse an sich sowie über das Verhältnis von Beruf und Biografie in der modernen Arbeitswelt zu bekommen. Biografie wird hier gemäß Fischer/Kohli (1987) als ein sozialweltliches Orientierungsmuster verstanden und somit stellt Orientierung eine biografische Leistung dar. Zugleich ist Biografie ein theoretisches Konzept, das „strukturell auf der Schnittstelle von Subjektivität (Mikroebene) und gesellschaftlicher Objektivität (Makroebene) angesiedelt [ist]“ (Krüger/Marotzki 2006, 8). Der gewählte biografieanalytische Zugang erlaubt die Rekonstruktion dessen, wie ein Subjekt äußere Ereignisse erlebt und interpretiert und wie sich dies in dessen lebensgeschichtlichen Darstellung abgelagert hat. (vgl. Jakob 2010; Schulze 2006).

Das autobiografisch-narrative Interview nach Schütze (1981) wurde eingesetzt, da es lebensgeschichtliche Darstellungen erhebt. Von Februar 2009 bis Juli 2010 wurden insgesamt elf Interviews – sechs in Deutschland und fünf in England in zwei sozio-ökonomisch vergleichbaren Städten – durchgeführt. Es wurden deutsche und englische Kfz-Mechatroniker im Alter zwischen 30 und 67 interviewt. Diese Interviews wurden zweifach ausgewertet. Zum einen wurde die Narrationsanalyse (vgl. Schütze 1981, 1983) genutzt, um den Entwicklungsprozess der biografischen Berufsorientierungen rekonstruieren zu können. Zum anderen wurde nach der Grounded Theory (vgl. Strauss/Corbin 1996) kodiert, um die biografischen Berufsorientierungen klar herauszuarbeiten. Erst nachdem beide Analyseergebnisse miteinander in Beziehung gesetzt worden waren, konnten Muster biografischer Berufsorientierungen sowie die Wahrnehmung nationaler institutioneller Strukturen rekonstruiert werden.

Zunächst wurden die deutschen und englischen Fälle separat analysiert und untereinander verglichen. Erst im Anschluss erfolgte der deutsch-englische Vergleich. Dadurch wurde das Entgegenwirken des methodologischen Nationalismus‘ sichergestellt.

Zwei empirische Ergebnisebenen wurden erarbeitet. Zum einen konnten für beide, deutsche und englische Kfz-Mechatroniker, drei Muster biografischer Berufsorientierungen rekonstruiert werden. Innerhalb dieser drei Muster ist ein gemeinsamer Bestandteil die Wahrnehmung des Berufs als Quasi-Profession. Zum anderen wurden für die deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker unterschiedliche institutionelle Bedingungen für die Entwicklung der drei Muster biografischer Berufsorientierungen herausgearbeitet. Es wurde sichtbar, dass

diese unterschiedlichen institutionellen Bedingungen, u. a. Berufsbildungsstrukturen zwar Einfluss auf den Entwicklungsprozess, aber nicht auf das Ergebnis der biografischen Berufsorientierungen hatten (vgl. Gericke 2014, 131ff.).

3 Veränderte Arbeitsanforderungen an deutsche und englische Kfz-Mechatroniker

Der Ausgangspunkt für die empirisch herausgearbeitete Quasi-Profession von deutschen und englischen Kfz-Mechatronikern sind die veränderten Arbeitsanforderungen im Kfz-Mechatronikerberuf. In diesem Kapitel werden diese neuen Arbeitsanforderungen vorgestellt. Die Zitate stammen aus den autobiografisch-narrativen Interviews.

Die sich rasant weiterentwickelnde Automobiltechnologie spiegelt sich im Arbeitsalltag der deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker wider. Während das Automobil vor 20 Jahren hauptsächlich durch mechanische Komponenten gesteuert wurde, geschieht dies heutzutage in sehr viel höherem Maße durch elektronische Elemente. Mit diesem Technologiewandel entstehen neue Herausforderungen für die Kfz-Mechatroniker. “[...] the cars have become more and more technically advanced electronically and I had to cope with that [...]” (Kevin Perry, Z.803f.). *Die Kfz-Mechatroniker sind mit neuen Herausforderungen konfrontiert, die nachfolgend auf drei Analyseebenen spezifiziert werden.*

3.1 Herausforderungen auf der Subjektebene

Alle interviewten deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker betrachten das *Automobil als einen Quasiorganismus*. Diese Betrachtung ist durch die steigende Anzahl elektronischer Komponenten verstärkt worden, denn nun ist das Fahrzeug in der Lage mit dem Kfz-Mechatroniker über diverse Diagnosegeräte zu kommunizieren. „Heutzutage sagen dir ja die Autos, was sie bitte haben möchten (,) Nich mehr ich sag dem Auto das, sondern das Auto sagt mir, was es will (,) [...]“ (Oliver Lehmann, Z.2483-2486). Hierbei ist es unabdingbar, dass die Kfz-Mechatroniker die *Sprache des Fahrzeugs verstehen* und die Ergebnisse richtig *interpretieren*, die bspw. der Diagnoselaptop produziert. „Es is ja nich/ da steht ja och nich alles drinne (,) Man muss och denken (,) Verstehn Se, man muss mitdenken (,) [...]“ (Ralf Peters, Z.1176-1178).

Die Fachsprache sowie die Komplexität erfordert ein *strukturiertes Vorgehen* im Umgang mit dem Fahrzeug. Dabei handeln die interviewten Kfz-Mechatroniker nach dem folgenden Dreischritt: *Diagnostizieren, Schlussfolgern, Behandeln*. Während der Diagnose nehmen die Kfz-Mechatroniker Daten vom Fahrzeugeigentümer/-innen auf und kommunizieren selbst mit dem Fahrzeug. „When someone says he’s got a noise in the car [...] Whereas I would always go out to hear the noise, because it doesn’t matter how he explains that to you, you could always jump to conclusions (,) If you hear the noise for yourself then you know [...]” (Terry Olson, Z.280-282). Nach ersten Untersuchungen schlussfolgern sie das ursächliche Problem und die adäquate Behandlung. An dieser Stelle muss wieder an die begrenzte Aussagekraft von Diagnosegeräten und die notwendige ganzheitliche Betrachtung des Fahrzeugs gedacht

werden. Somit ist es notwendig, nach individuellen Lösungen zu suchen. Nach der Behandlung informieren die Kfz-Mechatroniker die Kunden über ihre Arbeit am Fahrzeug.

Die stetige Automobiltechnologieentwicklung erfordert eine *kontinuierliche Lernbereitschaft* und somit lebenslanges Lernen auf Seiten der Kfz-Mechatroniker. „[...] die technische Weiterentwicklung, wozu auch meine Weiterentwicklung zählt [...]“ (Oliver Lehmann, Z.241f.); “[...] Ehm everywhere I’ve ever worked ehm it’s always been a big change in what I was used to it and I do enjoy that because I have a lot of ne/ more things to learn and the different things you learn help you later in life in different situations and it makes you better for yeah better what you do (,) (Allan Hammond, Z.230-232).

3.2 Herausforderungen auf der Strukturebene

Sowohl die deutschen als auch die englischen Kfz-Mechatroniker klagen über Arbeitgeber, die vor allem auf den finanziellen Nutzen ihrer Arbeit fixiert sind und mitunter *moralisch nicht vertretbare Aufforderungen* geben. So berichten alle interviewten Kfz-Mechatroniker, dass sie mindestens einmal angehalten wurden, nicht qualitativ, sondern quantitativ zu arbeiten. Diese Aufforderung kam besonders häufig im englischen Sample vor. “The biggest setback and the hard/ the biggest difficulty I deal with is ehm when people will ask you to do things which you know isn’t right (,) [...] some people will encourage you to not change it on a service because it will save you an hour (,) (Allan Hammond, Z. 210-212)”; “I’m not being nasty but Fast Equip tend to instead of just doing one piece of the exhaust they (overhaul) the whole exhaust system to make money (,) (Terry Olson, Z.268-269)”; [...] Es muss eben/ es muss eben gerecht bleiben (,) Also, ich könnt keener irgendwas für irgendwas aufschwätzen für 1000 Euro mal eben, bloß damit es der Firma besser geht oder so (,) Das kannste nich machen (,) Da is irgendwo noch der Mensch denn, ne (,) [...]“ (Thorsten Schmidt, Z.419-423).

Mitunter entwickelten sich diese Aufforderungen im Zusammenhang mit veränderten Entgeltssystemen. Ein *niedriger Stundenlohn kombiniert mit einem Bonussystem* führte zu oberflächlicher Arbeit, wie das nachfolgende Beispiel zeigt. „You were paid eight hours at a given hourly rate (,) The only thing about it was that they didn’t pay you very much hourly rate, you know (,) This was one way of encouraging people to work harder, to do more work and earn more money, you know (,) Eh but what the problem with that was that certainly with some people the quality suffered, you know (,) the service which is supposed to take two hours in an hour (‘) they’re making (-) the same money for less work (,) So, the/ the way to do the job quicker was to not do it properly, you know (,) To skimp and to leave things, you know (,)” (Andrew Walker, Z.775-790). Auf Grund von Fachkräftemangel wurde in der Branche auch *unqualifiziertes Personal eingesetzt*, welches das eben beschriebene unprofessionelle Verhalten übernahm. “there was a shortage of mechanics (‘) So, they would bring people in with limited knowledge and experience (,) But they could still earn good money (‘) [...] by saying a job was done when it wasn’t [...] (,) And eh not doing the job properly, you know (,)“ (Andrew Walker, Z.800-807).

Eine weitere Herausforderung auf der strukturellen Ebene ist die Einführung einer *umfangreichen Dokumentationspflicht bezüglich der Arbeit am Fahrzeug*. Die Dokumentation der einzelnen Arbeitsschritte beansprucht zusätzliche Zeit und muss sehr gewissenhaft erfüllt werden. Denn bei einer lückenhaften Dokumentation bezahlt der Automobilhersteller die Arbeitsleistung der Werkstatt nicht, wenn diese bspw. gerade einen Garantiefall repariert. Dieser Dokumentationsaufwand muss in die Arbeitsabläufe integriert werden und darf gleichzeitig nicht auf Kosten der eigentlichen professionellen Arbeit am Fahrzeug gehen. „Also, jeder Mechaniker bräuchte schon fast seine eigene Sekretärin, sag ich immer (,) Es ist gigantisch, was für n Schreibaufwand das is (,) [...] Und wenn der Kunde zu uns kommt (?) dann reparieren wir das [...] Denn muss ich das alles so dokumentieren meine janzen Prüfschritte (?) dass irgendwann in fünf Jahren einer kommen kann von der Revision (?) den Auftrag rauszieht (?) [...] Und das muss alles plausibel erscheinen (?) und das muss ich alles dokumentieren (,) Über Ausdrucke, über handschriftliche Notizen bis hin äh zu Fotos von verschiedenen Sachen (?) [...] Aber was das für Ausnahme jetzt äh oder Ausmaße angenommen hat das is gigantisch (,) Also das is so n Fakt, wo eigentlich alle dran zu knabbern ham, die diesen Job machen (,)“ (Oliver Lehmann, Z.2207-2232).

Der Einfluss der Automobilhersteller auf die Arbeit am Fahrzeug reicht bis zur Ausführung der Reparaturleistung. So fühlen sich Kfz-Mechatroniker durch die Reparaturvorgaben deprofessionalisiert, da sie *aufgefordert werden, lediglich einzelne Bauteile auszutauschen, aber nicht mehr zu reparieren*. Sie werden angehalten standardisierte Arbeitsvorgänge zu tätigen und nicht nach individuellen Lösungen zu suchen. Diese Aufforderung greift den Berufsstolz der Kfz-Mechatroniker an, die gerade auf Grund der steigenden Komplexität der Automobiltechnologie die Notwendigkeit für individuelle Arbeitsstrategien wahrnehmen und verfolgen möchten. (‘) They [young car mechatronics] will be taught the way that they/ the manufacturers want them to behave (‘) (-) But every now and then you get a job (-) which the diagnostic machine can’t work out (‘) [...] And the way that the modern (-) manufacturers get around that is by having a piece of wire plucked into the wall (‘) the internet (‘) and the technician will pluck the machine into the car (‘) the machine is plucked into the wall (‘) and they say ‘this is what I’ve done, this is what I’ve checked (‘) I’ve replaced this, this and this (‘) it still hasn’t cured it (‘)’ so then someone in Germany, Japan, Italy wherever the car is made (‘) sits there at the computer and he can see on his computer what’s going on (‘) and he will fix it (,) Or tell him he’ll pick up the phone and say ‘change that’ (‘) and then they change that and hopefully it fixes it (,)” (Kevin Perry, Z.761-783).

3.3 Herausforderungen auf der Gesellschaftsebene

Die interviewten englischen Kfz-Mechatroniker berichten von einer *fehlenden gesellschaftlichen Anerkennung und Wertschätzung ihres Berufes*. Kfz-Mechatroniker werden in England mit abschätzigen Namen versehen. Zudem wird verkannt, welch umfangreiches Fachwissen notwendig ist, um Fahrzeuge zu reparieren. “very poorly thought of in this country (‘) car mechanics, you know (,) [...] the name they would give them was ‘grease monkeys’ because they sort of liken to people that all their job was to put grease on the wheels of vehicles [...] it

never really had credit yet (,) Being credited for the amount of knowledge that's required, you know (,)” (Andrew Walker, Z.439-448).

Ein Grund für die fehlende gesellschaftliche Anerkennung liegt unter anderen in dem wie bereits im Abschnitt 3.2 beschriebenen, neu eingeführten Entgeltsystem, welches zur schlechten qualitativen Arbeit führte. „So, the way to do the job quicker was to not do it properly, you know (,) [...] Which over the years has been quite a problem for the motor repair industry (,) A lot of criticisms of the standard of workmanship (,)” (Andrew Walker, Z.789-793).

4 Das Konzept der Quasi-Profession

Die oben beschriebenen Herausforderungen führen bei den interviewten deutschen und englischen Kfz-Mechatronikern zur Entwicklung einer Quasi-Professionalität. Diese wird in ihren Facetten dargestellt (Kapitel 4.1) und anschließend auf die zwei im Kapitel 1 ausgewählte Professionstheorien bezogen (Kapitel 4.2), um die Schnittmenge von Profession und Quasi-Profession aufzudecken und die Wortschöpfung ‚Quasi-Profession‘ erklären zu können.

4.1 Facetten der Quasi-Profession am Beispiel deutscher und englischer Kfz-Mechatroniker

Auf der **Subjektebene** sehen sich die deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker mit einem Arbeitsgegenstand, dem Automobil, konfrontiert, das wie ein Quasiorganismus beschaffen ist: mit eigener Sprache, komplexem Verhalten und dem Einfordern ständiger Wissenserweiterung auf Seiten der Kfz-Mechatroniker. Diese entwickeln daraufhin einen *ganzheitlichen Blick auf das Fahrzeug* und sind sich bewusst, dass ein Eingriff am Fahrzeug für das gesamte Fahrzeug Konsequenzen haben kann. „das Mitdenken is och schön, finde ich, dass man mal n bisschen überlegen muss ‚Mensch, wenn ich das jetzt hier baue, was passiert dann da hinten (?)‘“ (Michael Ebert, Z.26). Bei der Behandlung des komplexen Systems ist *Fachwissen* von Nöten, gleichzeitig ist es erforderlich, die eigenen *Leistungs- und Belastungsgrenzen* zu kennen und sich gegebenenfalls Unterstützung zu holen. „[...] es is nich immer alles machbar [...]“ (Ralf Peters, Z.1287); „[...] Eh none of us is perfect, occasionally we get it wrong (,) [...]“ (Andrew Walker, Z.1333); „[...] anytime that I feel that I can't handle a situation, I contact them [...]“ (Jack Miller, Z.1335f.).

Im Umgang mit den Kunden und den Automobil wird eine *Fallkundenorientierung* verfolgt, d. h. jedes Fahrzeug und jeder Kunde wird mit seinem Fahrzeug in seiner Individualität und bei Stammkunden/-innen zusätzlich mit seiner Historie wahrgenommen. „[...] ich kann zweimal nen Kotflügel ausbeulen, es is aber nie dasselbe (') :weil: du hast ja niemals die gleiche Beule oder so (,) Und jedes Mal reagiert es anders und du musst dir eben immer wieder Mühe geben (,) [...] erstmal sitzt die Beule nicht an derselben Stelle und es reagiert nämlich nicht immer gleich (Thomas Schmidt, Z.331-335) „[...] dealing with customer's car is something very, very essential (,) You know, treat it with care (') treat it with respect [...]” (Jack Miller, Z.1473f.); „[...] kann man aber eben och durch ne Historie, sag ich mal, inner-

halb des Kundenstammes gucken [...]“ (Ralf Peters, Z.300). Die Komplexität des Fahrzeugs erfordert strukturiertes Vorgehen. Der Dreischritt: *Diagnostizieren, Schlussfolgern, Behandeln* stellt für sie einen professionellen Arbeitsablauf dar.

Auf der **Strukturebene** sehen sich die deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker unmoralischen Arbeitsaufforderungen, einer massiven Dokumentationspflicht sowie einer Deprofessionalisierung in ihren Arbeitstätigkeiten ausgesetzt. Mit hoher *Fachkompetenz* bewältigen die Kfz-Mechatroniker die Dokumentationspflicht und verweigern sich zum Teil dem reinen Austauschen von Bauteilen. Unmoralischen Arbeitsaufforderungen begegnen sie mit Arbeitsplatzwechsel und einem starken *Verhaltenskodex*: „[...] again they were starting to put pressure on people, Fast Equip it were [...] more aggressive towards how they wanted things done (,) How the sales had to be done [...] And again I sort of thought to myself ‘This is not me (,) I don’t work this way’ (,) [...]“ (Jack Miller, Z.227-231); “[...] but we have a code of practice that we try and tend to follow [...] as best as you can do [...]” (Jack Miller, Z.555f.); „[...] to give our customers a really good and professional service [...] we try to be fair and reasonable [...]“ (Andrew Walker, Z.1327f.); „[...] von den Werten her dass es erstmal ordentlich is (‘) keener beschissen wurde, wie’s manchmal/ wie’s oft is [...] Dass das halbwegs gerecht is, ne (‘) [...] Es muss eben/ es muss eben gerecht bleiben (,)“ (Thorsten Schmeling).

Um auf der **Gesellschaftsebene** der fehlenden Anerkennung und Wertschätzung entgegenzuwirken, entwickeln alle interviewten Kfz-Mechatroniker – auch die deutschen, obgleich sie von fehlender gesellschaftlicher Anerkennung nicht betroffen sind – einen Berufsstolz. „[...] we’ve got customers that have been coming to us from day one and that is 20 odd years ago [...] they even perhaps would like to change their cars to different makes [...] But they think we prefer to work on Ford [...] that they buy Fords [...] even in a recessionary time like we are in at the moment (‘) eh we’re still staying fairly busy [...]“ (Andrew Walker, Z.1346f., 1354ff., Z.1360f.).

Die untenstehende Abbildung stellt noch einmal die Herausforderungen der interviewten deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker und die dazugehörigen Facetten ihrer Quasi-Professionalität zusammenfassend gegenüber.

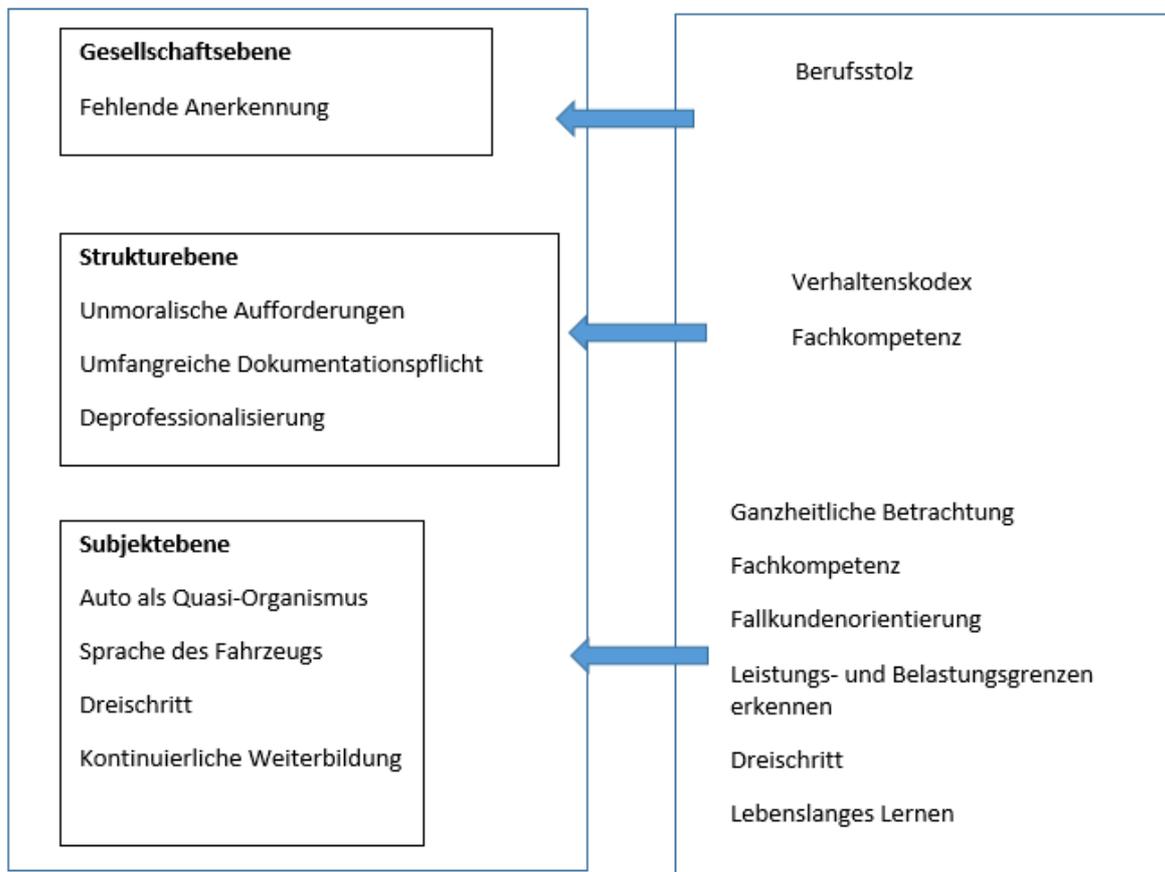


Abbildung 1: Herausforderungen der Kfz-Mechatroniker und Facetten der Quasi-Professionalität

4.2 Theoretische Einordnung der empirisch erfassten Quasi-Profession

4.2.1 Abbotts Interaktionistische Professionstheorie

Abbotts Grundmerkmal für eine Profession ist abstraktes Wissen. Die interviewten deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker thematisieren abstraktes Wissen im Kontext des zu leistenden *Abstrakt-Detail-Transfers*, der für sie ein zentraler Bestandteil ihrer professionellen Handelns ist. Abstrakt-Detail-Transfer heißt, abstraktes Wissen auf den konkreten Fall transferieren zu können. „[...] die gehen in manche Details 'rin [...] brauchen die nich'. Die müssen die Arbeitsweise-Wirkungsweise wissen. Die müssen wissen in etwa wie's funktioniert, weil 'se, wenn man an der Fehlersuche is', dass man denn Rückschlüsse ziehen kann“ (Ralf Peters, Z.1225-1228). Das Begreifen der Logik der Automobiltechnologie ist unerlässlich, um im Beruf zu bestehen: „Ehm just the awareness of not just what you're doing, know what you could be affecting around you as well [...] everything you do can have a consequence elsewhere“ (Allan Hammond, Z.114-116). Zudem gehört es zum professionellem Handeln, dass die Kfz-Mechatroniker zwischen relevanten und irrelevanten Sachen unterscheiden können, was erneut einen guten Abstrakt-Detail-Transfer erfordert: „[...] you do learn to quite quickly dispel things that are irrelevant“ (Andrew Walker, Z.1388f.).

Jurisdiktion, d. h. die Verbindung zwischen einer Profession und deren Arbeitsfeldern, ist Abbotts zweites Professionsmerkmal. Jurisdiktionen sind auf Grund technischen und gesellschaftlichen Fortschritts ständig in Veränderung. Es entstehen neue Jurisdiktionen, alte werden abgelöst oder neu zusammengesetzt. Dieser Prozess wird sichtbar, wenn die Kfz-Mechatroniker von Veränderungen in ihren Arbeitsgebieten berichten, die durch die technologische Weiterentwicklung in der Automobilindustrie hervorgerufen wurden. So hat sich bspw. der Arbeitsschwerpunkt von der Mechanik auf die Elektronik verlagert. „[...] der, äh, elektronische Hintergrund ist ja enorm geworden bei den Fahrzeugen (‘) wie gesacht, die Mechanik nimmt ab“ (Thorsten Schmeling, Z.596-598); „you still got the mechanical aspects of a car [...] but they are controlled by electronics“ (Andrew Walker, Z.1168-1174).

Abbott bewertet die *drei Handlungen der professionellen Praxis – Diagnose, Schlussfolgerung, Behandlung* – als die zentrale kulturelle Logik des professionellen Handelns. Die interviewten Kfz-Mechatroniker richten ihre Arbeitsabläufe danach aus. Zuerst diagnostizieren sie das Problem des Fahrzeugs: „I would check it out and do a diagnosis“ (Andrew Walker, Z.755). Dabei nehmen sie Informationen von den Fahrzeugeigentümern auf. Nach einer ersten Untersuchung und Testergebnissen schlussfolgern sie, was das ursächliche Problem und die richtige Behandlung ist. Indem sie den Kunden im Nachhinein über ihre Arbeit am Fahrzeug berichten, geben sie Informationen aus ihrem professionellen System wieder oder heraus.

Ein weiteres Merkmal in Abbotts Professionstheorie ist die soziale Umgebung, in der eine Profession entsteht. Durch den technologischen Fortschritt entsteht neue Arbeit und mit ihr eine Computertechnologie, nach Abbott eine kommodifizierende Entität, die die Diagnose und Schlussfolgerung übernimmt. Genau dies ist für die Kfz-Mechatroniker nicht der Fall. Den Kfz-Mechatronikern ist bewusst, dass Diagnosegeräte ihnen lediglich Hinweise geben, aber nicht das ursächliche Problem des Fahrzeugs anzeigen und sie deshalb selbst schlussfolgern müssen: „[...] this little hand-held device will read the computer information (,) But it’ll only give you a basic idea of what’s wrong with the car (,) [...] it might tell you that there is an oxygen sensor failure (‘) but it won’t tell you which oxygen sensor (,) So, you’ve got to work that one out (,)“ (Jack Miller, Z.893-898).

Die untenstehende Tabelle stellt die Passung von Abbotts Professionstheorie und ausgewählten Facetten der Quasi-Professionalität der interviewten Kfz-Mechatroniker zusammenfassend dar.

Tabelle 1: **Passung Abbotts Professionstheorie und Konzept der Quasi-Profession**

| Abbotts Professionstheorie | Ergebnisse der Kfz-Mechatroniker-Studie |
|---------------------------------------|--|
| Abstraktes Wissen/akademisches Wissen | Transfer von abstraktem Wissen auf konkreten Fall |
| Jurisdiktion | Integration des neuen Gebietes Automobilelektronik in den Kfz-Mechaniker-Beruf |
| Diagnose – Schlussfolgern – Behandeln | Alle drei Handlungen werden ausgeführt |
| Soziale Umgebung der Profession | Weiterentwicklung der Automobiltechnologie und des Werkzeugs |

4.2.2 Parsons' Strukturfunctionalistischer Professionstheorie

Parsons hat seine Professionstheorie entlang des Arztberufs entwickelt und stellt als erstes Merkmal den Fokus der professionellen Praxis – *Gesundheitsstörungen von Individuen* – und damit die Hauptaufgaben der Behandlung und Prävention fest. Der Fokus der Kfz-Mechatroniker richtet sich auf die *Straßentauglichkeit von Fahrzeugen*. Dabei geht es zum einen um die Reparatur (Behandlung) und zum anderen um die Wartung (Prävention) von Automobilen. „[...] that's what our job is about is keeping people's cars on the road [...] preventing them having problems with them“ (Andrew Walker, Z.1331-1333).

Nach Parsons konstituiert sich die Arztprofession aus den zwei institutionalisierten *Rollen*, der des *Arztes* und der des *Patienten*. Der Kfz-Mechatroniker ist für zwei ‚Patienten‘ zuständig. Er widmet sich sowohl dem Fahrzeug als auch dem/der Fahrzeugeigentümer/in. Die Rolle des Kfz-Mechatronikers besteht in erster Linie darin, sich um straßenuntaugliche Automobile zu kümmern – dies ist ein spezialisierter Vollzeitberuf: „dass eigentlich täglich jedes Auto n neuer Patient ist“ (Z.2137f.). Der Kfz-Mechatroniker ist ein Spezialist, dessen Superiorität in seiner fachlichen Ausbildung und Erfahrung liegt: „Naja, Qualifikation erst mal auf jeden Fall, ne (,) Dass er mehr weiß wie der Kunde (,)“ (Thorsten Schmeling, Z.318); „I mean 90 percent of my job (–) or my skill base is experience (,)“ (Jack Miller, Z.642). Die Kfz-Mechatroniker bedienen zwei gesellschaftliche Zentralwerte: das Wohlergehen des Fahrzeugs und das des Eigentümers. Sie stehen über persönlichen Interessen und dem Anspruch des Kfz-Mechatronikers, viel Geld zu verdienen: „Values (‘) are honesty and do/get the job right“ (Kevin Perry, Z.605f.); „[...] being a credit to the product“ (Andrew Walker, Z.958); „grundsätzlich is' jeder erst mal sehr positiv dem Kunden gegenüber eingestellt und will dem Kunden helfen egal wie (,) Der Kunde muss irgendwie weiterkommen mit seinem Auto und das hat Priorität (,)“ (Oliver Lehmann, Z.2388-2390).

Auch die *Rolle des/der Erkrankten* nehmen die interviewten Kfz-Mechatroniker in ihrer Arbeit zweifach wahr: das Fahrzeug selbst und die Fahrzeugeigentümer/-innen. Sie benötigen Hilfe, ihnen fehlt die fachliche Kompetenz, um das Fahrzeug selbst in einen straßentauglichen Zustand zu versetzen, und außerdem sind sie emotional involviert: „So, the irate cus-

tomers is certainly a big challenge (,) or the customer who comes in (‘) slams the door open and shouts at you ’cause you’ve scratched his wheel (‘) He’s got alu wheel on his cars, this alu wheels are expensive wheels (‘) and you’ve scratched it (‘) But you haven’t scratched it (‘)“ (Jack Miller, Z.1318-1322). Im Rahmen ihrer Interaktionsarbeit müssen die Kfz-Mechatroniker hier auch Emotionsarbeit leisten.

4.2.3 *Quasi-Profession als ‚Zwischenkategorie‘ in der modernen Arbeitswelt?*

Im vorangehenden Kapitel wird der recht umfangreiche Anteil von Interaktionsarbeit deutlich, wodurch die moderne Arbeitswelt auch gekennzeichnet ist. Die interviewten Kfz-Mechatroniker stehen mit den Kunden in einer zweifachen fachlichen Kommunikation: zum einen auf das Objekt Fahrzeug und zum anderen auf den Kunden als Fahrzeugeigentümer mit Wünschen und Nöten bezogen. Dies verlangt professionelle Kommunikationsstrategien und bestätigt die Befunde der Interaktionsforschung, dass Berufe zunehmend mit Interaktionsarbeit ‚angereichert‘ werden und durch Professionalität geprägt sind.

Weiterhin konnte im Kapitel 3 empirisch belegt werden, dass die moderne Arbeitswelt von deutschen und englischen Kfz-Mechatronikern eine Professionalisierung erfahren hat, d. h. es werden Anforderungen an die Kfz-Mechatroniker gestellt, die nach dem soziologischen Professionsverständnis von Abbott und Parsons nur von Professionen verlangt werden.

Letztlich wurde im vierten Kapitel die als Reaktion auf die neuen Arbeitsanforderungen entwickelte Quasi-Profession der deutschen und englischen Kfz-Mechatroniker mittels empirischer Daten dargelegt und in Bezug zu Abbotts und Parsons Professionstheorie gesetzt. Beiden der im Kapitel 1 umrissenen interaktionistischen und strukturfunktionalistischen Professionstheorien ist gemeinsam, dass es erstens die Aufgabe der Profession ist, eine Dienstleistung für ihr zugeschriebenes Klientel zu erbringen, zweitens akademisches Wissen auf außeralltägliche Probleme angewendet wird und drittens das Handeln des Professionellen dem Gemeinwohl untergeordnet wird (vgl. Nittel 2000, 23). Die im Kapitel 4.2.1 und 4.2.2 dargestellten empirischen Ergebnisse zeigen, dass die ‚Grundkategorie‘ akademische Ausbildung bzw. akademisches Wissen bei dem Kfz-Mechatroniker-Beruf nicht erfüllt wird. Der Beruf bietet jedoch eine spezielle Dienstleistung für ein zugeschriebenes Klientel an, arbeitet fallverstehend und bezieht professionelles Handeln auf das Gemeinwohl des Kunden und des Fahrzeugs. Deshalb wird der Kfz-Mechatroniker-Beruf von der Autorin als eine Quasi-Profession bezeichnet. Mit dieser Bezeichnung soll der fehlenden Erfüllung der Grundkategorie akademische Ausbildung Rechnung getragen werden.

5 **Beruf, Quasi-Profession, Profession – quo vadis?**

Abschließend soll die Frage thematisiert werden, wie sinnvoll es ist, an einer strikten Begriffstrennung von Beruf, Quasi-Profession und Profession festzuhalten und welche Alternative es gibt.

Wie in den obigen Ausführungen verdeutlicht, ist gemäß der klassischen merkmalsorientierten Professionsmodelle das akademische Wissen das Merkmal, welches eine Quasi-Profes-

sion von einer Profession unterscheidet. Aber welche Relevanz spielt das akademische Wissen überhaupt im Umgang mit beruflichen Herausforderungen? In einer Arbeitswelt wie bspw. der des Kfz-Mechatronikers, die sich stetig und rasant weiterentwickelt, in der neue Arbeitsgegenstände und Dienstleistungen entstehen und andere sich wandeln und auflösen, gibt es nur begrenzt einen harten ‚Berufskern‘. Die ‚eigentliche Arbeit‘ wird immer mehr angereichert durch zusätzliche und speziellere Tätigkeiten, wie bspw. Interaktionsarbeit. Dies erfordert eine aktive und lebenslange Lerneinstellung sowie erfolgreiche Lernstrategien, d. h. auch das *Wissen darüber wie man lernt*. Zudem werden die Kfz-Mechatroniker *mit Paradoxien professionellen Handelns* konfrontiert und müssen mit diesen *umgehen*. So möchten sie (und es ist auch auf Grund der Komplexität des Fahrzeugs erforderlich) *fallverstehend arbeiten, in Zusammenhängen denken* und Reparaturarbeit am Fahrzeug leisten und nicht automatisiert einzelne Bauteile im Fahrzeug austauschen, wie es von (einigen) Automobilherstellern gewünscht ist. Ein weiteres Beispiel ist, dass durch die geforderte aufwendige Dokumentationspflicht der einzelnen Arbeitsschritte die Kfz-Mechatroniker von ihrer eigentlichen Arbeit am Fahrzeug abgehalten und der Großteil der Arbeitszeit kann nicht mehr der fachlichen Arbeit am Automobil gewidmet sondern muss für administrative Aufgaben genutzt werden. Zuletzt sei auf eine weitere Paradoxie, mit der die Kfz-Mechatroniker umgehen müssen, hingewiesen. Der Kfz-Mechatroniker möchte eine für den/die Kunden/in kostengünstige Reparatur durchführen, aber gleichzeitig will er dem Fahrzeug gegenüber eine angemessene und damit gegebenenfalls umfangreichere Reparatur ausführen und damit dem/der Kunden/in ein sicheres Fahrzeug übergeben. „[...] es gibt och Leute, die kamen oder kommen ‚Brauchste jar nich velle machen (,) Fahr ich ja bloß mit offm Acker‘ [...] Den seh ich heute noch rumfahren (‘) [...] man muss denn [...] als Meester [...] zusehen, wie man das geregelt kriegt [...]“ (Ralf Peters, Z.1696-1608). Hier muss der Kfz-Mechatroniker seine Arbeitsziele und -werte reflektieren und eine Lösung für dieses Dilemma finden.

All dies zeigt, dass reines Fachwissen für erfolgreiches berufliches Handeln oder auch professionelles Handeln nicht mehr ausreicht. Neben der Kompetenz der sozialen Interaktion und Kooperation, die für erfolgreiche Interaktion notwendig ist (vgl. Böhle 2006), bedarf es *Reflexionswissen*. Diese Entwicklung wird auch in anderen Berufsgruppen sichtbar, bspw. in Beratungsberufen (vgl. Schütze 1992; Tiefel 2004). Damit ist eine Einordnung von verschiedenen Tätigkeiten/Berufen als Profession oder eben nicht-Profession gemäß der klassischen merkmalsorientierten Professionstheorien nicht länger haltbar. Auch Meuser wirft diese Frage – in Kontext der Veränderungen im Arztberuf – auf: „[w]enn zentrale Bestimmungsmerkmale des professionssoziologischen Begriffs der Profession bei einer ‚Kernprofession; wie der Medizin zunehmend abhanden kommen, drängt sich die Frage nach der empirischen Erklärungskraft dieser Merkmale nachgerade auf“ (Meuser 2005, 262). Somit scheint es wenig förderlich zu sein, weiterhin mit einer starren Begriffstrennung von Beruf, Quasi-Profession und Profession zu arbeiten. Stattdessen zeigen die präsentierten empirischen Daten, dass das Handeln – das professionelle Handeln – der zentrale Aspekt ist. Meusers (2005) Aufsatztitel „Professionelles Handeln ohne Profession“ spiegelt wider, dass ein Professionsdiskurs, der den Handlungsbegriff als zentrale Kategorie nimmt, eine Alternative darstellt. Nach Meuser ist professionelles Handeln außerhalb von Professionen möglich und argumentiert, dass dies

durch Expertenwissen und dem innovatorischem Element des Handelns möglich ist. Dabei betont er, dass Professionalität stets eine individuelle Kompetenz ist. Dieser alternative Ansatz des professionellen Handelns ermöglicht bspw. hemmende und fördernde Faktoren für das professionelle Handeln in verschiedenen Berufen zu untersuchen und damit die Professionalisierungsentwicklungen in diesen Berufen zu erklären.

Literatur

Abbott, A. (1992): *They System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. Chicago.

Beck, U./Brater, M./Daheim H. (1980): *Soziologie der Arbeit und der Berufe. Grundlagen, Problemfelder, Forschungsergebnisse*. Reinbek bei Hamburg.

Böhle, F. (2006): Typologie und strukturelle Probleme von Interaktionsarbeit. In: Böhle, F./Glaser, J. (Hrsg.): *Arbeit in der Interaktion – Interaktion als Arbeit. Arbeitsorganisationen und Interaktionsarbeit in der Dienstleistung*. Wiesbaden, 325-347.

Böhle, F./Glaser, J. (2006): *Interaktion als Arbeit – Ausgangspunkt*. In: Böhle, F./Glaser, J. (Hrsg.): *Arbeit in der Interaktion – Interaktion als Arbeit. Arbeitsorganisationen und Interaktionsarbeit in der Dienstleistung*. Wiesbaden, 11-15.

Böhle, F./Glaser, J. (Hrsg.) (2006): *Arbeit in der Interaktion – Interaktion als Arbeit. Arbeitsorganisationen und Interaktionsarbeit in der Dienstleistung*. Wiesbaden.

Deißinger, T. (1998): *Beruflichkeit als „organisierendes Prinzip“ der deutschen Berufsausbildung*. Markt Schwaben.

Deißinger, T. (1999): *Beruflichkeit als Zusammenhang. Ein Vergleich mit England*. In: Harney, K./Ternoth, H-E. (Hrsg.): *Beruf und Berufsbildung. Situation, Reformperspektiven, Gestaltungsmöglichkeiten*. Weinheim und Basel, 189-207.

Fischer, W./Kohli, M. (1987): *Biographieforschung*. In: Voges, W. (Hrsg.): *Methoden der Biographie- und Lebenslaufforschung*. Opladen, 25-49.

Frenz, M./Unger, T./Schlick, Ch. M. (Hrsg.) (2011): *Moderne Beruflichkeit. Untersuchungen in der Energieberatung*. Bielefeld.

Frenz, M./Unger, T./Schlick, Ch. M. (2011): *Moderne Beruflichkeit am Beispiel der Energieberatung*. In: Frenz, M./Unger, T./Schlick, Ch. M. (Hrsg.): *Moderne Beruflichkeit. Untersuchungen in der Energieberatung*. Bielefeld, 9-20.

Gericke, E. (2014): *Biografische Berufsorientierungen von Kfz-Mechatronikern in Deutschland und England. Eine qualitative Vergleichsstudie*. Opladen.

Giegel, H-J./Frank, G./Billerbeck, U. (1988): *Industriearbeit und Selbstbehauptung. Berufsbiographische Orientierung und Gesundheitsverhalten in gefährdeten Lebensverhältnissen*. Opladen.

IG Metall (2014): *Erweiterte moderne Beruflichkeit. Diskussionspapier für ein gemeinsames Leitbild für die betrieblich-duale und die hochschulische Berufsbildung*. Frankfurt a. M.

Online: [https://www.dega-
vet.de/_media/PDF_allgemein/Erweiterte_moderne_Beruflichkeit.pdf](https://www.dega-
vet.de/_media/PDF_allgemein/Erweiterte_moderne_Beruflichkeit.pdf) (16.10.2015).

Jakob, G. (2010): Biographische Forschung mit dem narrativen Interview. In: Friebertshäuser, B./Langer, A./Prenzel, A./Richter, S. (Hrsg.): Handbuch qualitativer Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft. 3. Auflage. Weinheim, 219-233.

Kälble, K. (2014): Die ärztliche Profession und ärztliches Handeln im Spannungsfeld von Medizin und Ökonomie. In: G+G Wissenschaft, Jg. 14, H. 3, 16-25. Online: http://www.wido.de/fileadmin/wido/downloads/pdf_ggw/wido_ggw_0314_kaelble.pdf (16.10.2015).

Krüger, H.-H./Marotzki, W. (2006): Biographieforschung und Erziehungswissenschaft – Einleitende Anmerkungen. In: Krüger, H.-H. (Hrsg.): Handbuch erziehungswissenschaftliche Biographieforschung. 2. Auflage. Wiesbaden, 7-9.

Lempert, W. (2002): Berufliche Sozialisation oder was Berufe aus Menschen machen. Eine Einführung. 2. Auflage, Baltmannsweiler.

Nittel, D. (2000): Von der Mission zur Profession? Stand und Perspektive der Verberuflichung in der Erwachsenenbildung. Bielefeld.

Meuser, M. (2005): Professionelles handeln ohne Profession? Eine Begriffsrekonstruktion. In: Pfadenhauer, M. (Hrsg.): Professionelles Handeln. Wiesbaden, 253-264.

Meyer, R. (2000): Qualifizierung für moderne Beruflichkeit. Soziale Organisation der Arbeit von Facharbeiterberufen bis zu Managertätigkeiten. Münster.

Parsons, T. (1997): The Social System. 2. Auflage. London.

Schulze, T. (2006): Biographieforschung in der Erziehungswissenschaft. Gegenstandsbereich und Bedeutung. In: Krüger, H.-H. (Hrsg.): Handbuch erziehungswissenschaftliche Biographieforschung. 2. Auflage. Wiesbaden, 35-57.

Schütze, F. (1983): Biographieforschung und narratives Interview. In: Neue Praxis, 13, H. 3, 283-293.

Schütze, F. (1992): Sozialarbeit als „bescheidene“ Profession. In: Dewe, B./Ferchoff, W./Radtke, F.-O. (Hrsg.): Erziehen als Profession: zur Logik professionellen Handelns in pädagogischen Feldern. Opladen, 132-170.

Strauss, A. L./Corbin, J. M. (1995): Grounded theory. Grundlagen qualitativer Sozialforschung. Weinheim.

Tiefel, S. (2004): Beratung und Reflexion: eine qualitative Studie zu professionellem Beratungshandeln in der Moderne. Wiesbaden.

Wagner, G. (2000): Berufsbiographische Aktualisierung von Anerkennungsverhältnissen. Identität zwischen Perspektivität und Patchwork. In: Holtgrewe, U. (Hrsg.): Anerkennung und Arbeit. Konstanz, 141-169.

Weber, M. (1980): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der Verstehenden Soziologie. Tübingen.

Transkriptionszeichen

| | |
|---------------|---|
| (´) | steigende Intonation |
| (˘) | fallende Intonation |
| () | unverständlich (jeweils Länge des Wortes) |
| <u>betont</u> | betont |
| (?) | Frage |
| Wort/ab | Wortabbruch |

Dieser Beitrag wurde dem *bwp@*-Format: **FORSCHUNGSBEITRÄGE** zugeordnet.

Zitieren dieses Beitrages

Gericke, E. E. (2015): Vom Beruf zur Quasi-Profession?. In: *bwp@* Berufs- und Wirtschaftspädagogik – online, Ausgabe 29, 1-18. Online:
http://www.bwpat.de/ausgabe29/gericke_bwpat29.pdf (15-12-2015).

Die Autorin



Dr. ERIKA E. GERICKE

Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
Institut für Berufs- und Betriebspädagogik

Zschokkestr. 32, 39104 Magdeburg

erika.gericke@ovgu.de