

„Einer, der gerochen, gesehen und gespürt hat, was mit dem Meißel passiert, wenn ein Span blau anläuft, bekommt eine enge Beziehung zur Materie“, meint Franz Reithuber (re. u.). Er ist Direktor der HTL Steyr – und damit quasi Talenteschmied für die Autobranche. Fotos: Skarics

Zwischen Pisa und Bologna

HTLs sind ein bewährter Genpool für Techniker der Autoindustrie. Doch in der Bildungsdiskussion werden sie oft infrage gestellt. Rudolf Skarics sprach mit dem Direktor der HTL Steyr, Franz Reithuber.

STANDARD: Ist die HTL als Bildungseinrichtung in Gefahr?

Reithuber: Es gibt gute Chancen für eine gedeihliche Zukunft der HTL, aber wir müssen sie nützen. Es besteht ein zeitliches Fenster durch den Europäischen Qualifikationsrahmen der EU, der in acht Stufen die Qualifikation der Arbeitskräfte aus unterschiedlichen Ausbildungswegen definiert, dazu gehören auch die in der Praxis erworbenen Kenntnisse. Mit dem sogenannten European Qualification Framework will man die Mobilitätsbarrieren senken.

STANDARD: Wie kann man hier eine HTL einordnen?

Reithuber: Wenn es gelingt, den HTL-Ingenieur mit drei Jahren Praxis in Stufe sechs zu positionieren, also auf dem Niveau eines Bachelors, ist die Zukunft nachhaltig gesichert. Natürlich wäre hier noch eine Abschlussprüfung notwendig, die könnte aber die Maturakommissionen durchführen, eventuell mit einer schriftlichen Arbeit, ohne zusätzliche Kosten für den Staat. Das müsste

der Kandidat selbst bezahlen, das wären keine hundert Euro.

STANDARD: Wo liegen die Hürden?

Reithuber: Ich bin überzeugt, wir werden keine Erklärungsprobleme auf EU-Ebene haben. Denkbar ist hingegen ein gewisser Widerstand seitens der tertiären Bildungseinrichtungen (*Fachhochschule, Universitäten, Anm.*), auch seitens kleiner und mittlerer Betriebe ist mit Gegenwind zu rechnen. Die haben ja mit den HTL-Absolventen eine Möglichkeit, zu gut ausgebildeten Arbeitskräften zu kommen, die nicht so teuer sind wie ein Akademiker. Das würde dann weitgehend wegfallen. Andererseits: Wenn die Einstufung auf Niveau sechs nicht gelingt, dann haben die HTLs keine langfristige Zukunftsperspektive.

STANDARD: Worin liegen denn überhaupt die Vorteile der HTL?

Reithuber: Anders als bei technischen Gymnasien, wo nur zusätzliches Gewicht etwa auf Physik, Mathematik gelegt wird, bietet die HTL auch praktischen Unterricht.

Einer, der gerochen, gesehen und gespürt hat, was mit dem Meißel passiert, wenn ein Span blau anläuft, bekommt eine viel engere Beziehung zur Materie. Wichtig ist auch, dass wir die Schüler nach der achten Schulstufe abholen – da sind sie noch verspielt, da können sie für die folgenden Aufgaben initiiert werden. Es gibt aber Überlegungen, das neunte Schuljahr in eine Gesamtschule zu integrieren, dann ist diese Chance vertan. Genauso am oberen Ende: Vielen ist das fünfte Schuljahr ein Dorn im Auge, weil es auch die Synchronisation der Ausbildungswege stört. Fünf Jahre brauchen wir aber, um ein rundes Ausbildungsprogramm zu bieten.

STANDARD: Stichwort Akademikerquote: Die ist ja in Österreich besonders niedrig.

Reithuber: Der EU-Schnitt liegt bei 32 Prozent und soll bis 2020 auf 40 angehoben werden. Österreich ist Schlusslicht und liegt bei etwa 18 Prozent. Gleichzeitig sind wir das achtreichste Land der Welt. Das hat uns nicht das Christkind gebracht. Man muss diese Zahlen auch in Relation zur Wirtschaftskraft sehen. EU-Kommissionspräsident Barroso will jedenfalls den berufsbildenden Sektor stärken, und mit einer Einordnung in Stufe sechs wäre auch die Akademikerquote automatisch viel höher. Sogar Pisa-Musterschüler Finnland interessiert sich für unser System, weil wir eine viel geringere Jugendarbeitslosigkeit haben, während wir beim Pisa-Test im Mittelfeld rangieren.

STANDARD: Die Weichenstellung für einen Beruf sollte doch möglichst spät erfolgen. Ist das mit 14 Jahren nicht zu früh?

Reithuber: Wenn jemand nach der HTL draufkommt, dass dies nicht seines war, ist das noch kein existenzielles Problem, er kriegt ja die Matura und kann sich damit danach in alle Richtungen bewegen. Wir legen auch deshalb viel Wert auf Allgemeinbildung. Heuer hat der erste Jahrgang Fahrzeugtechnik maturiert, der ausschließlich in Englisch unterrichtet wurde.

STANDARD: Man entdeckt hier eine hochmoderne Ausstattung, das muss ja enormes Geld kosten?

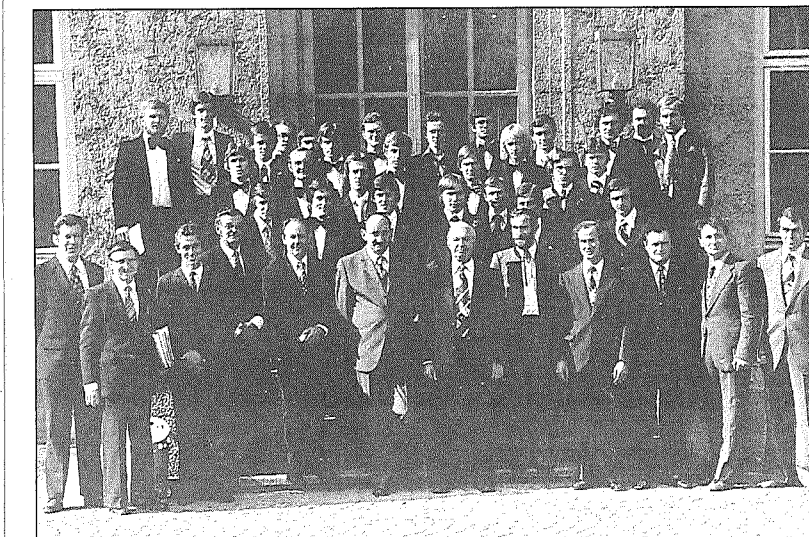
Reithuber: Tatsächlich ist die HTL der teuerste Schultyp. Ein erheblicher Teil der technischen Einrichtungen kommt aber von Sponsoren. Sie wären für den Unterricht nicht unbedingt nötig, helfen aber sehr, ihn lebendig zu gestalten. Zu verdanken haben wir das unseren guten Kontakten zu Absolventen, von denen es viele in der Industrie zu Top-Jobs gebracht haben – und der Tatsache, dass wir in Steyr in die industriestärkste Region Österreichs eingebettet sind. Um nur ein paar einflussreiche Absolventen zu erwähnen: Verbund-Chef Wolfgang Anzengruber oder Fritz Steinparzer, der es als HTL-Ingenieur zum Chef-Motorenentwickler bei BMW gebracht hat und die Verantwortung für die Arbeit einer ganzen Reihe von Doktoren der technischen Wissenschaften trägt. Erst kürzlich wurde Andreas Klauser an die Spitze von CNH (Case New Holland) berufen, wo auch die Steyr-Traktoren dazugehören. Er trägt damit die Verantwortung für mehr als 50.000 Mitarbeiter weltweit.

FRANZ REITHUBER (53) ist Direktor der HTL Steyr und Mitglied mehrere Bildungsgremien der EU. Er ist selbst Absolvent der HTL Steyr.

WISSEN

Ingenieurschule

Österreichs HTLs haben für den Technikernachwuchs der Auto- und Zulieferindustrie eine Schlüsselfunktion. HTL-Absolventen und -Absolventinnen sind gefragt, da sie aufgrund ihrer Kombination aus solider handwerklicher und theoretischer Ausbildung schnell auch für komplexe technische Aufgabenstellungen herangezogen werden können, aber weniger kosten als Fachhochschul- oder Universitätsabgänger.



So sah ein HTL-Steyr-Absolventenjahrgang im vorigen Jahrtausend aus. Einer der Jungs ist Rudolf Skarics – wer, will er nicht verraten.