

Institut für Arbeitsmarkt-
und Berufsforschung

Die Forschungseinrichtung der
Bundesagentur für Arbeit

IAB

IAB-Regional

Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz

1/2016

Berufe in der Fahrzeugführung und Logistik

Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation
in Hessen

Emanuel Bennewitz

ISSN 1861-3578

IAB Hessen

in der Regionaldirektion

Hessen

Berufe in der Fahrzeugführung und Logistik

Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in Hessen

Emanuel Bennewitz (IAB Hessen)

IAB-Regional berichtet über die Forschungsergebnisse des Regionalen Forschungsnetzes des IAB. Schwerpunktmäßig werden die regionalen Unterschiede in Wirtschaft und Arbeitsmarkt – unter Beachtung lokaler Besonderheiten – untersucht. IAB-Regional erscheint in loser Folge in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit und wendet sich an Wissenschaft und Praxis.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----|
| | Zusammenfassung | 9 |
| 1 | Einleitung | 11 |
| 2 | Übersicht über die Klassifikation | 12 |
| 3 | Entwicklung und Struktur des Ausbildungsmarktes | 13 |
| 3.1 | Die Zahl der gemeldeten Bewerber und Berufsausbildungsstellen | 14 |
| 3.2 | Fazit – Gesamteinordnung Hessen | 17 |
| 4 | Entwicklung und Struktur der Beschäftigung | 18 |
| 4.1 | Die Struktur und Entwicklung der Beschäftigung | 18 |
| 4.2 | Die Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ nach Strukturmerkmalen | 22 |
| 4.3 | Fazit - Gesamteinordnung Hessen | 31 |
| 5 | Entwicklung und Struktur der Arbeitslosigkeit | 31 |
| 5.1 | Die Struktur und Entwicklung der Arbeitslosigkeit | 32 |
| 5.2 | Die Arbeitslosigkeit in der „Fahrzeugführung und Logistik“ nach Strukturmerkmalen | 34 |
| 5.3 | Fazit – Gesamteinordnung Hessen | 42 |
| 6 | Struktur und Entwicklung der Zahl der gemeldeten Stellen | 42 |
| 6.1 | Der Bestand gemeldeter Stellen | 43 |
| 6.2 | Die Vakanzzeiten gemeldeter Stellen | 45 |
| 6.3 | Das verfügbare Arbeitskräftepotential – Arbeitslose je gemeldete Stelle | 48 |
| 6.4 | Fazit – Gesamteinordnung Hessen | 50 |
| 7 | Schlussbetrachtung | 50 |
| | Literaturverzeichnis | 52 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1: | Veränderung der Zahl der gemeldeten Bewerber und Berufsausbildungsstellen in Deutschland und den Bundesländern insgesamt 2014/2015 ggü. dem Berichtsjahr 2012/2013, in Prozent | 16 |
| Abbildung 2: | Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ auf die beiden Berufshauptgruppen in Deutschland und den Bundesländern, Juni 2015, in Prozent | 20 |
| Abbildung 3: | Anteil der Frauen an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent | 23 |
| Abbildung 4: | Anteil der Teilzeitbeschäftigten an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent | 24 |
| Abbildung 5: | Anteil der Ausländer an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent | 25 |
| Abbildung 6: | Anteil der Leiharbeitnehmer an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent | 26 |
| Abbildung 7: | Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent | 27 |
| Abbildung 8: | Anteil der „Fachkräfte“ und Helfer an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent | 30 |
| Abbildung 9: | Verteilung der Arbeitslosen der „Fahrzeugführung und Logistik“ auf die beiden Berufshauptgruppen in Deutschland und den Bundesländern, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent | 34 |
| Abbildung 10: | Anteil arbeitsloser Frauen an den Arbeitslosen insgesamt sowie in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent | 35 |
| Abbildung 11: | Gewünschte Arbeitszeit der Arbeitslosen insgesamt sowie in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent | 36 |
| Abbildung 12: | Altersstruktur der Arbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent | 37 |
| Abbildung 13: | Anteil arbeitsloser Ausländer insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent | 39 |
| Abbildung 14: | Anteil der Helfer unter den Arbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent | 40 |

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 15: | Anteil der Langzeitarbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent | 41 |
| Abbildung 16: | Veränderung der Zahl der gemeldeten „Fachkräfte“-Stellen in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Deutschland und den Bundesländern, 2015 ggü. 2013, in Prozent | 44 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-------------|--|----|
| Tabelle 1: | Übersicht der Systematik im Berufsbereich „Fahrzeugführung und Logistik“ nach der Berufsklassifikation 2010 | 13 |
| Tabelle 2: | Verhältnis zwischen gemeldeten Berufsausbildungsstellen und Bewerbern insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ Deutschlands und der Bundesländer zum Ende des Berichtsjahres 2014/2015 | 14 |
| Tabelle 3: | Übersicht über die Bewerber- und Berufsausbildungsstellensituation in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und in Deutschland zum Ende des Berichtsjahres 2014/2015 | 15 |
| Tabelle 4: | Absolute und prozentuale Veränderung der Zahl der Bewerber und Berufsausbildungsstellen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland 2014/2015 ggü. dem Berichtsjahr 2012/2013 | 17 |
| Tabelle 5: | Beschäftigtenanteile der Berufsgruppen an den beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ und „Fahrzeugführung“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent | 21 |
| Tabelle 6: | Veränderung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt, in der „Fahrzeugführung und Logistik“ sowie in den beiden Berufshauptgruppen in Hessen und Deutschland, Juni 2015 ggü. Juni 2013, in Prozent | 22 |
| Tabelle 7: | Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse und deren prozentuale Veränderung in Hessen und Deutschland, Juni 2013 bis Juni 2015 | 29 |
| Tabelle 8: | Arbeitsstellenbestand, Veränderung und Anteil der „Fachkräfte“-Stellen in den Berufsgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, 2015 | 45 |
| Tabelle 9: | Abgeschlossene Vakanzzeit der „Fachkräfte“-Stellen 2015 und deren Veränderung (2015 ggü. 2013) insgesamt und in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland | 46 |
| Tabelle 10: | Abgeschlossene Vakanzzeit der „Fachkräfte“-Stellen und deren Veränderung in den Berufsgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, 2015 | 48 |
| Tabelle 11: | Arbeitslose je „Fachkräfte“-Stelle und Veränderung 2015 ggü. 2013 bezogen auf alle Stellen und auf die Stellen in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland | 49 |

Kartenverzeichnis

| | | |
|----------|--|----|
| Karte 1: | Anteil der Beschäftigten der „Fahrzeugführung und Logistik“ an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland und den Bundesländern, Juni 2015 | 19 |
| Karte 2: | Veränderung der Zahl der Arbeitslosen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Deutschland und den Bundesländern; Jahresdurchschnitte 2015 ggü. 2013, in Prozent | 33 |

Zusammenfassung

Aufgrund des steigenden Bedarfs an Warenversand und Personenbeförderung – bedingt durch Onlinehandel und Mobilität – gewinnt die Beschäftigung in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ immer mehr an Bedeutung. Dies wird zum einen durch die überdurchschnittliche Beschäftigungsentwicklung und zum anderen durch die deutliche Reduktion der Arbeitslosenzahl in der „Fahrzeugführung und Logistik“ belegt. So hat sich die Beschäftigung von Juni 2013 bis Juni 2015 in Hessen um 7,7 Prozent erhöht, die jahresdurchschnittliche Zahl der Arbeitslosen ist von 2013 bis 2015 um 4,9 Prozent gesunken. Der große Zuwachs in der Zahl der gemeldeten Arbeitsstellen deutet zudem daraufhin, dass auch in naher Zukunft die Nachfrage ungebrochen sein wird. Dabei ist die Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ durch drei wesentliche Merkmale geprägt:

Starke Dominanz zweier Berufsgruppen: Über 70 Prozent aller Beschäftigten in der „Fahrzeugführung und Logistik“ Hessens sind in den zwei Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung und Güterumschlag“ sowie „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ tätig. Dabei ist dieser Anteil im Vergleich zu Deutschland (81,8 %) noch unterdurchschnittlich, da Hessen insbesondere bei den „Servicekräften im Personenverkehr“ und bei „Fahrzeugführung im Flugverkehr“ größere Anteile erzielt.

Starke Präsenz von Helfern: Mehr als ein Drittel aller hessischen Beschäftigten in der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist als Helfer tätig. Dabei konzentrieren sich diese ausschließlich auf zwei Berufsgruppen. In der „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung und Güterumschlag“ beläuft sich der Helferanteil auf fast zwei Drittel aller Beschäftigten. In der „Bau- und Transportgeräteführung“ liegt er bei über zwei Fünftel.

Wenig Frauen – viele Ausländer: Die Beschäftigtenstruktur zeigt, dass der Anteil der Frauen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ mit 23 Prozent nur etwa halb so groß ist, wie in der Gesamtbeschäftigungsstruktur. Der Anteil der Beschäftigten mit ausländischer Staatsangehörigkeit ist dagegen mit 20 Prozent überdurchschnittlich groß. Während sich also dieser Berufsbereich für Frauen als unattraktiver erweist, bietet er ausländischen Beschäftigten gute Chancen.

Darüber hinaus ist insbesondere in der „Fahrzeugführung“ die Steigerung des betrieblichen Ausbildungsengagements aber auch die Verbesserung des Berufsbildes ein wichtiges Handlungsfeld. Zwei Fünftel aller in der „Fahrzeugführung“ Beschäftigten sind mindestens 50 Jahre alt, werden also in absehbarer Zeit das Renteneintrittsalter erreichen. Bedingt durch die traditionell gute – durch den Wegfall der Wehrpflicht nun aber versiegt – Versorgungsquelle von Fahrern mit Lkw-Fahrerlaubnis durch die Bundeswehr, besitzt die eigene Ausbildung noch immer einen niedrigen Stellenwert. Gleichzeitig zeigen sich Bewerber bei der Entscheidung zu einer Ausbildung in der „Fahrzeugführung“ eher zurückhaltend.

Keywords:

Arbeitsmarkt, Fachkräfte, Fahrzeugführung, Hessen, Verkehr und Logistik

Wir bedanken uns bei Michaela Fuchs und Oliver Ludewig für die inhaltlichen Anregungen und wertvollen Kommentare sowie bei Annette Röhrig für die umfangreichen Arbeiten rund um die Gestaltung der Veröffentlichung.

1 Einleitung

Mit einem stetig wachsenden Onlinehandel und einer zunehmenden Mobilität der Bevölkerung geht ein gesteigerter Bedarf an Dienstleistungen in diesem Bereich einher. Güter müssen gelagert, transportiert sowie zugestellt und Menschen an ihre Zielorte befördert werden. Dies findet auf den klassischen Transportwegen statt: auf der Straße, mit der Bahn, zu Schiff und mit dem Flugzeug. Aus diesem Grund gewinnt die Beschäftigung in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ immer mehr an Bedeutung. Allein in den letzten drei Jahren hat sich die Beschäftigtenzahl in diesen Berufen deutschlandweit um 7,2 Prozent auf 2,86 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte erhöht. Gleichzeitig mehren sich insbesondere in der „Fahrzeugführung“ die Stimmen, die einen „Fahrermangel“ beklagen und Schwierigkeiten bei der Nachwuchsrekrutierung wie auch der Besetzung von Stellen anmelden (Lohre/Bernecker/Stock 2014).

Dieser Beitrag befasst sich mit der Struktur und Entwicklung in diesem Berufsbereich und setzt sich zum Ziel, für das Bundesland Hessen einen Überblick über die Situation des Arbeitsmarktes in der „Fahrzeugführung und Logistik“ zu liefern. Um die gewonnenen Erkenntnisse für Hessen einordnen zu können, werden die Analysen an Deutschland insgesamt sowie bei ausgewählten Kennziffern auch an anderen Bundesländern gespiegelt.

Dabei wird nach einer kurzen Übersicht über die relevanten Berufe der Klassifikation der Berufe neben einer Betrachtung des Ausbildungsstellenmarktes (Kapitel 3) und einer Beschäftigungsanalyse auf Ebene der berufsfachlichen Gliederung (Kapitel 4) auch auf die Struktur und Entwicklung der Arbeitslosigkeit sowie die Besetzungsmöglichkeit der freien Stellen eingegangen (Kapitel 5 und 6). Jedes dieser Kapitel wird mit einem abschließenden Fazit zur Gesamteinordnung Hessens enden. Im Zuge der Betrachtungen von Beschäftigung und Arbeitslosigkeit werden anhand struktureller und personenbezogener Merkmale besondere Problemlagen angesprochen. So befürchtet man in manchen Berufen eine Überalterung der Beschäftigten, setzt in anderen Berufen sehr stark auf geringfügige Beschäftigung und/oder den Einsatz ungelernten Personals und hat aufgrund von Bewerber- sowie Arbeitskräftemangel andernorts erhebliche Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen.

Es zeigt sich, dass trotz allgemeiner Rückgänge in der Bewerberzahl in der „Fahrzeugführung und Logistik“ Bewerberzuwächse zu verzeichnen sind. Gleiches gilt für die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze. Auf der berufsfachlichen Ebene ist erkennbar, dass das Gesamtbeschäftigungswachstum in Hessen auch von der „Fahrzeugführung und Logistik“ mitgetragen wurde, da sich das Wachstum in Hessen gegenüber Deutschland als stärker erweist. Jedoch zeichnet sich dort bereits jetzt ein großer Ersatzbedarf ab, da ein erheblicher Beschäftigtenanteil innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre die Regelaltersgrenze erreichen wird. Auch setzt man im Vergleich zu Deutschland in Hessen stärker auf geringfügige Beschäftigung sowie die Beschäftigung von Helfern. Mit dem Beschäftigungswachstum der „Fahrzeugführung und Logistik“ Hessens geht eine deutliche Reduktion der Arbeitslosigkeit einher, die eine der positivsten Entwicklungen in Westdeutschland darstellt. Dabei konzentriert sich – analog zur Beschäftigungsstruktur – die Arbeitslosigkeit auf die Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ und „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“. Da im Laufe der vergangenen Jahre das Angebot gemeldeter Stellen immer

weiter angestiegen ist, kann auch in Zukunft von steigender Beschäftigung und sinkender Arbeitslosigkeit in diesem Berufsbereich ausgegangen werden - wenngleich sich immer stärker abzeichnet, dass es zu Engpässen kommen könnte. So werden in der „Fahrzeugführung und Logistik“ die Vakanzenzeiten der angebotenen Stellen länger und es stehen tendenziell weniger Arbeitslose zur Besetzung einer angebotenen Stelle zur Verfügung. Insbesondere vor diesem Hintergrund sind die Betriebe gefordert, vermehrt in Ausbildung zu investieren und attraktivere Beschäftigungsbedingungen zu schaffen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass sich die bereits heute erkennbaren Hinweise auf entstehende Fachkräfteengpässe zu echten Problemlagen verschärfen.

2 Übersicht über die Klassifikation

Bevor mit einer umfangreichen Analyse begonnen werden kann, bedarf es zunächst eines Überblickes über die berufliche Systematik des hier gewählten Begriffes der „Fahrzeugführung und Logistik“.

Für den Bereich der „Fahrzeugführung und Logistik“ finden sich entsprechende Berufsfelder innerhalb der Klassifikation der Berufe im Berufsbereich „Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit“ (1-Steller). Lässt man den Teil „Schutz und Sicherheit“ außen vor, so bleiben in diesem Bereich die zwei Berufshauptgruppen „Verkehrs- und Logistikberufe (außer Fahrzeugführung)“ und „Führer/innen von Fahrzeug- und Transportgeräten“ (2-Steller), welche für die avisierten Untersuchungen relevant sind. Diese beiden Berufshauptgruppen sind wiederum in elf Berufsgruppen (3-Steller) untergliedert. An dieser Stelle sei für die genaue Unterteilung und Bezeichnung auf nachfolgende Tabelle 1 verwiesen.

Für die weiteren Ausführungen wird der Berufsbereich „Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit“ abgekürzt mit „Fahrzeugführung und Logistik“¹. Für die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik (außer Fahrzeugführung)“ wird die Abkürzung „Verkehr und Logistik“ und für die Berufshauptgruppe „Führer/innen von Fahrzeug- und Transportgeräten“ die Abkürzung „Fahrzeugführung“ verwendet.

¹ Der Teil „Schutz und Sicherheit“ bleibt bei allen nachfolgenden Betrachtungen ausgeklammert.

Tabelle 1: Übersicht der Systematik im Berufsbereich „Fahrzeugführung und Logistik“ nach der Berufsklassifikation 2010

| „Fahrzeugführung und Logistik“ | |
|--|---|
| 51 „Verkehr und Logistik“ | 52 „Fahrzeugführung“ |
| 511 Techn. Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs | 521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr |
| 512 Überwachung und Wartung der Verkehrsinfrastruktur | 522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr |
| 513 Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag | 523 Fahrzeugführung im Flugverkehr |
| 514 Servicekräfte im Personenverkehr | 524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr |
| 515 Überwachung und Steuerung des Verkehrsbetriebs | 525 Bau- und Transportgeräteführung |
| 516 Kaufleute – Verkehr und Logistik | |

Quelle: Klassifikation der Berufe 2010, eigene Darstellung.

In der Klassifizierung der Berufe 2010 gibt es nach den 3-stelligen Berufsgruppen noch die Berufsuntergruppen (4-Steller) sowie die Berufsgattungen (5-Steller) (Bundesagentur für Arbeit 2011). Die nachfolgenden Untersuchungen werden sich maximal auf die 3-Stellerebene beziehen. Auf eine detailliertere Betrachtung auf Ebene der 4- bzw. 5-Steller wird aus Gründen der Übersichtlichkeit und einer zum Teil geringen Fallzahl verzichtet. Ebenso entfällt bei den entsprechenden Nennungen im Text die Angabe der Dokumentationskennziffer.

3 Entwicklung und Struktur des Ausbildungsmarktes

Eine der wichtigsten Strategien zur Fachkräftesicherung ist die eigene Ausbildung. In der „Fahrzeugführung“ ist die Ausbildungstätigkeit der Betriebe relativ gering, da über die Kraftfahrerausbildung der Bundeswehr in der Vergangenheit regelmäßig Kraftfahrer in nennenswerten Umfang zur Verfügung standen (Bundesamt für Güterverkehr 2007). Mit dem Wegfall der Wehrpflicht ist auch eine wichtige Versorgungsquelle für Fahrer mit Lkw-Fahrerlaubnis weggefallen (Lohre/Bernecker/Stock 2014). Der Nachschub an Personal ist damit ins Stocken geraten. Obwohl man in der „Fahrzeugführung“ aber einen Fahrermangel beklagt, besitzt die Ausbildung in der „Fahrzeugführung“ nach wie vor einen geringen Stellenwert. In Hessen ist die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen sogar rückläufig. Aufgrund demographischer Veränderungen geht zudem die Zahl der Bewerber immer weiter zurück, was es für die Ausbildungsbetriebe schwerer werden lässt, geeignete Auszubildende zu finden. Wie sich die Situation im Detail darstellt, wird im Folgenden anhand der Ausbildungsstellenmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) beleuchtet.

3.1 Die Zahl der gemeldeten Bewerber und Berufsausbildungsstellen

Zum Ende des Berichtsjahres 2014/2015² gab es in Hessen insgesamt 42.609 gemeldete Bewerber für Berufsausbildungsstellen³. Diesen Bewerbern standen 34.593 gemeldete Berufsausbildungsstellen gegenüber, so dass für jeden Bewerber rein rechnerisch 0,8 Stellen verfügbar waren. Vergleichbar niedrig war das Verhältnis nur in Berlin und in Nordrhein-Westfalen. In allen anderen Bundesländern standen den Bewerbern mehr Stellen zur Verfügung. In sechs Bundesländern gab es sogar einen Überhang an Stellen. Am höchsten war dieser in Mecklenburg-Vorpommern (siehe Tabelle 2). Deutschlandweit gab es für jeden Bewerber 0,9 Berufsausbildungsstellen.

Mit 2.242 gemeldeten Stellen für 2.136 Bewerber belief sich in der „Fahrzeugführung und Logistik“ das Verhältnis zwischen Bewerbern und Stellen auf knapp 1:1. Ein Ergebnis, das in drei weiteren Bundesländern vorliegt. In Deutschland und zehn anderen Bundesländern standen jedem Bewerber mehr als eine Stelle zur Verfügung und lediglich in Berlin und Sachsen standen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ die Bewerber vor einem Ausbildungsplatzmangel (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Verhältnis zwischen gemeldeten Berufsausbildungsstellen und Bewerbern insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ Deutschlands und der Bundesländer zum Ende des Berichtsjahres 2014/2015

| Bundesland | Verfügbare Stellen je Bewerber | |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | Insgesamt | „Fahrzeugführung und Logistik“ |
| Berlin | 0,7 | 0,6 |
| Nordrhein-Westfalen | 0,8 | 1,2 |
| Hessen | 0,8 | 1,0 |
| Schleswig-Holstein | 0,9 | 1,0 |
| Brandenburg | 0,9 | 1,0 |
| Niedersachsen | 0,9 | 1,1 |
| Rheinland-Pfalz | 0,9 | 1,2 |
| Sachsen | 1,0 | 0,9 |
| Sachsen-Anhalt | 1,0 | 1,0 |
| Bremen | 1,0 | 1,8 |
| Baden-Württemberg | 1,1 | 1,4 |
| Saarland | 1,1 | 1,5 |
| Thüringen | 1,2 | 1,2 |
| Bayern | 1,2 | 1,5 |
| Hamburg | 1,2 | 1,7 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 1,3 | 1,1 |
| Deutschland insgesamt | 0,9 | 1,2 |

Quelle: Ausbildungsstellenmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

² Das Berichtsjahr ist der Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September des folgenden Jahres. Um alle Bewerber und Berufsausbildungsstellen, die während eines Berichtsjahres bei den Arbeitsagenturen und Jobcentern gemeldet waren, abzubilden, werden Bewerber und Berufsausbildungsstellen jeweils kumuliert seit Beginn des Berichtsjahres ausgewiesen (Bundesagentur für Arbeit 2016a).

³ Für eine ausführliche Definition der Bewerber und gemeldeten Berufsausbildungsstellen im Sinne der Ausbildungsstellenmarktstatistik der BA siehe: Bundesagentur für Arbeit 2016a.

Auf Ebene der beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ sowie „Fahrzeugführung“ wird offensichtlich, dass sich sowohl die Bewerber als auch die Berufsausbildungsstellen stark auf den Bereich „Verkehr und Logistik“ konzentrieren. 92 Prozent aller gemeldeten Bewerber und fast 84 Prozent der gemeldeten Stellen im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ entfallen in Hessen auf diese Berufshauptgruppe (siehe Tabelle 3). Die „Fahrzeugführung“ spielt nur eine untergeordnete Rolle. Im Bereich „Verkehr und Logistik“ war rein rechnerisch für jede Berufsausbildungsstelle genau ein Bewerber verfügbar. Demgegenüber war in der „Fahrzeugführung“ die Lage bewerberseitig entspannter – jedem Bewerber standen rechnerisch 2,1 Stellen zur Auswahl. Auch auf der Bundesebene ist dieses Bild vorzufinden. 87,5 Prozent aller Bewerber waren dem Bereich „Verkehr und Logistik“ zuzuordnen und lediglich 12,5 Prozent der „Fahrzeugführung“. Ebenso waren es 81,9 Prozent der Berufsausbildungsstellen, die auf die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ entfielen. Die „Fahrzeugführung“ kam auf 18,1 Prozent der Stellen. Jedoch war bei einem Verhältnis von 1,1 Stellen pro Bewerber die Situation deutschlandweit in den Ausbildungsberufen für „Verkehr und Logistik“ etwas besser als in Hessen. Auch in der „Fahrzeugführung“ verfügte man – wenn auch nicht so deutlich wie in Hessen – mit 1,7 Stellen je Bewerber über ein gutes Polster. Diese in Hessen und Deutschland überdurchschnittlichen Verhältnisse in der „Fahrzeugführung“ geben Hinweise darauf, dass dort ein Bewerbermangel vorliegt und das vorhandene Ausbildungsangebot der Betriebe nicht ausgeschöpft wird.

Tabelle 3: Übersicht über die Bewerber- und Berufsausbildungsstellensituation in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und in Deutschland zum Ende des Berichtsjahres 2014/2015

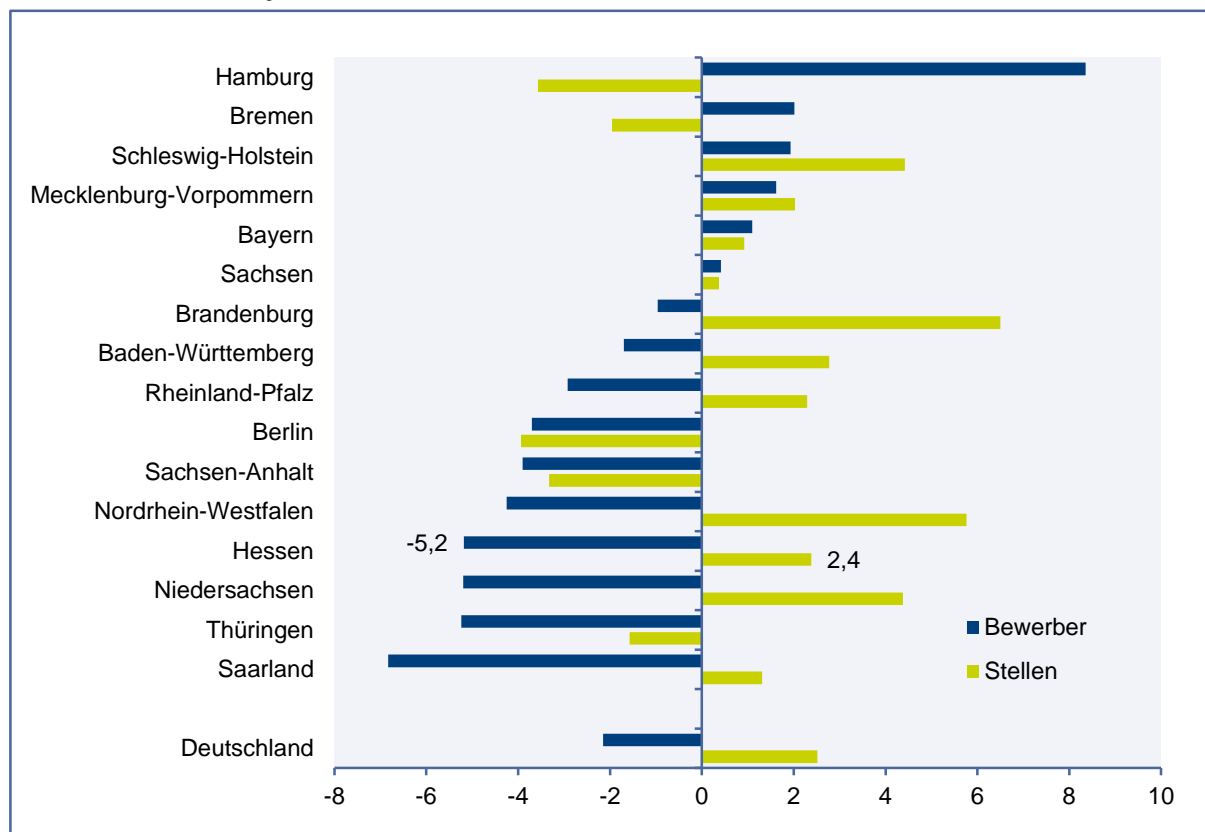
| | Hessen | | Deutschland | |
|--------------------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| | „Verkehr und Logistik“ | „Fahrzeugführung“ | „Verkehr und Logistik“ | „Fahrzeugführung“ |
| Zahl der Bewerber | 1.966 | 170 | 24.815 | 3.540 |
| Zahl der Stellen | 1.877 | 365 | 27.473 | 6.092 |
| Verteilung der Bewerber (in Prozent) | 92,0 | 8,0 | 87,5 | 12,5 |
| Verteilung der Stellen (in Prozent) | 83,7 | 16,3 | 81,9 | 18,1 |
| Stellen pro Bewerber | 1,0 | 2,1 | 1,1 | 1,7 |

Quelle: Ausbildungsstellenmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Seit dem Berichtsjahr 2012/2013 hat sich in Deutschland die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen um 12.747 Stellen erhöht. Dies entspricht einem Anstieg von 2,5 Prozent (siehe Abbildung 1). Zur gleichen Zeit hat sich aber die Zahl der gemeldeten Bewerber um 12.070 Bewerber bzw. 2,2 Prozent reduziert. Ein steigendes Ausbildungsplatzangebot trifft somit auf eine sinkende Nachfrage. Für Hessen ist ein deutlich schlechteres Bild zu erkennen. Zwar hat sich dort die Zahl der gemeldeten Stellen um insgesamt 806 Stellen erhöht und kommt somit mit 2,4 Prozent auf eine zu Deutschland vergleichbare Steigerung. Jedoch liegt ein im Vergleich zu Deutschland mehr als doppelt so starker prozentualer Rückgang der Bewerberzahl vor. Im Berichtsjahr 2014/2015 gab es insgesamt 2.329 Bewerber weniger als noch im Berichtsjahr 2012/2013, was einem Rückgang von 5,2 Prozent entspricht. Mit dieser Situation ist aber nicht nur Hessen konfrontiert. Auch in Niedersachsen, Thüringen und dem Saarland verschärft die demographische Entwicklung die Situation auf dem Ausbildungs-

markt und es sind deutliche Rückgänge in der Zahl der gemeldeten Bewerber zu verzeichnen. Mehr Bewerber gab es in Sachsen, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein sowie Bremen und Hamburg. Bei der Entwicklung der Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen steht Brandenburg, gefolgt von Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Niedersachsen an der Spitze. In den drei Stadtstaaten sowie Sachsen-Anhalt und Thüringen hat sich dagegen die Zahl der gemeldeten Stellen reduziert.

Abbildung 1: Veränderung der Zahl der gemeldeten Bewerber und Berufsausbildungsstellen in Deutschland und den Bundesländern insgesamt 2014/2015 ggü. dem Berichtsjahr 2012/2013, in Prozent



Quelle: Ausbildungsstellenmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

In der „Fahrzeugführung und Logistik“ hat sich entgegen des Gesamttrends die Zahl der Bewerber gegenüber dem Vergleichszeitraum sowohl in Deutschland als auch in fast allen anderen Bundesländern erhöht. Die einzigen Ausnahmen bilden hier – trotz eines Beschäftigungswachstums – die Bundesländer Niedersachsen, Bremen, Berlin und Brandenburg. In Deutschland zählte man seit dem Berichtsjahr 2012/2013 insgesamt 3,9 Prozent mehr Bewerber, in Hessen waren es 3,1 Prozent (siehe Tabelle 4). Die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen hat demgegenüber stärker zugenommen und in Deutschland um 7,8 Prozent zugelegt. Auch hier bleibt Hessen mit 4,8 Prozent hinter der Entwicklung in Gesamtdeutschland zurück. Dabei ist weiterhin zu erkennen, dass die Zahl der gemeldeten Stellen nur in Brandenburg – wenngleich geringfügig – rückläufig war. Demzufolge ging in den meisten Bundesländern mit der steigenden Nachfrage nach Auszubildenden in der „Fahrzeugführung und Logistik“ auch eine steigende Nachfrage seitens der Bewerber einher.

Tabelle 4: Absolute und prozentuale Veränderung der Zahl der Bewerber und Berufsausbildungsstellen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland 2014/2015 ggü. dem Berichtsjahr 2012/2013

| Veränderung | „Fahrzeugführung und Logistik“ | | darunter | | | |
|--------------------------|--------------------------------|------------|------------------------|------------|-------------------|------------|
| | | | „Verkehr und Logistik“ | | „Fahrzeugführung“ | |
| | absolut | in Prozent | absolut | in Prozent | absolut | in Prozent |
| Hessen | | | | | | |
| Bewerber | 65 | 3,1 | 58 | 3,0 | 7 | 4,3 |
| Berufsausbildungsstellen | 102 | 4,8 | 131 | 7,5 | -29 | -7,4 |
| Deutschland | | | | | | |
| Bewerber | 1.057 | 3,9 | 762 | 3,2 | 295 | 9,1 |
| Berufsausbildungsstellen | 2.428 | 7,8 | 2.387 | 9,5 | 41 | 0,7 |

Quelle: Ausbildungsstellenmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Für Deutschland und Hessen entfällt der Großteil des Bewerberzuwachses auf die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“. Von den gegenüber dem Berichtsjahr 2012/2013 mehr registrierten Bewerbern kommen deutschlandweit 72,1 Prozent und in Hessen 89,2 Prozent auf diese Berufshauptgruppe. Bei den gemeldeten Berufsausbildungsstellen in der „Fahrzeugführung“ liegt in Hessen sogar eine Negativentwicklung vor und es gab gegenüber dem Berichtsjahr 2012/2013 weniger Stellen. Demzufolge wurde der Zuwachs an gemeldeten Stellen in Hessen ausschließlich von der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ getragen. Auch bei einer bundesweiten Betrachtung ist dies ähnlich, da dort mit 98,3 Prozent ebenfalls fast alle der zusätzlich gemeldeten Stellen dieser Berufshauptgruppe zuzuschreiben sind. Die schwache Entwicklung in der Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen für die „Fahrzeugführung“ könnte damit im Zusammenhang stehen, dass insbesondere die „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ unter dem Trend der Verlagerung von Verkehrsanteilen von den deutschen und westeuropäischen Frachtführern auf Unternehmen mit Sitz in Osteuropa zu leiden hat. Dies führt dazu, dass es dort zu fortlaufenden Verlusten von Marktanteilen kommt (Lohre/Bernecker/Stock 2014), was sich wiederum bremsend auf das Ausbildungsengagement der Betriebe und die Beschäftigung auswirkt.

3.2 Fazit – Gesamteinordnung Hessen

Insgesamt ist die Situation auf dem hessischen Ausbildungsstellenmarkt durchwachsen. Während bei der Betrachtung über alle Berufe hinweg in Hessen im Vergleich zu Deutschland weniger Berufsausbildungsstellen für die gemeldeten Bewerber vorhanden waren, sind in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen mehr Stellen pro Bewerber verfügbar als in Deutschland. Innerhalb der „Fahrzeugführung und Logistik“ spielt die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ sowohl in Deutschland wie auch in Hessen eine dominante Rolle, hat aber in Hessen einen noch größeren Stellenwert als in Deutschland. Sowohl in Bezug auf die gemeldeten Stellen als auch in Bezug auf die Bewerber entfallen in Hessen anteilig mehr auf den Bereich „Verkehr und Logistik“ als in Deutschland. Dabei liegt Hessen aber bei dem Verhältnis der verfügbaren Stellen pro Bewerber mit Deutschland auf vergleichbarem Niveau. Die „Fahrzeugführung“ dagegen ist ein Bereich, auf den wenige Stellen und noch weniger Bewerber entfallen. Da der Bereich „Verkehr und Logistik“ in Hessen einen höheren

Stellenwert besitzt, ist dies in Hessen noch ausgeprägter als in Deutschland. Dennoch standen in Hessen rein rechnerisch in der „Fahrzeugführung“ den Bewerbern mehr Stellen zur Verfügung als in Deutschland.

Sowohl in Deutschland als auch in Hessen hat sich gegenüber dem Berichtsjahr 2012/2013 die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen insgesamt erhöht. Die Zahl der gemeldeten Bewerber hat abgenommen. Dabei fällt in Hessen der Rückgang in der Bewerberzahl prozentual stärker aus, als in Deutschland. In der „Fahrzeugführung und Logistik“ liegt dagegen in Deutschland und in Hessen sowohl bei den Bewerbern als auch bei den Stellen ein Anstieg vor. Diese positive Entwicklung ist jedoch beinahe ausschließlich auf die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ zurückzuführen. In Hessen war in der „Fahrzeugführung“ die Zahl der Berufsausbildungsstellen sogar rückläufig und könnte bei einer konstant niedrigen Bewerberzahl ein Hinweis auf strukturelle Ausbildungshindernisse seitens der Betriebe sein. Dies ist vor dem Hintergrund des erhöhten Bedarfes der Betriebe umso kritischer zu bewerten. Daher ist es insbesondere in der „Fahrzeugführung“ besonders wichtig, das betriebliche Ausbildungsengagement zu erhöhen und zugleich das Berufsimago deutlich zu verbessern.

4 Entwicklung und Struktur der Beschäftigung

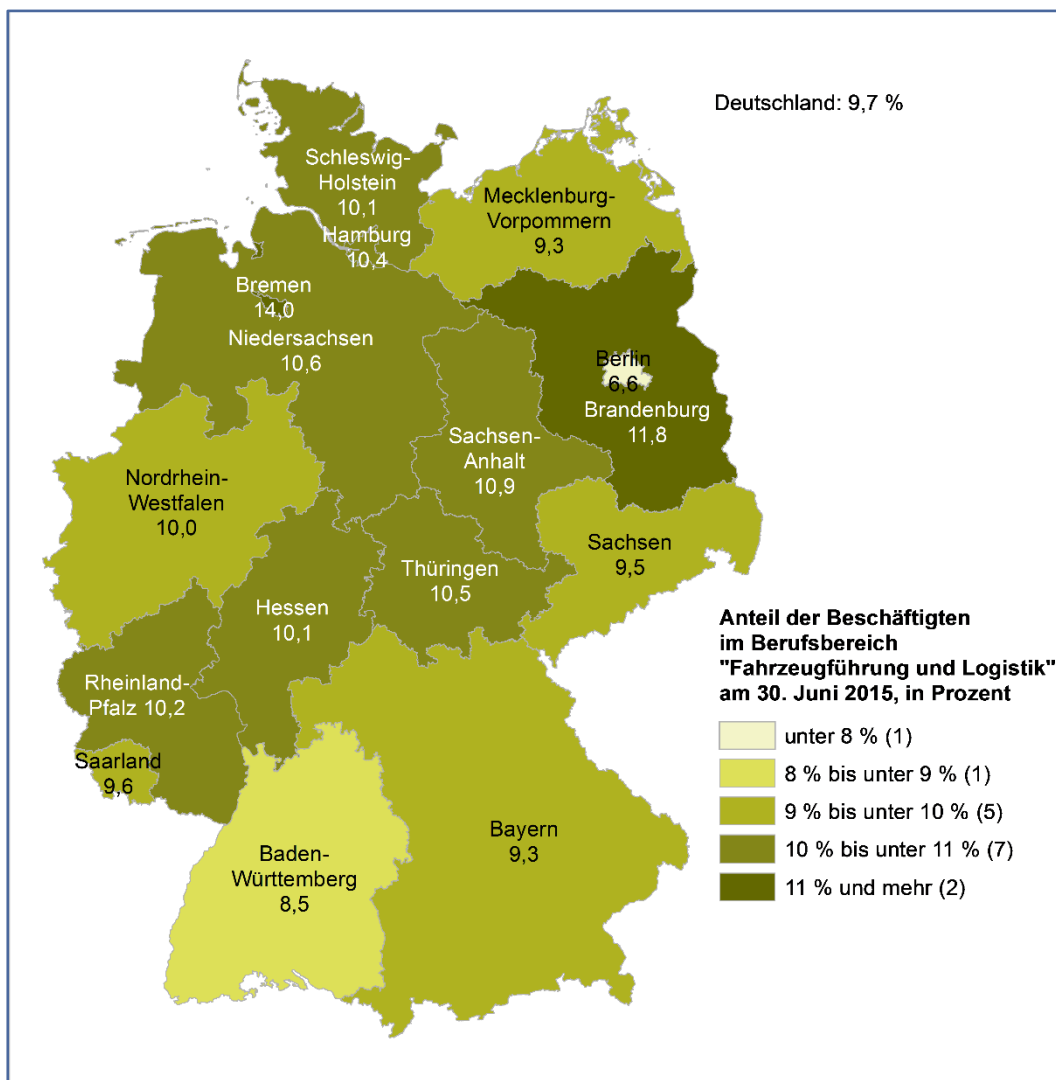
Für einen Überblick über den Arbeitsmarkt im Bereich der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist die Beschäftigungssituation zu berücksichtigen. Im Folgenden werden für diesen Berufsbe-
reich sowie die beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ und „Fahrzeugführung“ die Beschäftigtenangaben zum 30. Juni 2015 sowie deren Entwicklungen gegenüber Juni 2013 dargestellt. Dabei wird auch auf bestimmte Strukturmerkmale, wie Alters- und Geschlechtsverteilungen, Arbeitszeit und Ausländeranteile eingegangen. Die Datenbasis wird von der Beschäftigungsstatistik der BA gestellt⁴.

4.1 Die Struktur und Entwicklung der Beschäftigung

In beiden Berufshauptgruppen sind bundesweit insgesamt etwa 2,86 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Dabei entfallen auf die Hauptgruppe „Verkehr und Logistik“ 1,82 Mio. (63,5 %) und auf die „Fahrzeugführung“ 1,04 Mio. (36,5 %) Beschäftigte. Der Beschäftigtenanteil dieser Berufshauptgruppen entspricht damit 9,7 Prozent der Gesamtbeschäftigung Deutschlands (siehe Karte 1). Gemessen an der gesamten sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Hessen (2,31 Mio.) entsprechen die 234 Tsd. Beschäftigten dieser beiden Berufshauptgruppen einem Anteil von 10,1 Prozent, womit in Hessen der Anteil für Deutschland leicht übertroffen wird. Im Vergleich zu den anderen Ländern liegt Hessen damit im durchschnittlichen Bereich. So schwanken die Anteile der meisten anderen Länder in einem Wertebereich von +/-1,2 Prozentpunkten um den Bundesanteil. Lediglich Bremen und Berlin weichen mit 14,0 bzw. 6,6 Prozent deutlich ab.

⁴ Alle Angaben des Beschäftigungskapitels sind ohne Auszubildende und beziehen sich auf Beschäftigungsangaben am Arbeitsort.

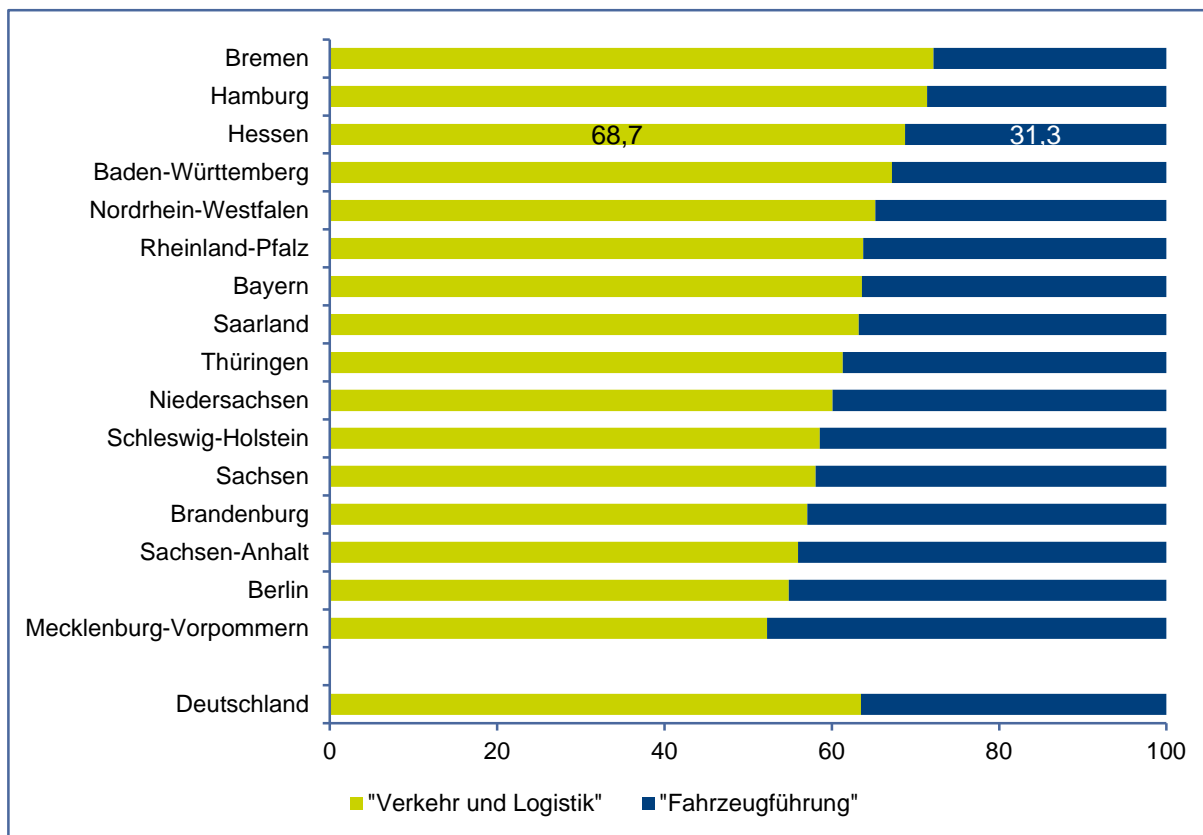
Karte 1: Anteil der Beschäftigten der „Fahrzeugführung und Logistik“ an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland und den Bundesländern, Juni 2015



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; GeoBasis-DE / BKG 2015; eigene Berechnungen.

Die Verteilung der Beschäftigten zwischen den beiden Berufshauptgruppen ist in Hessen mit 161 Tsd. Beschäftigten in der Hauptgruppe „Verkehr und Logistik“ und 73 Tsd. in der „Fahrzeugführung“ mit einem Verhältnis von etwa 2:1 ungefähr der Struktur in Deutschland entsprechend. Bei einem Anteil von 63,5 Prozent für die Hauptgruppe „Verkehr und Logistik“ in Deutschland liegt Hessen 5,2 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass in Hessen die Berufe der „Fahrzeugführung“ einen etwas geringeren Stellenwert besitzen, als dies in Deutschland der Fall ist. Auch in den anderen westdeutschen Ländern ist die Verteilung ähnlich. Lediglich die größten Logistikzentren Deutschlands – Bremen und Hamburg – fallen an dieser Stelle mit Anteilen von über 70 Prozent für die Berufe für „Verkehr und Logistik“ auf. In den ostdeutschen Ländern dagegen kommt mit Ausnahme Thüringens der Beschäftigung in der „Fahrzeugführung“ eine überdurchschnittliche Bedeutung zu. Hier werden Anteile zwischen 41,9 Prozent (Sachsen) und 47,7 Prozent (Mecklenburg-Vorpommern) erreicht (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ auf die beiden Berufshauptgruppen in Deutschland und den Bundesländern, Juni 2015, in Prozent



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Betrachtet man die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung auf Ebene der Berufsgruppen, erkennt man deutlich, dass die Beschäftigung in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ in Deutschland mit 81,8 Prozent im Wesentlichen von der Beschäftigung in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ dominiert ist (siehe Tabelle 5). Weitere 9,2 Prozent entfallen auf „Kaufleute – Verkehr und Logistik“. Die anderen vier Berufsgruppen haben dagegen nur einen untergeordneten Stellenwert. In der Berufshauptgruppe „Fahrzeugführung“ übt die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ eine deutliche Dominanz aus. In dieser sind ebenfalls 81,8 Prozent aller Beschäftigten dieser Berufshauptgruppe tätig. Einen nennenswerten Anteil erreicht in dieser Berufshauptgruppe lediglich die „Bau- und Transportgeräteführung“ mit 13,7 Prozent. Dieses Bild ist auch in Hessen nicht grundlegend verschieden. Allerdings ist in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ der Anteil der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post, Zustellung und Güterumschlag“ mit 68 Prozent – wenngleich noch immer sehr groß – unterdurchschnittlich. Dies ist in Hessen durch größere Beschäftigtenanteile in den Berufsgruppen „Servicekräfte im Personenverkehr“ und „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ bedingt. Gleichzeitig ist in der Berufshauptgruppe „Fahrzeugführung“ die Dominanz der „Fahrzeugführer im Straßenverkehr“ mit 80 Prozent gegenüber Deutschland dezent unterdurchschnittlich, da für Hessen der Anteil der „Fahrzeugführer im Flugverkehr“ aufgrund des Frankfurter Flughafens erwartungsgemäß höher ausfällt als im Bundesdurchschnitt.

Tabelle 5: Beschäftigtenanteile der Berufsgruppen an den beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ und „Fahrzeugführung“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent

| Berufsgruppe | „Verkehr und Logistik“ | |
|---|------------------------|-------------|
| | Hessen | Deutschland |
| 511 Tech. Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs | 1,5 | 1,2 |
| 512 Überwachung und Wartung der Verkehrsinfrastruktur | 1,3 | 1,9 |
| 513 Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag | 68,0 | 81,8 |
| 514 Servicekräfte im Personenverkehr | 13,6 | 3,1 |
| 515 Überwachung und Steuerung des Verkehrsbetriebs | 4,0 | 2,8 |
| 516 Kaufleute - Verkehr und Logistik | 11,6 | 9,2 |
| Berufsgruppe | „Fahrzeugführung“ | |
| | Hessen | Deutschland |
| 521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr | 80,0 | 81,8 |
| 522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr | 2,9 | 2,7 |
| 523 Fahrzeugführung im Flugverkehr | 5,4 | 1,0 |
| 524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr | 0,2 | 0,8 |
| 525 Bau- und Transportgeräteführung | 11,5 | 13,7 |

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung ist in Deutschland seit dem Jahr 2013 insgesamt um fast 1,19 Mio. Personen angestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von 4,2 Prozent (siehe Tabelle 6). Die Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ zeigt mit einem Zuwachs von 7,2 Prozent ein erkennbar stärkeres Wachstum. Dabei entfallen von den rund 192 Tsd. zusätzlichen Beschäftigten etwa 151 Tsd. auf die Beschäftigung in den Berufen für „Verkehr und Logistik“. Die Entwicklung in dieser Berufsgruppe ist demnach mit einem Zuwachs von neun Prozent mehr als doppelt so stark wie in der „Fahrzeugführung“, die mit ihrer Steigerung von 4,2 Prozent genau mit der Beschäftigungsentwicklung in Deutschland insgesamt übereinstimmt. In Hessen hat sich die Beschäftigung mit einer Steigerung um 4,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2013 vergleichbar zu Deutschland entwickelt. Betrachtet man die Entwicklung über beide Berufshauptgruppen hinweg, liegt Hessen mit einer Erhöhung um 7,7 Prozent seit Juni 2013 leicht über dem Bundesdurchschnitt. Auch hier zeigt sich in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ ein deutlich stärkeres Wachstum als in der „Fahrzeugführung“. Dem Zuwachs von 8,7 Prozent in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ steht ein Anstieg von 5,5 Prozent in der „Fahrzeugführung“ gegenüber.

Tabelle 6: Veränderung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt, in der „Fahrzeugführung und Logistik“ sowie in den beiden Berufshauptgruppen in Hessen und Deutschland, Juni 2015 ggü. Juni 2013, in Prozent

| | Hessen | Deutschland |
|--------------------------------|--------|-------------|
| Beschäftigung insgesamt | 4,1 | 4,2 |
| darunter: | | |
| „Fahrzeugführung und Logistik“ | 7,7 | 7,2 |
| darunter: | | |
| „Verkehr und Logistik“ | 8,7 | 9,0 |
| „Fahrzeugführung“ | 5,5 | 4,2 |

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

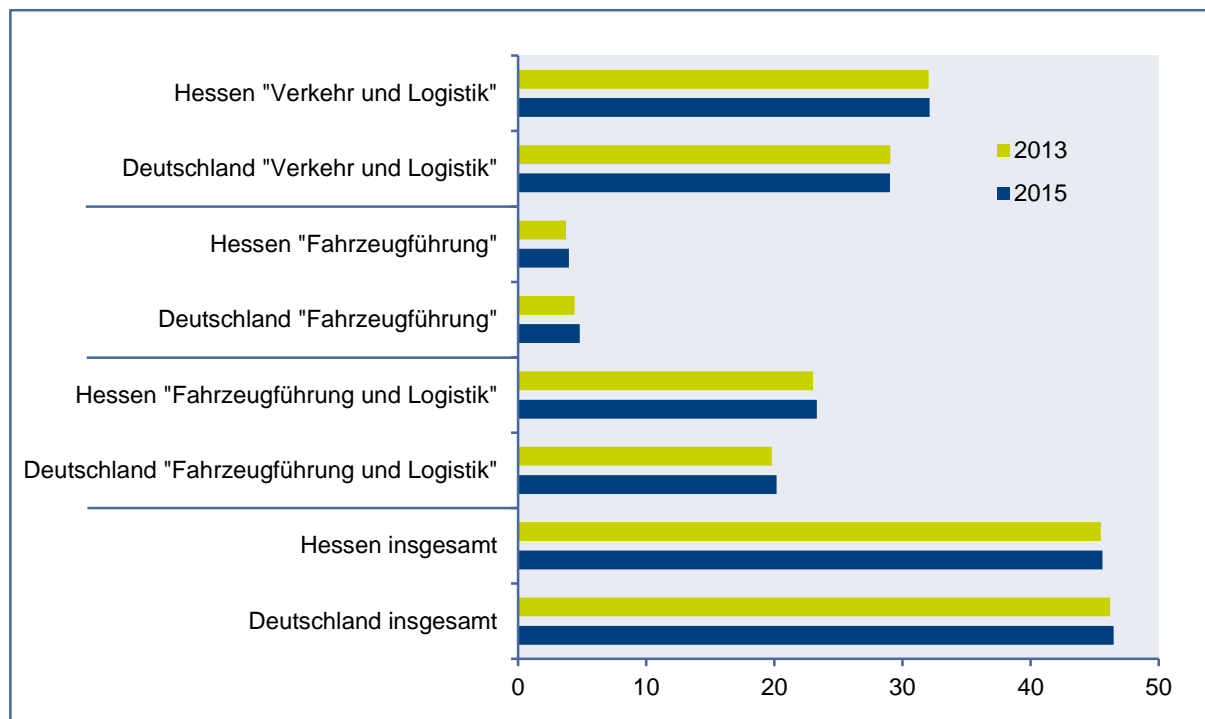
4.2 Die Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ nach Strukturmerkmalen

Betrachtet man die Beschäftigung allein anhand ihrer Gesamtsumme, so erhält man nur einen begrenzten Einblick in die Beschäftigungsstruktur. Daher wird im Folgenden ein Blick auf die Beschäftigung nach ausgewählten Strukturmerkmalen geworfen. Im Fokus steht demnach die Beschäftigungsstruktur differenziert nach Geschlecht, Arbeitszeit, Nationalität, Leiharbeit, Anforderungsniveau und Altersverteilung.

Beschäftigung von Frauen

In Deutschland war im Juni 2015 beinahe die Hälfte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (46,2 %) weiblich. Betrachtet man den Frauenanteil in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“, wird anhand Abbildung 3 der dort deutlich geringere Frauenanteil (20,2 %) ersichtlich. Während es jedoch in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ noch immerhin 29 Prozent sind, wird das Berufsfeld der „Fahrzeugführung“ bei einem Anteil knapp fünf Prozent von Frauen erkennbar gemieden. Obwohl in Hessen insgesamt der Frauenanteil aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit 45,6 Prozent leicht unter dem deutschen Wert liegt, waren im Juni 2015 23,3 Prozent aller Beschäftigten der Berufe für „Fahrzeugführung und Logistik“ Frauen. Aber auch für Hessen trifft es zu, dass Frauen im Berufsfeld „Verkehr und Logistik“ (32,1 %) stärker vertreten sind, als in den Berufen der „Fahrzeugführung“ (4,0 %). Dabei erweisen sich sowohl in Deutschland als auch in Hessen die Frauenanteile gegenüber Juni 2013 als relativ konstant. Die nahezu unveränderten und zur gleichen Zeit sehr niedrigen Frauenanteile in der „Fahrzeugführung“ dürften vorrangig in der „*geschlechterspezifischen Segregation der Arbeitswelt*“ (vgl. Burkert et al. 2010; Achatz 2005) begründet liegen, nach der Berufsfelder, in denen mehrheitlich das eigene Geschlecht vertreten ist, attraktiver erscheinen. Dagegen gestaltet sich eine Orientierung hin zu Berufsfeldern, die vor allem durch das jeweils andere Geschlecht dominiert werden, als schwierig (vgl. Burkert/Garloff/Schaade 2008).

Abbildung 3: Anteil der Frauen an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

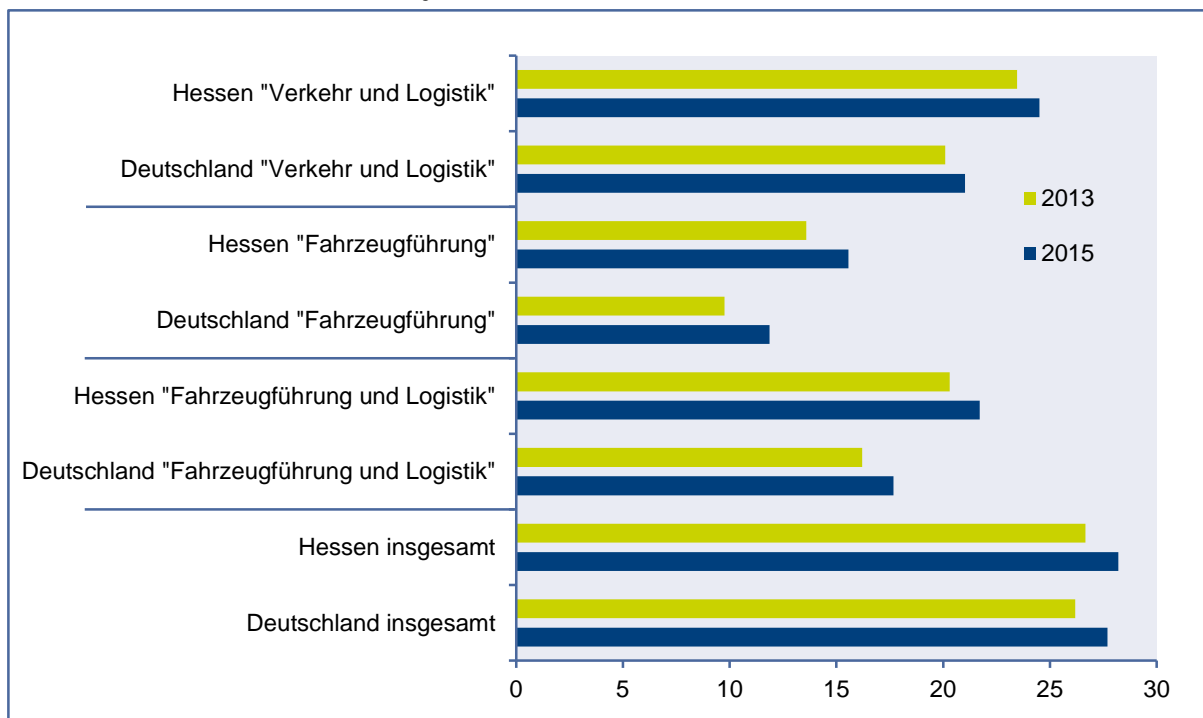
Beschäftigung in Teilzeit

Deutschlandweit war im Jahr 2015 mehr als ein Viertel aller Beschäftigten (27,7 %) in Teilzeit beschäftigt. In den Berufen für „Fahrzeugführung und Logistik“ betrug der Anteil 17,7 Prozent, da insbesondere in der „Fahrzeugführung“ mit 11,9 Prozent ein deutlich geringerer Anteil der Beschäftigten in Teilzeit tätig war (siehe Abbildung 4). Auch in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ liegt der Anteil mit 21 Prozent unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt. Die geringen Anteile könnten zum Teil durch den niedrigen Frauenanteil bedingt sein, da Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse gerade bei Frauen deutlich häufiger sind, als bei Männern (Wanger 2015). Weiterhin fällt bei einem Vergleich mit 2013 auf, dass sich die Zahl der Teilzeitbeschäftigten prozentual stärker erhöht hat als die Zahl der Vollzeitbeschäftigten. Dies bedingt in Deutschland nicht nur insgesamt, sondern auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ eine Erhöhung der Teilzeitquoten. Dabei ist innerhalb der „Fahrzeugführung und Logistik“ die Entwicklung zwischen den beiden Berufshauptgruppen durchaus unterschiedlich. Während bei den Berufen für „Verkehr und Logistik“ nur ein relativ geringer Zuwachs vorliegt, ist insbesondere bei der „Fahrzeugführung“ ein deutlicher Anstieg festzustellen.

In Hessen ist mit 28,2 Prozent ein geringfügig größerer Anteil aller Beschäftigten teilzeitbeschäftigt. Deutlicher wird der Unterschied Hessens zu Deutschland bei der Betrachtung der Berufshauptgruppen. In der Summe waren über beide Hauptgruppen hinweg im Juni 2015 21,7 Prozent – also vier Prozentpunkte mehr als in Deutschland – teilzeitbeschäftigt. Obwohl auch in Hessen die „Fahrzeugführung“ niedrigere Beschäftigungsverhältnisse in Teilzeit aufweist, liegt deren Anteil mit 15,6 Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Ebenfalls überdurchschnittlich ist der Anteil der Teilzeitbeschäftigten in den Berufen für „Verkehr und

Logistik“, da dort beinahe ein Viertel aller Beschäftigten in Teilzeit arbeitet. Ähnlich wie in Deutschland hat sich gegenüber dem Jahr 2013 der Teilzeitanteil sowohl insgesamt als auch in den beiden Berufshauptgruppen erhöht.

Abbildung 4: Anteil der Teilzeitbeschäftigten an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent



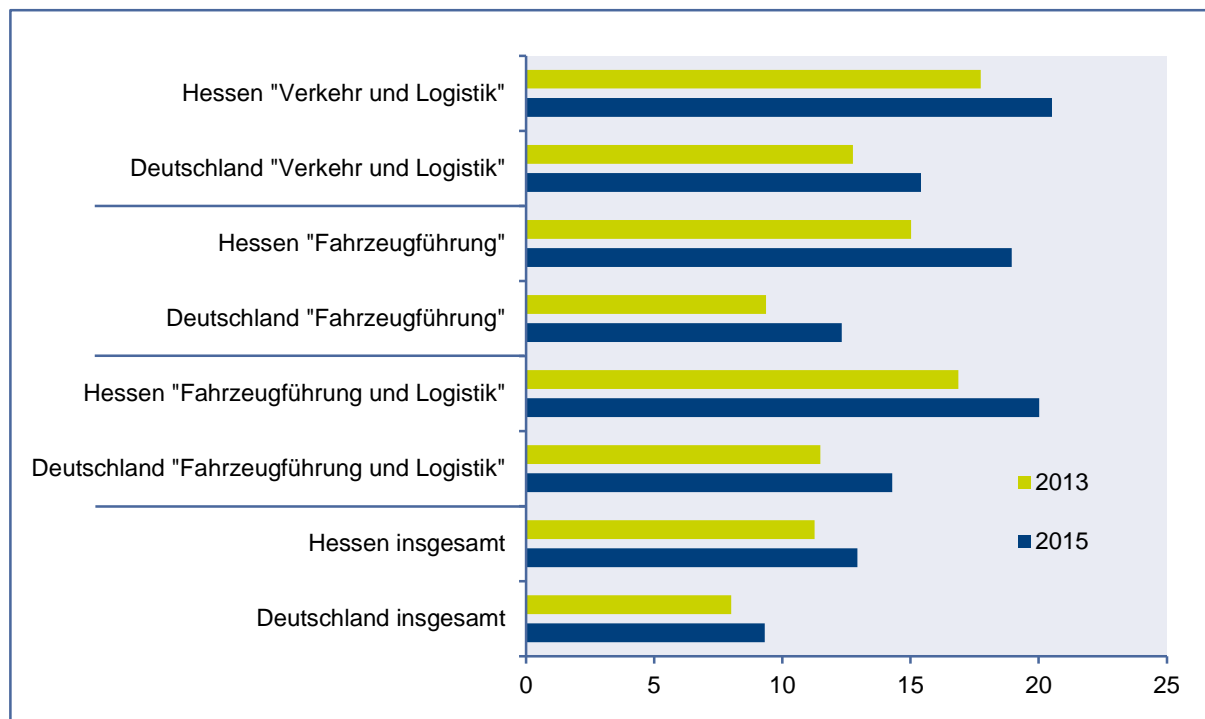
Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Beschäftigung von Ausländern

Von allen Beschäftigten waren im Juni 2013 in Deutschland acht Prozent Beschäftigte mit ausländischer Staatsangehörigkeit. Dieser Anteil hat sich bis zum Jahr 2015 auf 9,3 Prozent erhöht. Demgegenüber war der Ausländeranteil in den hier relevanten Berufen überdurchschnittlich hoch. So waren 15,4 Prozent der Beschäftigten der Berufe für „Verkehr und Logistik“ und 12,3 Prozent der „Fahrzeugführer“ im Juni 2015 Ausländer. Durch einen im Vergleich zum Gesamtbeschäftigungsanstieg prozentual stärkeren Anstieg ausländischer Beschäftigter hat sich im Vergleich zu 2013 in diesen Berufen der Ausländeranteil überdurchschnittlich stark erhöht (siehe Abbildung 5).

Wie auch bei der Teilzeitbeschäftigung liegen die Anteile der Beschäftigung von Ausländern in Hessen erkennbar über dem Bundesdurchschnitt. In Hessen waren 2015 insgesamt knapp 13 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ausländer und in den Berufshauptgruppen waren es in den Bereichen für „Verkehr und Logistik“ sowie die „Fahrzeugführung“ 20,5 bzw. 18,9 Prozent. Auch in Hessen hat sich der Anteil der Beschäftigten mit ausländischer Staatsangehörigkeit gegenüber dem Jahr 2013 erhöht. Dabei erweisen sich sowohl insgesamt als auch bei berufsgruppenspezifischer Betrachtung die Steigerungen in Hessen grundsätzlich größer als in Bundesdurchschnitt.

Abbildung 5: Anteil der Ausländer an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent



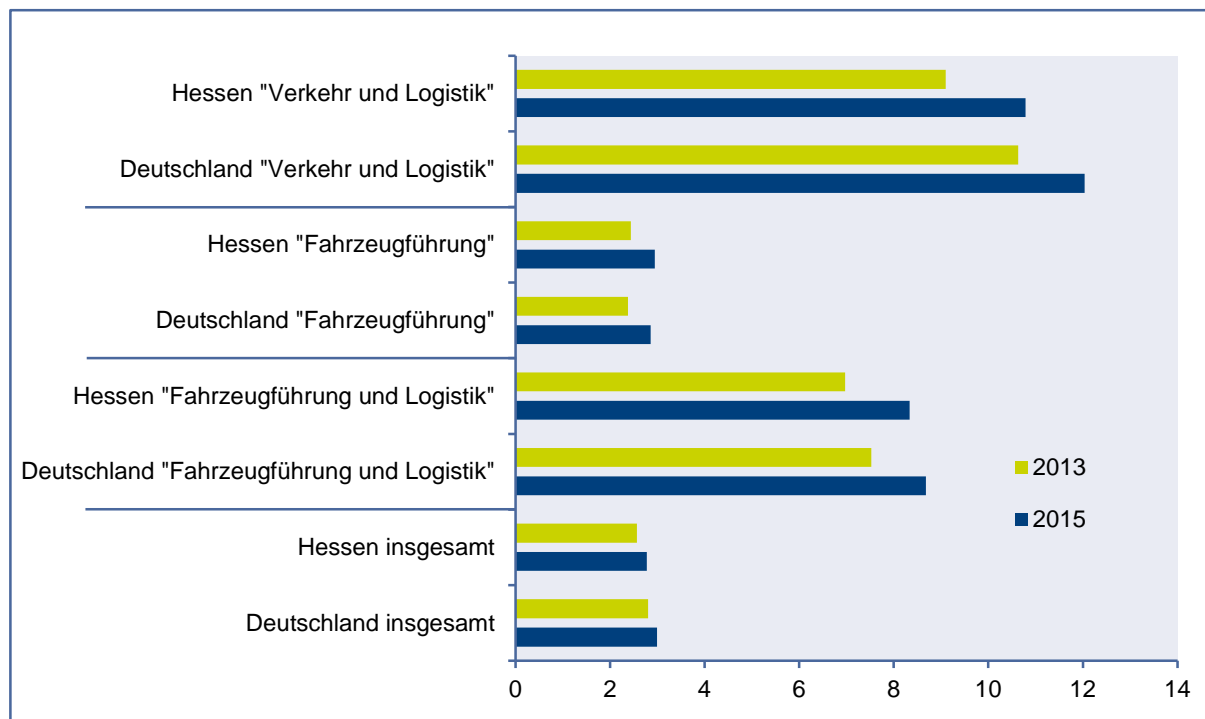
Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Beschäftigung von Leiharbeitnehmern

Drei Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten Deutschlands waren im Juni 2015 als Leiharbeitnehmer tätig. Richtet man den Blick auf die Berufe der „Fahrzeugführung und Logistik“, so sind es dort mit 8,7 Prozent anteilig beinahe dreimal so viele (siehe Abbildung 6). Dieser hohe Anteil wird maßgeblich durch die Beschäftigung in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ getrieben. In den Berufen der „Fahrzeugführung“ liegt der Anteil sogar leicht unter dem Gesamtanteil in Deutschland. Im Vergleich zu 2013 wird weiterhin offensichtlich, dass, obwohl sich der Gesamtanteil in Deutschland nur marginal erhöht hat, in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen ist. Dabei ist auch in diesem Fall der Bereich „Verkehr und Logistik“ die treibende Kraft. Der Anteil ist von 10,6 auf 12,0 Prozent angestiegen. In der „Fahrzeugführung“ liegt lediglich ein Anstieg um 0,5 Prozentpunkte vor.

Die Leiharbeitnehmer in Hessen, deren Anteil 2015 an der hessischen Gesamtbeschäftigung 2,8 Prozent entspricht, sind auch in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ überproportional vertreten. Jedoch zeigt sich im Vergleich zu Deutschland ein etwas niedrigerer Anteil. Für die „Fahrzeugführung“ kann mit 2,9 Prozent ein zu Deutschland identischer Anteil festgestellt werden. Auch in Hessen sind für die Berufe der „Fahrzeugführung und Logistik“, wie auch für die beiden einzelnen Berufshauptgruppen Zuwächse gegenüber dem Jahr 2013 festzustellen, die – gleichermaßen wie in Deutschland – auf einen quantitativ stärkeren Einsatz von Leiharbeitnehmern zurückzuführen sind.

Abbildung 6: Anteil der Leiharbeitnehmer an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, jeweils Juni 2013 und 2015, in Prozent



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Altersstruktur der Beschäftigten

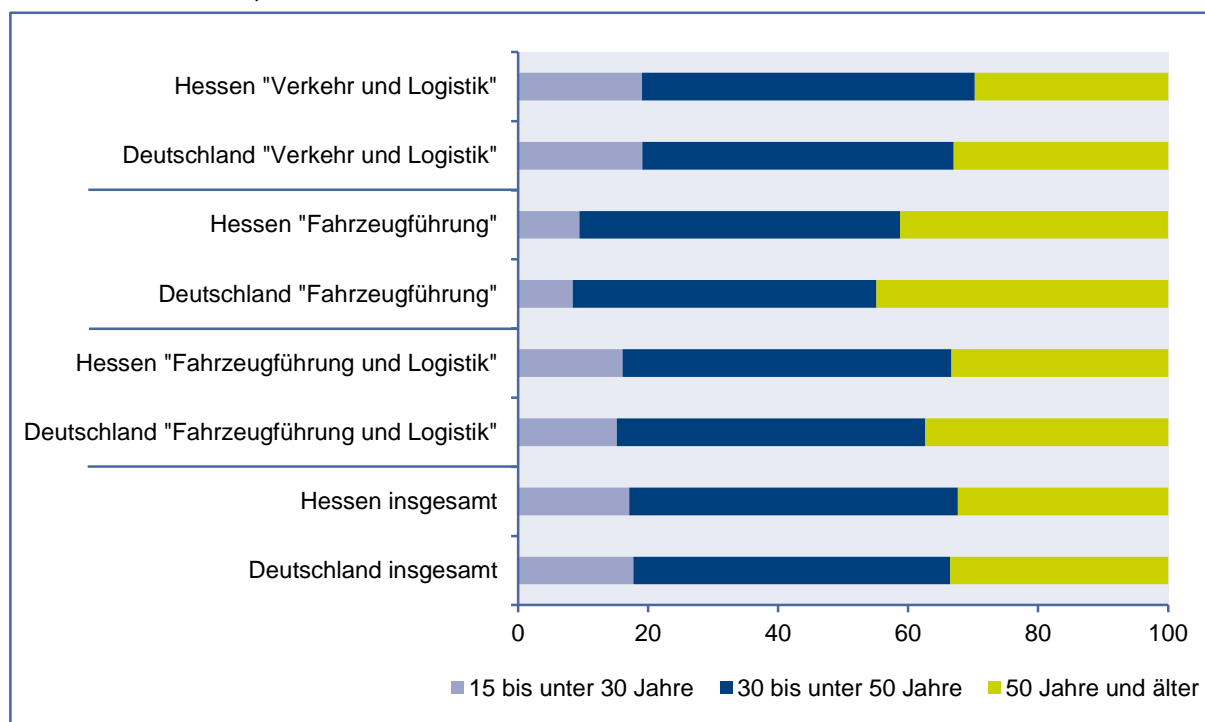
Unterteilt man die Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in drei Gruppen⁵, so zeigt sich für Deutschland 2015 folgende Verteilung: 17,7 Prozent der Beschäftigten sind unter 30 Jahre alt, mit 48,7 Prozent ist fast die Hälfte zwischen 30 und 49 Jahre und 33,5 Prozent sind mindestens 50 Jahre (siehe Abbildung 7). Diese Verteilung begegnet uns mit leichten Verschiebungen auch in Hessen. Stellt man aber die Berufe der „Fahrzeugführung und Logistik“ in den Fokus, so zeigen sich für Deutschland sowohl bei den unter 30-Jährigen wie auch bei den 30- bis unter 50-Jährigen geringere Anteile als in der Gesamtbeschäftigungsstruktur Deutschlands. Demzufolge ist der Anteil der mindestens 50-Jährigen größer. In Hessen fallen die Unterschiede geringer aus. Zwar ist auf der einen Seite der Anteil der unter 30-Jährigen ebenfalls etwas niedriger, der Anteil der mittleren Alterskategorie dagegen ist mit der Gesamtstruktur in Hessen identisch, so dass der Anteil der mindestens 50-Jährigen nur geringfügig höher liegt.

Bei einer differenzierteren Betrachtung auf Ebene der beiden Berufshauptgruppen fällt insbesondere die „Fahrzeugführung“ auf. Denn sowohl in Deutschland als auch in Hessen sind die unter 30-Jährigen mit einem Anteil von weniger als zehn Prozent deutlich unterrepräsentiert. Aber auch der Anteil der 30- bis unter 50-Jährigen ist geringfügig niedriger, so dass der Anteil der Älteren mit über 40 Prozent zu Buche schlägt. In der ZF-Zukunftsstudie betont man, „dass im Fahrerbereich aufgrund des Missverhältnisses zwischen bald ausscheidenden

⁵ Gruppe 1: 15 bis unter 30 Jahre, Gruppe 2: 30 bis unter 50 Jahre, Gruppe 3: 50 Jahre und älter.

und nachrückenden Fahrern zwar eine besondere Brisanz liege, aber grundsätzlich auch andere Funktionsbereiche in Logistikunternehmen davon betroffen seien. Im Vergleich zu anderen Branchen würden Fachkräftemangel und demografischer Wandel das Transportgewerbe in besonderer Weise treffen. Gründe dafür seien insbesondere das Image der Branche, die Vergütung der Mitarbeiter und die (Un-)Attraktivität der Arbeitsbedingungen.“ (Lohre/Bernecker/Stock 2012). Berücksichtigt man die Erhöhung des Anteils der Älteren seit dem Jahr 2013 in Hessen und in Deutschland, offenbart der sich in den kommenden Jahren anbahnende große Ersatzbedarf. Eben diese Altersgruppe umfasst jene Beschäftigte, die innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre in Rente gehen werden. Angesichts des geringen Ausbildungsengagements der Betriebe und der niedrigen Ausbildungsplatznachfrage der Bewerber (siehe Kapitel 2.1) könnte daher die Besetzung offener Stellen in der „Fahrzeugführung“ problematisch werden und es scheint angebracht, verstärkt in Ausbildung zu investieren. Für die Beschäftigten der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ zeigt sich ein zur Gesamaltersstruktur vergleichbares Bild.

Abbildung 7: Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt sowie im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent



Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Geringfügige Beschäftigung

Eine der Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung auf Ebene der Berufsgruppen ähnliche Struktur findet man auch bei der geringfügigen Beschäftigung: In den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ handelte es sich im Juni 2015 deutschlandweit um etwa 1,08 Mio. Beschäftigte, die sich zu zwei Dritteln auf die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ und zu einem Drittel auf die Berufshauptgruppe „Fahrzeugführung“ verteilen

(siehe Tabelle 7). Bei etwa 72 Prozent der Beschäftigungsverhältnisse handelt es sich um eine ausschließlich geringfügige Beschäftigung⁶, während die restlichen 28 Prozent ergänzend zu einer Hauptbeschäftigung stattfinden. Setzt man die geringfügige Beschäftigung in Hessen in Vergleich zu Deutschland, so zeigen sich an dieser Stelle kaum Unterschiede. Im Bundesland Hessen zählt man in der „Fahrzeugführung und Logistik“ 81 Tsd. geringfügige Beschäftigungsverhältnisse, die sich in gleicher Weise auf die beiden Berufshauptgruppen verteilen. 70,3 Prozent sind in der „Fahrzeugführung und Logistik“ ausschließlich geringfügig beschäftigt, knapp ein Drittel im Nebenjob.

Im Zeitverlauf zeigt sich eindeutig, dass sich die Zahl aller geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse in Deutschland gegenüber Juni 2013 reduziert hat. Dabei hat die Zahl zunächst bis Juni 2014 zugenommen, dann aber – vermutlich im Zuge der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns (vom Berge/Bossler/Möller 2016.) – abgenommen. Bezogen auf die beiden Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ findet sich bei den Berufen für „Verkehr und Logistik“ bereits im Vergleich der beiden Jahre 2013 und 2014 ein leichter, von 2014 auf 2015 dann jedoch ein sehr deutlicher Rückgang. In der Summe hat sich hier die Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse um 9,7 Prozent verkleinert. Bei der „Fahrzeugführung“ dagegen gab es im Juni 2015 gegenüber 2013 etwas mehr geringfügige Beschäftigte, jedoch kam es auch hier von 2014 auf 2015 zu einem erkennbaren Rückgang. Auch in Hessen liegt für den Zeitraum Juni 2014 bis Juni 2015 sowohl insgesamt als auch in den beiden Berufshauptgruppen ein Rückgang vor. Die Rückgänge fallen aber nicht ganz so stark aus wie in Deutschland. Gleichzeitig waren die Zuwächse von 2013 auf 2014 wesentlich größer. Beides zusammen – geringere Rückgänge und stärkere Zuwächse – führen dazu, dass sowohl insgesamt wie auch bei der „Fahrzeugführung“ die Zahl der geringfügigen Beschäftigten im Juni 2015 über der Juni-Zahl des Jahres 2013 liegt. Bei den Berufen für „Verkehr und Logistik“ dagegen liegt auch in Hessen ein Rückgang vor, der allerdings prozentual nur etwa halb so groß ist, wie in Deutschland.

⁶ Für eine ausführliche Definition zur geringfügigen Beschäftigung sowie der verschiedenen Formen siehe: Bundesagentur für Arbeit 2016b.

Tabelle 7: Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse und deren prozentuale Veränderung in Hessen und Deutschland, Juni 2013 bis Juni 2015

| | Insgesamt | „Verkehr und Logistik“ | „Fahrzeugführung“ |
|-------------------------|-----------|------------------------|-------------------|
| Hessen | | | |
| Juni 2013 | 587.408 | 56.126 | 26.109 |
| Juni 2014 | 600.132 | 57.361 | 27.207 |
| Juni 2015 | 596.544 | 53.413 | 27.123 |
| Veränderung (2015/2013) | 1,6% | -4,8% | 3,9% |
| Deutschland | | | |
| Juni 2013 | 7.716.104 | 810.425 | 343.593 |
| Juni 2014 | 7.811.376 | 799.504 | 353.426 |
| Juni 2015 | 7.704.750 | 731.679 | 346.647 |
| Veränderung (2015/2013) | -0,1% | -9,7% | 0,9% |

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Erstaunlicherweise konzentriert sich die geringfügige Beschäftigung in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ beinahe ausschließlich auf eine Berufsgruppe. Von allen geringfügig Beschäftigten in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ sind in Deutschland und Hessen jeweils über 97 Prozent in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ tätig. Dies bedeutet, dass in dieser Berufshauptgruppe auf 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowohl in Deutschland als auch in Hessen knapp 50 geringfügig Beschäftigte entfallen. In den anderen Berufshauptgruppen im Bereich „Verkehr und Logistik“ sind es maximal fünf geringfügig Beschäftigte je 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. In der „Fahrzeugführung“ ist dies ähnlich, so dass dort ebenfalls fast alle geringfügig Beschäftigten in der „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ arbeiten und 39 (Deutschland) bzw. 45 (Hessen) geringfügig Beschäftigte auf je 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte entfallen. Lediglich in der „Fahrzeugführung im Schiffsverkehr“ liegen höhere Werte vor. Dort kommt man in Deutschland auf 14,5 und in Hessen auf 32,5 geringfügig Beschäftigte je 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. In den anderen Berufshauptgruppen liegt der Höchstwert bei 7,5 geringfügig Beschäftigte je 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Beschäftigung nach dem Anforderungsniveau

Eine ähnliche Ungleichverteilung, wie sie bei den geringfügig Beschäftigten vorliegt, findet sich auch bei der Beschäftigung nach dem Anforderungsniveau⁷. Von allen in Deutschland in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind 2015 etwa 35 Prozent als Helfer tätig. Diese sind allerdings ausschließlich in den beiden

⁷ Die Klassifikation der Berufe unterscheidet vier Komplexitätsgrade, die sich an den formalen beruflichen Bildungsabschlüssen orientieren (Bundesagentur für Arbeit 2011):

Helfer: keine berufliche Ausbildung oder einjährige Ausbildung

Fachkräfte: mindestens zweijährige Berufsausbildung oder berufsqualifizierenden Berufsabschluss einer Berufsfach- oder Kollegschule

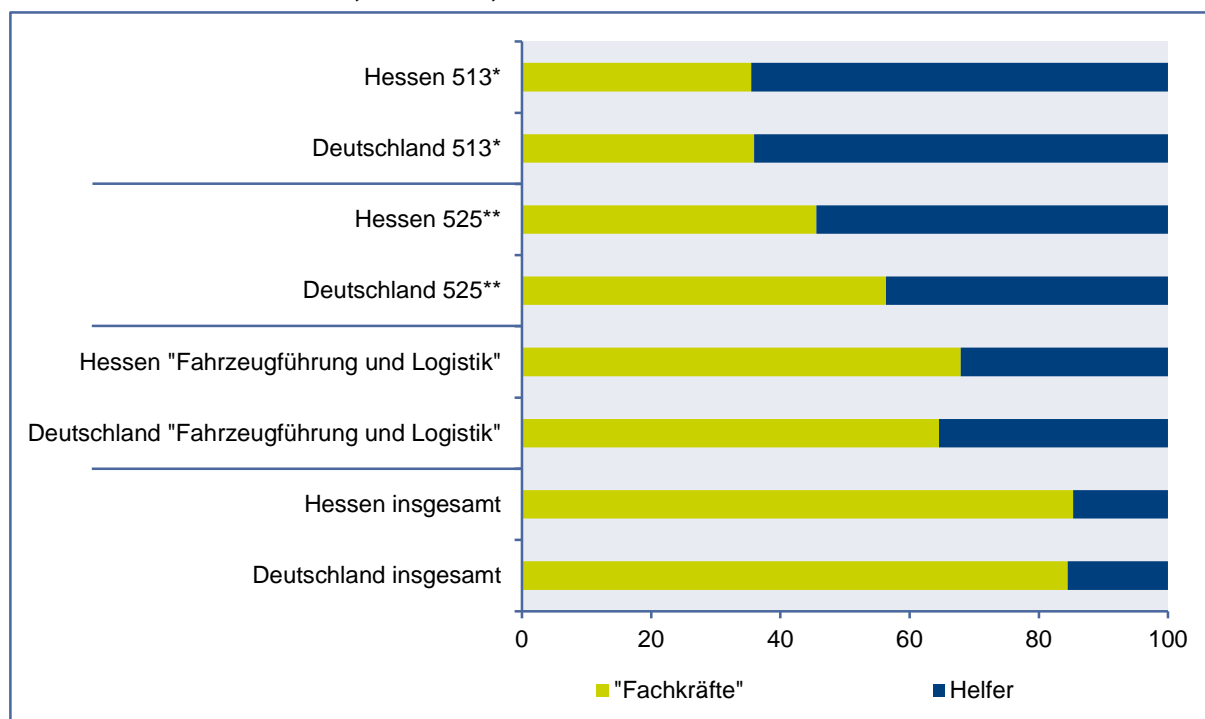
Spezialisten: Meister- oder Techniker Ausbildung bzw. weiterführender Fachschul- oder Bachelorabschluss

Experten: mindestens vierjähriges abgeschlossenes Hochschulstudium.

Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ sowie „Bau- und Transportgeräteführung“ tätig. Dabei ist anzumerken, dass knapp 94 Prozent der Helfer auf die „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ entfallen. Dieser ausgesprochen hohe Anteil entspricht etwa 952 Tsd. Beschäftigten (64 %), denen 534 Tsd. als „Fachkräfte“⁸ eingestellte Personen (36 %) gegenüber stehen. Bei der „Bau- und Transportgeräteführung“ dagegen sind mit 56,4 Prozent die „Fachkräfte“ stärker vertreten (siehe Abbildung 8).

Wie in Deutschland insgesamt, sind in Hessen von allen Helfern der „Fahrzeugführung und Logistik“ knapp 94 Prozent in der „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ tätig. Ebenso ist die Verteilung innerhalb dieser Berufsgruppe mit einem Anteil von 64,5 Prozent Helfern mit derjenigen in Deutschland vergleichbar. In der „Bau- und Transportgeräteführung“ sind es – anders als in Deutschland – mehr Helfer als „Fachkräfte“, die einer Tätigkeit in diesem Berufsfeld nachgehen. Den 45,6 Prozent an „Fachkräften“ stehen 54,4 Prozent Helfer gegenüber. Im Vergleich zu 2013 hat sich sowohl in Deutschland wie auch in Hessen der Anteil der Helfer in der „Fahrzeugführung und Logistik“ erhöht.

Abbildung 8: Anteil der „Fachkräfte“ und Helfer an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Juni 2015, in Prozent



* Berufsgruppe 513: Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag

** Berufsgruppe 525: Bau- und Transportgeräteführung

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

⁸ Der Begriff „Fachkräfte“ umfasst sowohl Beschäftigte mit dem Anforderungsniveau Fachkraft, wie auch Spezialist und Experte.

4.3 Fazit - Gesamteinordnung Hessen

Das Wachstum der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung seit 2013 beläuft sich in Hessen auf 4,1 Prozent und liegt damit etwa gleichauf mit der Entwicklung in Deutschland. Bei den Berufen für die „Fahrzeugführung und Logistik“ und darunter insbesondere in der „Fahrzeugführung“ erweist sich das Wachstum in Hessen stärker als in Deutschland. Insgesamt ist aber sowohl in Hessen als auch in Deutschland die Beschäftigung in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ stärker gewachsen als die Beschäftigung in den Berufen der „Fahrzeugführung“. Gemessen an der Gesamtbeschäftigung kommt dabei auch dem Bereich „Verkehr und Logistik“ in Hessen eine größere Bedeutung zu, als in Deutschland. Gleichzeitig ist für Hessen festzustellen, dass die in Deutschland übliche Dominanz der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ nicht ganz so stark ausgeprägt ist und insbesondere ein größerer Anteil an Beschäftigten als „Servicekräfte in Personenverkehr“ arbeitet, was das Bild in Hessen heterogener wirken lässt. Gleiches gilt für die Tätigkeiten in der „Fahrzeugführung“. Auch hier ist der Anteil der dominanten Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ in Hessen – bedingt durch einen größeren Anteil der „Fahrzeugführung im Flugverkehr“ – niedriger.

Für die ausgewählten Personengruppen ist insgesamt - mit Ausnahme der Frauen - seit 2013 eine deutliche Zunahme der Beschäftigung festzustellen. Gleichzeitig sind sehr niedrige Frauenanteile in der „Fahrzeugführung“ zu erkennen. Auffällig ist auch, dass man in Hessen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ stärker noch als in Deutschland auf Teilzeitbeschäftigung und die Beschäftigung von Leiharbeitskräften setzt. Hinsichtlich der hessischen Altersstruktur der Beschäftigten liegen weite Teile nahe am Durchschnitt der gesamtdeutschen Struktur. Jedoch zeichnet sich für die „Fahrzeugführung“ bereits jetzt ein erheblicher Ersatzbedarf ab, da mehr als zwei Fünftel innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre die Regelaltersgrenze erreichen. Ähnlich wie man in Hessen vermehrt auf Teilzeit und Leiharbeit setzt, verhält es sich auch bei den beschäftigten Helfern. Hier erweisen sich deren Anteile im Vergleich zu Deutschland als überdurchschnittlich hoch. Allerdings sind Helfer lediglich in zwei Berufsgruppen vorzufinden. Ähnliches gilt für die geringfügige Beschäftigung, die sich ebenfalls stark auf zwei Berufsgruppen konzentriert, in ihren Beschäftigtenanteilen aber der gesamtdeutschen Struktur entspricht.

5 Entwicklung und Struktur der Arbeitslosigkeit

Die Arbeitsmarktstatistik der BA erlaubt auch Aussagen über die berufsfachliche Arbeitslosigkeit entsprechend der Berufsklassifikation⁹. Daher werden auch in diesem Kapitel die Betrachtungen der Arbeitslosigkeit bis zur Ebene der Berufsgruppen vorgenommen. Analog zu dem vorherigen Kapitel richtet sich der Blick sowohl auf die Struktur der Arbeitslosigkeit im Durchschnitt des Jahres 2015 sowie deren Entwicklung gegenüber 2013. Abschließend stehen auch wieder ausgewählte Personengruppen im Mittelpunkt.

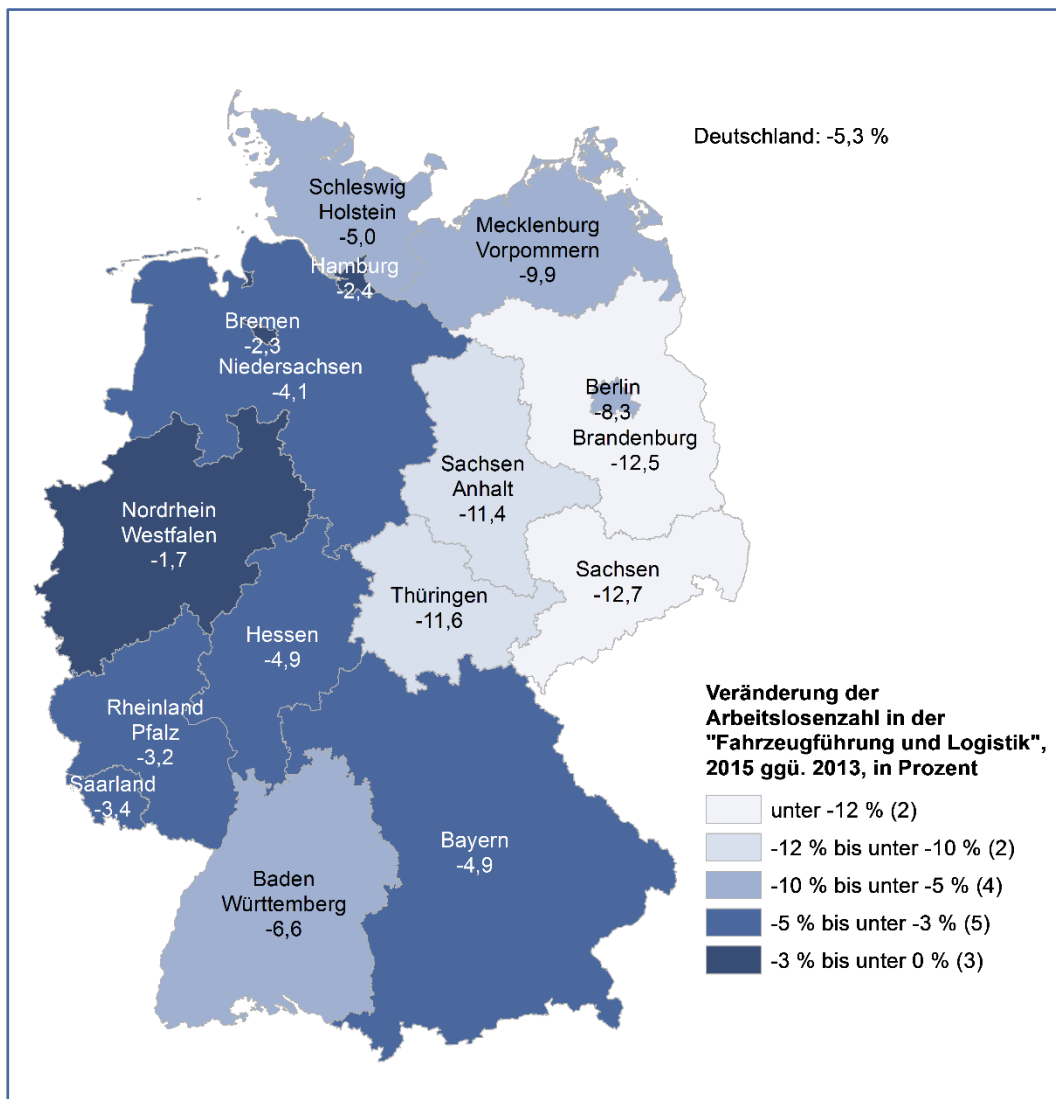
⁹ Auswertungen zu Arbeitslosen und Arbeitsuchenden geben Auskunft über den angestrebten Zielberuf (Hauptberufswunsch) des Arbeitsuchenden (unabhängig von der absolvierten Ausbildung und dem tatsächlichen Beruf bei Abgang aus Arbeitslosigkeit) (Bundesagentur für Arbeit 2016d).

5.1 Die Struktur und Entwicklung der Arbeitslosigkeit

Im Durchschnitt des Jahres 2015 zählte man bundesweit knapp 2,79 Mio. Arbeitslose, was den niedrigsten Stand nach 1991 darstellt (Bundesagentur für Arbeit 2016c). Im Laufe der vergangenen drei Jahre ist die Zahl der Arbeitslosen um 5,3 Prozent zurückgegangen. Von den insgesamt 2,8 Mio. Arbeitslosen gaben im Durchschnitt des Jahres 2015 13,8 Prozent an, einen Beruf in der „Fahrzeugführung und Logistik“ zu suchen. Dabei verteilen sich die Arbeitslosen, deren Zahl sich ebenfalls seit 2013 um 5,3 Prozent reduziert hat, analog zur Beschäftigung auf die Berufshauptgruppen. Ein Drittel suchte eine Anstellung in der „Fahrzeugführung“, zwei Drittel strebten eine Beschäftigung im Bereich „Verkehr und Logistik“ an. Dabei zeichnet sich im Laufe der letzten Jahre ein leicht zunehmender Anteil im Bereich „Verkehr und Logistik“ ab.

In Hessen reduzierte sich seit dem Jahr 2013 die Zahl der Arbeitslosen um 4,1 Prozent. Damit ist der Rückgang in Hessen zwar etwas schwächer als in Deutschland insgesamt, stellt aber für das westdeutsche Bundesgebiet nach Niedersachsen den zweitbesten Wert dar. Mit 14,2 Prozent ist der Anteil der Arbeitslosen, die als Ziel einen der Berufe in der „Fahrzeugführung und Logistik“ angaben, annähernd identisch zu Deutschland. Der Rückgang seit 2013 fällt in diesem Berufsbereich in Hessen mit 4,9 Prozent (siehe Karte 2) etwas stärker aus als der Rückgang über alle Berufe hinweg. Dennoch verzeichnen in Westdeutschland lediglich Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein größere Rückgänge. Der Hauptanteil des Arbeitslosenrückgangs bei diesen Berufen entfällt auf die ostdeutschen Länder.

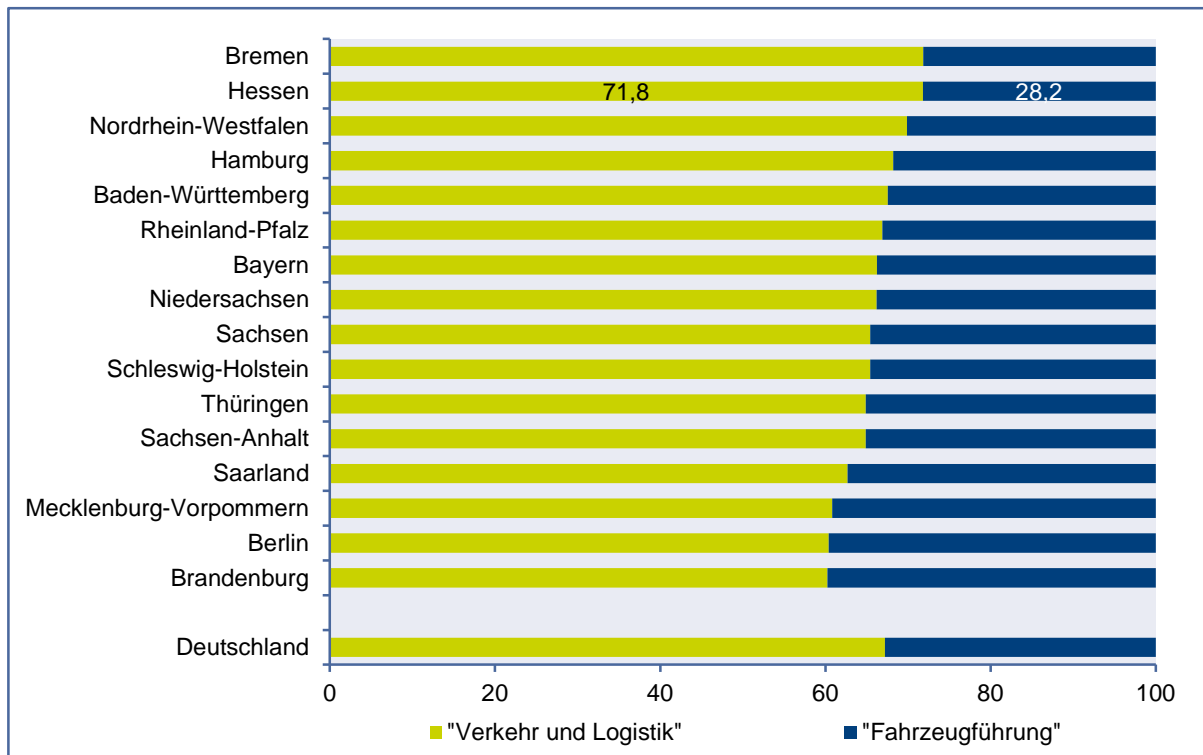
Karte 2: Veränderung der Zahl der Arbeitslosen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Deutschland und den Bundesländern; Jahresdurchschnitte 2015 ggü. 2013, in Prozent



Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; GeoBasis-DE / BKG 2015; eigene Berechnungen.

Weiterhin fällt auf, dass die Verteilung zwischen den beiden Berufshauptgruppen von der Verteilung der Beschäftigung in Hessen und von der Verteilung der bundesweiten Arbeitslosigkeit in den Berufen für „Fahrzeugführung und Logistik“ abweicht. So ist der Anteil der Arbeitslosen mit einem Zielberuf in dem Bereich „Verkehr und Logistik“ 2015 mit 71,8 Prozent erkennbar größer als im Bundesdurchschnitt (67,2 %) (siehe Abbildung 9) und ebenfalls größer als der Anteil der Beschäftigten in Hessen (68,7 %). Gleichzeitig ist der Anteil der Arbeitslosen in der „Fahrzeugführung“ entsprechend geringer. Dieses Bild findet sich lediglich in Bremen mit einer identischen Verteilung wieder. In Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern dagegen spielt mit knapp 40 Prozent die „Fahrzeugführung“ für Arbeitslose im Vergleich zu den anderen Bundesländern eine größere Rolle.

Abbildung 9: Verteilung der Arbeitslosen der „Fahrzeugführung und Logistik“ auf die beiden Berufshauptgruppen in Deutschland und den Bundesländern, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent



Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Ein wesentliches Merkmal der Beschäftigung in den beiden Berufshauptgruppen ist die Dominanz der beiden Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ und „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“. Dieses Bild wiederholt sich auch bei den Zielberufen der Arbeitslosen. So gaben im Durchschnitt des Jahres 2015 in Deutschland 95,5 Prozent aller Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ an, einen Zielberuf in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ zu suchen. Mit 94,4 Prozent war der Anteil auch in Hessen auf diesem Niveau. Für die „Fahrzeugführung“ beträgt der Anteil der Arbeitslosen, die eine Beschäftigung in der „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ anstreben, 72,6 Prozent in Deutschland und 76,8 Prozent in Hessen.

5.2 Die Arbeitslosigkeit in der „Fahrzeugführung und Logistik“ nach Strukturmerkmalen

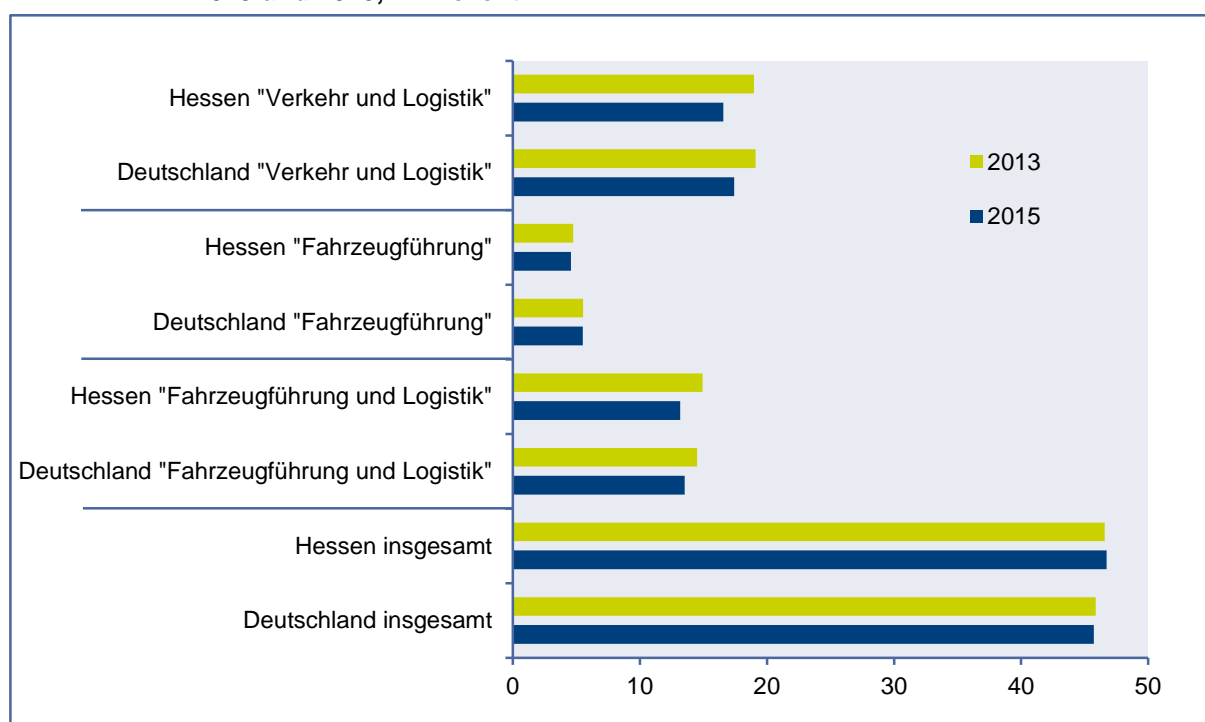
Wie auch bei der Beschäftigung ist es möglich, die Arbeitslosigkeit in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ differenziert für bestimmte Personengruppen zu betrachten. Um einen Einblick in die Struktur der Arbeitslosigkeit zu erhalten, werden daher im Folgenden Arbeitslose anhand des Geschlechtes, der gewünschten Arbeitszeit und dem Anforderungsniveau in den Mittelpunkt gestellt. Aber auch die Altersstruktur und die Staatsangehörigkeit werden nicht vernachlässigt.

Arbeitslosigkeit von Frauen

Bundesweit waren im Durchschnitt des Jahres 2015 1,28 Mio. Frauen arbeitslos gemeldet, was 45,7 Prozent aller Arbeitslosen entspricht. Mit 46,7 Prozent ist der Anteil der arbeitslo-

sen Frauen in Hessen nur geringfügig höher. Analog zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung sind auch die arbeitslosen Frauen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ mit einem Anteil von etwas mehr als 13 Prozent sowohl in Deutschland als auch in Hessen unterrepräsentiert (siehe Abbildung 10). Ebenso ist es erneut die „Fahrzeugführung“, die für Frauen nicht attraktiv zu sein scheint. Die Anteile liegen in Deutschland bei 5,5 und in Hessen bei 4,6 Prozent. Eine Beschäftigung im Bereich der Berufe für „Verkehr und Logistik“ dagegen können sich arbeitslose Frauen eher vorstellen. Auch wenn die Anteile im Vergleich zum Gesamtfrauenanteil deutlich niedriger bleiben, sind sie mit 17,4 (Deutschland) bzw. 16,6 Prozent (Hessen) in Kontrastierung zur „Fahrzeugführung“ etwa dreimal so groß.

Abbildung 10: Anteil arbeitsloser Frauen an den Arbeitslosen insgesamt sowie in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent



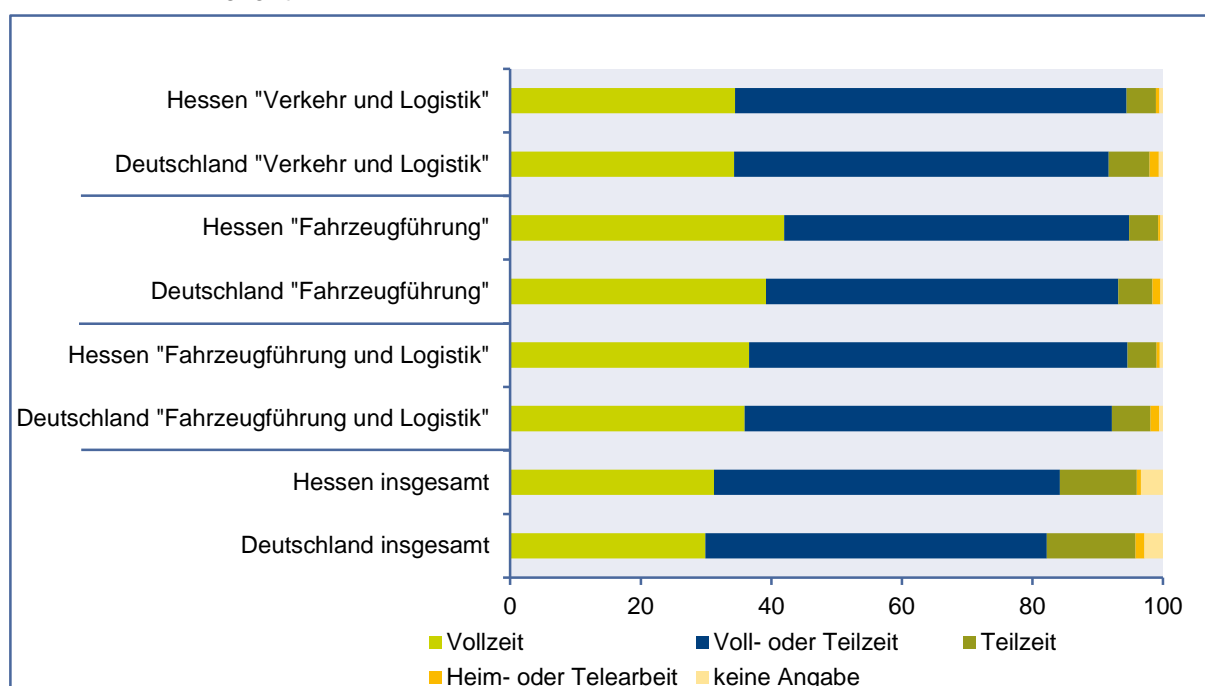
Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Obwohl der Anteil arbeitsloser Frauen in Deutschland im Vergleich zum Jahr 2013 nahezu unverändert ist, zeigt sich im Gegensatz dazu im Bereich der „Fahrzeugführung und Logistik“ ein Rückgang, da dort die Zahl arbeitsloser Frauen stärker zurückgegangen ist als die Zahl arbeitsloser Männer. Dies macht sich maßgeblich durch einen Rückgang in den Berufen für „Verkehr und Logistik“ bemerkbar. Hier hat sich der Frauenanteil von 19,1 auf 17,4 Prozent verringert. In der „Fahrzeugführung“ dagegen blieb er unverändert bei 5,5 Prozent. Diese Entwicklung lässt sich auch in Hessen feststellen. Über alle Berufe hinweg hat sich der Frauenanteil unter den Arbeitslosen nicht verändert, während er im Bereich „Fahrzeugführung und Logistik“ stärker noch als in Deutschland zurückgegangen ist. Auch in Hessen ist dieser Rückgang ausschließlich auf die Reduzierung des Frauenanteils unter den Arbeitslosen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ zurückzuführen, während der Anteil in der „Fahrzeugführung“ unverändert ist.

Gewünschte Arbeitszeit der Arbeitslosen

Mehr als die Hälfte aller Arbeitslosen in Deutschland hat bei der gewünschten Arbeitszeit keine eindeutige Präferenz und kann sich vorstellen entweder in Voll- oder Teilzeit zu arbeiten. Ein knappes Drittel wünscht eine Beschäftigung in Vollzeit und knapp 14 Prozent streben eine Teilzeitbeschäftigung an. Auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ sucht mehr als die Hälfte aller Arbeitslosen eine Beschäftigung unabhängig von der Arbeitszeit (siehe Abbildung 11). In Teilzeit dagegen wollen nur knapp sechs Prozent beschäftigt sein, in Vollzeit 35,9 Prozent. Bei den beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ und „Fahrzeugführung“ verteilen sich die Arbeitszeitwünsche mit vergleichbaren Anteilen auf diese drei Kategorien, mit der Ausnahme, dass in der „Fahrzeugführung“ der Wunsch nach einer Vollzeitbeschäftigung mit knapp 40 Prozent etwas ausgeprägter ist.

Abbildung 11: Gewünschte Arbeitszeit der Arbeitslosen insgesamt sowie in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent



Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Richtet man den Blick auf Hessen, so zeigt sich eine zu Deutschland ähnliche Verteilung der Arbeitszeitansprüche. Nichtsdestotrotz ist der Wunsch nach einer Vollzeitbeschäftigung mit 31,2 Prozent etwas ausgeprägter. Der Anteil derjenigen, die entweder in Voll- oder Teilzeit arbeiten wollen, beläuft sich auf 53 Prozent. Beides hat einen im Vergleich zu Deutschland niedrigeren Anteil Arbeitsloser mit Teilzeitwunsch zur Konsequenz. Dieses Bild setzt sich fort, betrachtet man die Arbeitszeitwünsche der Arbeitslosen mit einem Zielberuf in der „Fahrzeugführung und Logistik“. Auch hier sucht man eher eine Beschäftigung in Vollzeit (36,6 %) bzw. Voll- oder Teilzeit (58,0 %) und lediglich 4,5 Prozent streben eine Teilzeitbeschäftigung an. Für die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ ist der Anteil der Arbeitslosen, die keine Präferenz zur Arbeitszeit haben mit 60 Prozent im Vergleich zu Deutschland etwas höher. Der Anteil derjenigen, die eine Teilzeitbeschäftigung suchen, ist dagegen geringer. Bei der „Fahrzeugführung“ bleibt im Vergleich zu Deutschland festzuhalten, dass eher

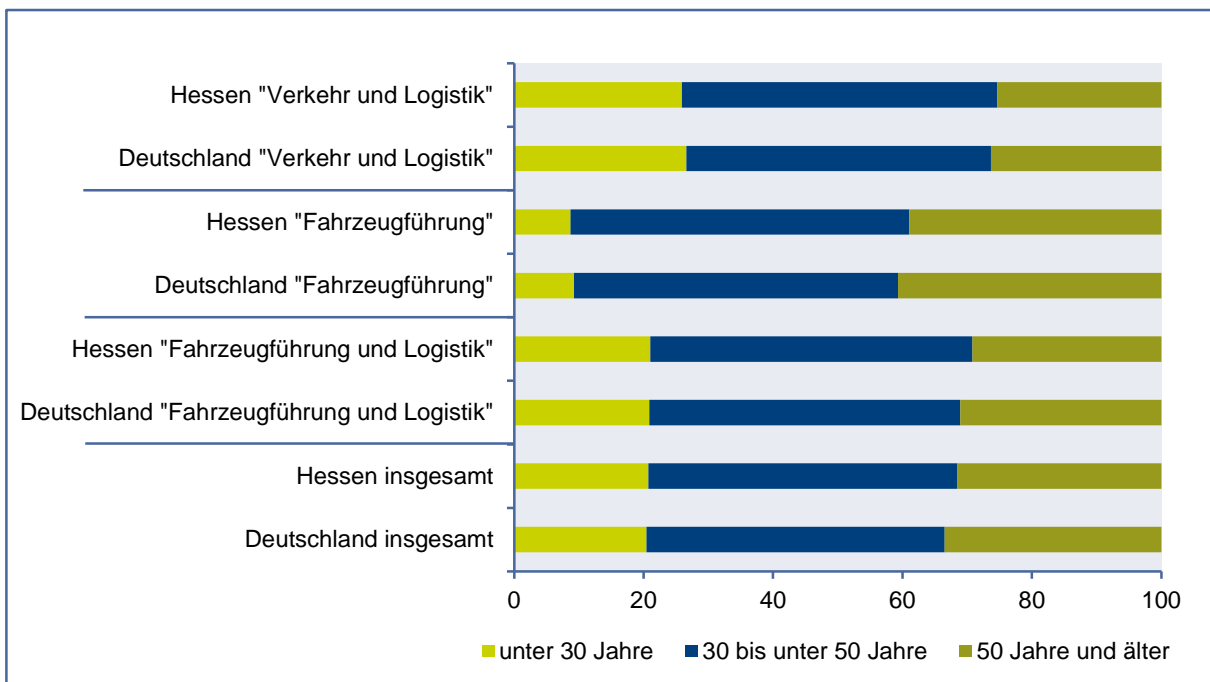
nach einer Vollzeitstelle und weniger nach einer Teilzeitstelle gesucht wird. Aber auch der Anteil der indifferenten Arbeitslosen ist etwas geringer als in Deutschland.

Sowohl in Deutschland insgesamt als auch in Hessen spielt erwartungsgemäß in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ die Heim- bzw. Telearbeit eine vernachlässigbare Rolle. Auf eine Beschreibung dieser wird daher verzichtet.

Altersstruktur der Arbeitslosen

In Hessen sind 20,8 Prozent der Arbeitslosen jünger als 30 Jahre. 47,7 Prozent der Arbeitslosen sind zwischen 30 und 49 Jahre alt und rund ein Drittel ist mindestens 50 Jahre alt (siehe Abbildung 12). Damit sind bei den Arbeitslosen unter 30-Jährige im Vergleich zur Altersstruktur der Beschäftigten (siehe Abbildung 7) etwas über-, 30- bis 49-Jährige und mindestens 50-Jährige leicht unterrepräsentiert. Die Altersstruktur der Arbeitslosen in Hessen findet ihr Spiegelbild in der Altersstruktur Deutschlands. Auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ und den beiden Berufshauptgruppen ist die Verteilung in Hessen vergleichbar mit der Verteilung in Deutschland.

Abbildung 12: Altersstruktur der Arbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitt 2015, in Prozent



Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Im Vergleich zur Altersstruktur aller Arbeitslosen sind in Hessen und Deutschland die Jüngeren in der „Fahrzeugführung und Logistik“ anteilig etwa gleich stark vertreten (siehe Abbildung 12). Dabei ist aber der Anteil der unter 30-Jährigen im Bereich „Verkehr und Logistik“ mit etwa 26 Prozent überdurchschnittlich hoch. In der „Fahrzeugführung“ ist er mit etwa neun Prozent auf einem niedrigen Niveau. Knapp die Hälfte der Arbeitslosen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist zwischen 30 und 49 Jahre alt. Dabei liegen die Anteile sogar über den Anteilen der Gleichaltrigen in Hessen und Deutschland insgesamt. Auch in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ sind die Arbeitslosen im Alter von 30 bis unter

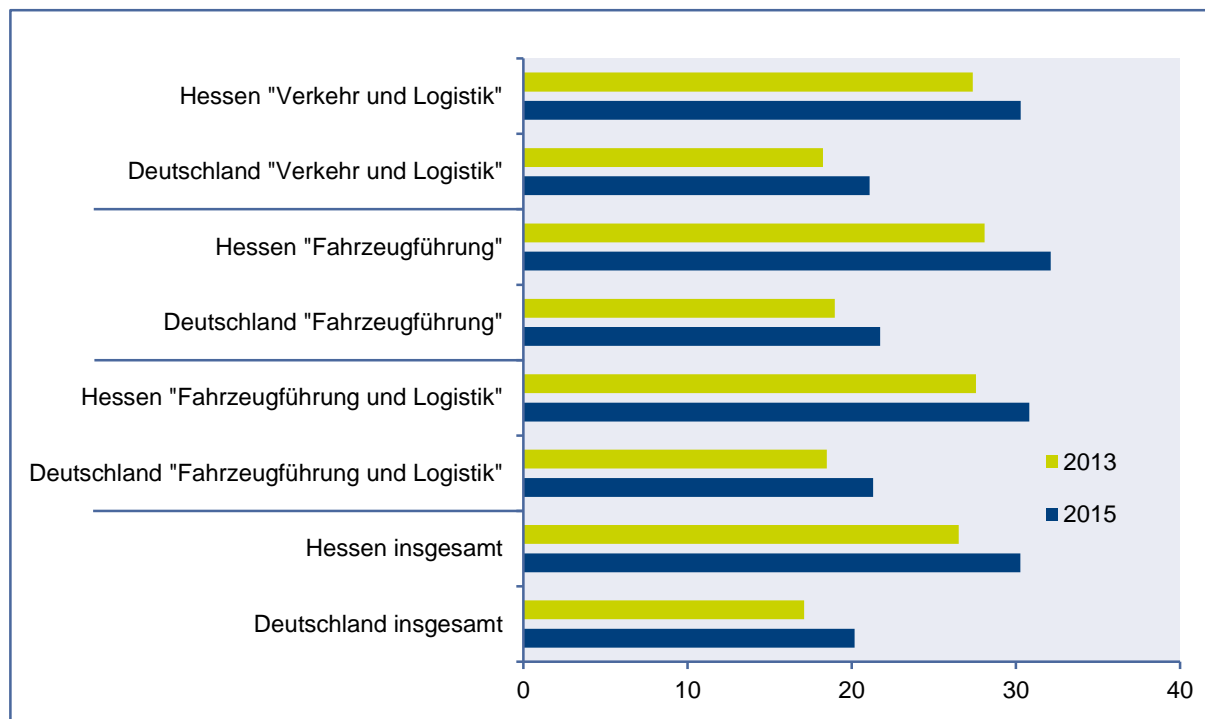
50 Jahren im Vergleich zur Gesamtarbeitslosigkeit sowohl in Hessen als auch in Deutschland leicht stärker vertreten. In der „Fahrzeugführung“ gilt für die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen, dass diese im Vergleich zur Gesamtarbeitslosigkeit deutlich stärker vertreten ist. Der Anteil derjenigen, die 50 Jahre oder älter sind, ist dagegen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ insgesamt etwas niedriger als in Hessen und Deutschland insgesamt. Für die Altersgruppe der mindestens 50-Jährigen in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ gilt, dass diese aufgrund höherer Anteile der unter 30-Jährigen im Vergleich zur Gesamtarbeitslosigkeit unterrepräsentiert ist. Anders ist das Bild in der „Fahrzeugführung“. Arbeitslose ab 50 Jahren sind dort anteilig im Vergleich zur Gesamtarbeitslosigkeit wesentlich stärker vertreten.

Arbeitslose Ausländer

Im Jahr 2015 belief sich der Anteil arbeitsloser Ausländer an allen in Deutschland als arbeitslos gemeldeten Personen auf ein Fünftel. In der „Fahrzeugführung und Logistik“ – dort sind mehr Ausländer beschäftigt, als im Gesamtdurchschnitt über alle Berufe hinweg – war der Anteil arbeitsloser Ausländer mit 21,3 Prozent nur geringfügig größer. Dabei verteilten sich die Ausländer analog zur Struktur der Gesamtarbeitslosigkeit in diesem Berufsbereich zu zwei Dritteln auf den Bereich „Verkehr und Logistik“ und zu einem Drittel auf die „Fahrzeugführung“. Die Anteile der Ausländer an allen Arbeitslosen betragen 21,1 Prozent für die Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ und 21,7 Prozent für die „Fahrzeugführung“ (siehe Abbildung 13). In Hessen ist – entsprechend dem dort höheren Anteil ausländischer Beschäftigter – auch der Ausländeranteil an allen Arbeitslosen mit 30,3 Prozent wesentlich größer. 30,8 Prozent aller Arbeitslosen mit einem Zielberuf in der „Fahrzeugführung und Logistik“ sind ausländischer Herkunft. Auch hier ist eine der Gesamtarbeitslosigkeit dieses Berufsbereiches entsprechende Verteilung festzustellen. Der Anteil der arbeitslosen Ausländer an allen Arbeitslosen bei den Berufen für „Verkehr und Logistik“ beträgt 30,3 Prozent und ist damit identisch mit dem Ausländeranteil in Hessen insgesamt. In der „Fahrzeugführung“ entfallen 32,1 Prozent aller arbeitslos gemeldeten Personen auf Ausländer.

Im Vergleich zu 2013 sind sowohl insgesamt als auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ sowie den zwei Berufshauptgruppen einheitlich Anstiege zu konstatieren, welche auf eine Erhöhung der absoluten Zahl arbeitsloser Ausländer zurückzuführen sind. Dabei fallen in Hessen die Anstiege größer aus als in Deutschland. Es muss aber erwähnt werden, dass der Anstieg in Hessen hauptsächlich durch die „Fahrzeugführung“ getragen wird. So hat sich in Deutschland ausgehend von 19 Prozent der Anteil um 2,8 Prozentpunkte, in Hessen ausgehend von 28,1 Prozent um vier Prozentpunkte erhöht. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ liegt Deutschland mit Hessen in etwa gleichauf.

Abbildung 13: Anteil arbeitsloser Ausländer insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent



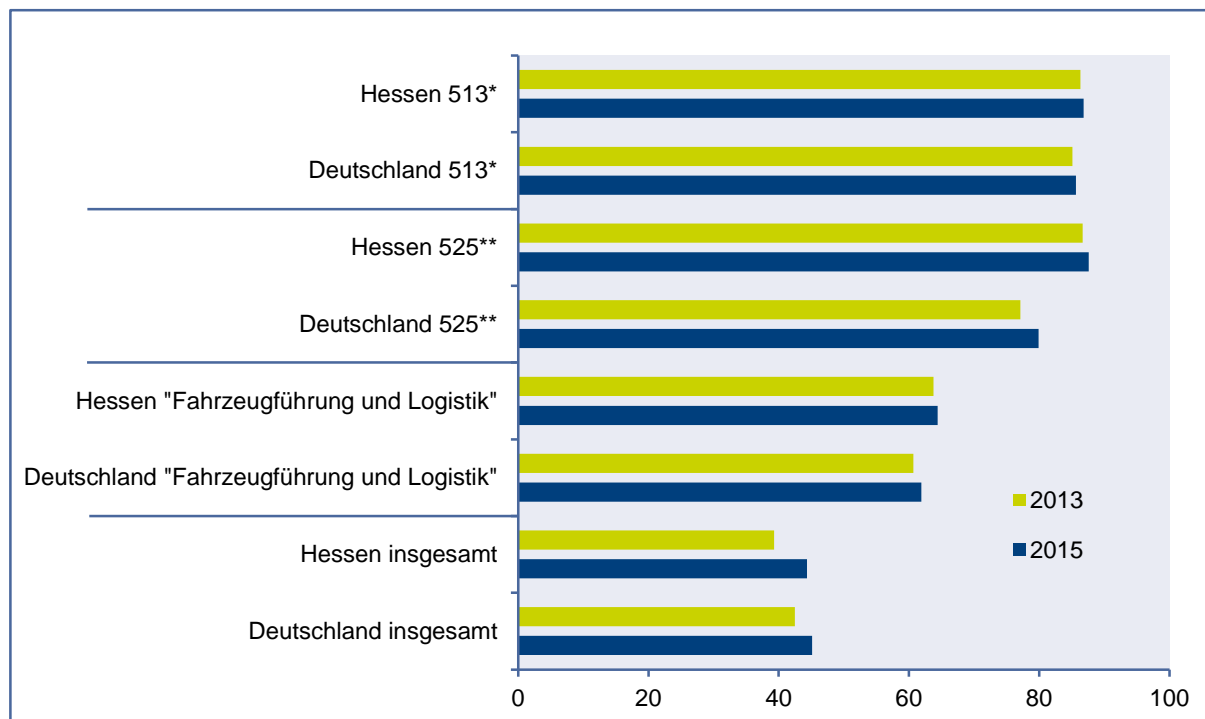
Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Arbeitslosigkeit nach dem Anforderungsniveau

Bei der Analyse der Beschäftigungsstruktur zeigte sich in den Berufen der „Fahrzeugführung und Logistik“ ein zur Gesamtbeschäftigung mehr als doppelt so großer Helferanteil. Dabei stellte sich heraus, dass Helfer ausschließlich in den Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ sowie „Bau- und Transportgeräteführung“ beschäftigt werden. Dieser hohe Anteil an Helfern spiegelt sich auch unter den Arbeitslosen wider. Während in Deutschland im Jahr 2015 45,1 Prozent aller Arbeitslosen das Anforderungsniveau Helfer erfüllten, waren es in der „Fahrzeugführung und Logistik“ 61,9 Prozent (siehe Abbildung 14). An dieser Stelle sticht insbesondere die Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ ins Auge. Der Anteil der Helfer an allen Arbeitslosen dieser Berufsgruppe beträgt 85,6 Prozent, was wiederum bedeutet, dass dort nur 14,4 Prozent der Arbeitslosen Qualifikationen vorweisen können, die mindestens dem Niveau „Fachkraft“ entsprechen. Der Anteil der arbeitslosen Helfer an allen Arbeitslosen in der „Bau- und Transportgeräteführung“ übersteigt mit 79,9 Prozent den Helferanteil an allen Beschäftigten (43,6 %) um beinahe das Doppelte.

In Hessen ist der Anteil der Helfer an allen Arbeitslosen mit 44,4 Prozent etwa vergleichbar mit Deutschland, übersteigt in der „Fahrzeugführung und Logistik“ aber mit 64,4 Prozent den Wert für Deutschland. Dabei zeigt sich innerhalb der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ eine ähnliche Verteilung, wie in Deutschland: 86,8 Prozent aller Arbeitslosen haben eine Helferqualifikation vorzuweisen. In der „Bau- und Transportgeräteführung“ ist der Anteil mit 87,6 Prozent noch höher als in Deutschland.

Abbildung 14: Anteil der Helfer unter den Arbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent



* Berufsgruppe 513: Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag

** Berufsgruppe 525: Bau- und Transportgeräteführung

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Vergleicht man die Durchschnittswerte des Jahres 2015 mit denen des Jahres 2013, so ist sowohl in Deutschland als auch in Hessen insgesamt die Zahl der arbeitslosen Helfer angestiegen, was eine Erhöhung des Helferanteils an den Arbeitslosen bedingt. Während aber in Deutschland nur ein leichter Anstieg vorliegt, hat sich in Hessen insgesamt der Anteil der arbeitslosen Helfer stärker erhöht. In der „Fahrzeugführung und Logistik“ sowie der beiden Berufsgruppen ist die Zahl der arbeitslosen Fachkräfte stärker zurückgegangen als die Zahl der Helfer. Der damit einhergehende Anstieg des Helferanteils bleibt in Hessen aber hinter Deutschland zurück, was im Speziellen auf die Entwicklung in der „Bau- und Transportgeräteführung“ zurückzuführen ist. Hier hat in Deutschland der Helferanteil stärker zugelegt als in Hessen. Im Bereich für „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ hat der Helferanteil in Hessen wie auch in Deutschland dagegen mit etwa 0,5 Prozentpunkten nur leicht zugenommen.

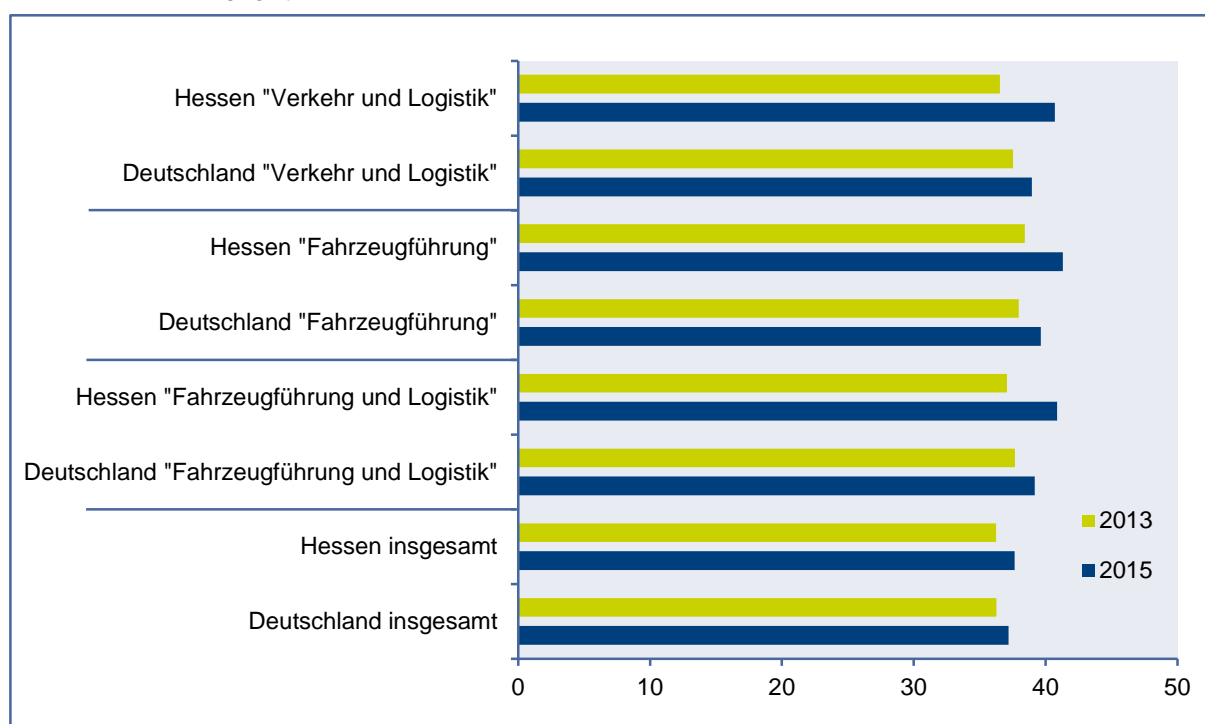
Langzeitarbeitslose

Etwas mehr als ein Drittel der Arbeitslosen (37,2 %) galt in Deutschland im Jahr 2015 als langzeitarbeitslos¹⁰. In der „Fahrzeugführung und Logistik“ war der Anteil mit 39,2 Prozent

¹⁰ Als Langzeitarbeitslose gelten nach § 18 Abs. 1 SGB III alle Personen, die am jeweiligen Stichtag der Zählung ein Jahr (hier: 364 Tage) und länger bei den Agenturen für Arbeit oder bei den Trägern für Grundsicherung für Arbeitsuchende nach dem SGB II arbeitslos gemeldet waren. (Bundesagentur für Arbeit 2016d).

etwas höher. Dabei liegen die Anteilswerte der beiden Berufshauptgruppen etwa gleich auf (siehe Abbildung 15). Auffällig ist die Erhöhung gegenüber dem Jahr 2013. Trotz einer Abnahme der absoluten Zahl an Langzeitarbeitslosen, sind anteilig mehr Langzeitarbeitslose festzustellen. Wie auch Bruckmeier et al. (2015) anmerken, können demzufolge Langzeitarbeitslose nicht im selben Umfang von den positiven Arbeitsmarktentwicklungen profitieren wie andere. Während sich der Anteil der Langzeitarbeitslosen insgesamt nur leicht erhöht hat, war der Anstieg in der „Fahrzeugführung und Logistik“ erkennbar höher. Dabei ist der Anstieg der Langzeitarbeitslosigkeit in der „Fahrzeugführung“ vergleichbar mit dem Anstieg in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“.

Abbildung 15: Anteil der Langzeitarbeitslosen insgesamt und in der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, Jahresdurchschnitte 2013 und 2015, in Prozent



Quelle: Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen.

Mit 37,6 Prozent ist auch in Hessen etwas mehr als ein Drittel aller Arbeitslosen als langzeitarbeitslos zu betrachten. In der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist der Langzeitarbeitslosenanteil höher und 40,9 Prozent aller Arbeitslosen waren dort mindestens zwölf Monate ohne Anstellung. Wie auch in Deutschland sind in Hessen die Anteile in den beiden Berufshauptgruppen etwa gleich groß, die Zahl der Langzeitarbeitslosen insgesamt hat sich gegenüber dem Jahr 2013 verkleinert, das Gewicht der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen dagegen erhöht. In den Berufen für die „Fahrzeugführung und Logistik“ dagegen zählte man 2015 absolut mehr Langzeitarbeitslose als noch 2013. Dies hat zur Folge, dass sich dort im Vergleich zu Deutschland die Anteile der Langzeitarbeitslosen stärker erhöht haben. Wo im Jahr 2013 in der „Fahrzeugführung“ noch 38,4 Prozent aller Arbeitslosen als langzeitarbeitslos galten, waren es 2015 bereits 41,3 Prozent. In der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ war der Anstieg sogar noch größer und erreichte ausgehend von 36,5 Prozent im Jahr 2015 40,7 Prozent.

5.3 Fazit – Gesamteinordnung Hessen

Insgesamt hat sich die Arbeitslosigkeit in Hessen positiv entwickelt und lag im Juni 2015 auf dem niedrigsten Niveau seit über 20 Jahren. Dabei ist der Rückgang der Arbeitslosenzahl seit 2013 mit Deutschland deckungsgleich. Hessen erzielte für Westdeutschland den zweitstärksten Rückgang. Auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist die Entwicklung positiv und der dort erzielte Rückgang stellt einen der größten in Westdeutschland dar. Jedoch hat Hessen gemeinsam mit Bremen innerhalb der „Fahrzeugführung und Logistik“ anteilig die meisten Arbeitslosen im Bereich „Verkehr und Logistik“. Wie auch in der Beschäftigungsstruktur konzentriert sich dort die Arbeitslosigkeit auf „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“. In der „Fahrzeugführung“ liegt der Fokus der Arbeitslosen auf der „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“.

Betrachtet man die Arbeitslosen anhand verschiedener Strukturmerkmale, so zeigen sich einige Parallelen zur Beschäftigungsstruktur, aber auch Unterschiede. So sind Frauen unter den Arbeitslosen ebenso unterrepräsentiert wie bei den Beschäftigten. Auch die Altersstruktur der Arbeitslosen ist mit leichten Abweichungen ähnlich der Beschäftigungsstruktur, so dass anteilig weniger Arbeitslose unter 30 Jahre alt sind. Der Großteil entfällt auf die Arbeitslosen im Alter zwischen 30 und 49 Jahren. Insbesondere in der „Fahrzeugführung“, die einen sehr hohen Beschäftigtenanteil von Personen von mindestens 50 Jahren aufweist, ist auch der Anteil gleichaltriger Arbeitsloser sehr hoch. Auch wenn eine Beschäftigung in der „Fahrzeugführung und Logistik“ für Ausländer im Schnitt attraktiver ist, als andere Berufsbereiche, sind diese unter den Arbeitslosen in Hessen überproportional stark vertreten. Dieses Bild setzt sich fort, richtet man den Blick auf die beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ sowie „Fahrzeugführung“. Denn auch dort übersteigt bezogen auf Ausländer der Anteil der Arbeitslosen den Anteil der Beschäftigten deutlich. Abweichend von der Beschäftigungsstruktur sind Arbeitslose, die das Qualifikationsniveau des Helfers erfüllen, zwar für Hessen im Vergleich zu Deutschland unauffällig. Jedoch sind die Anteile der arbeitslosen Helfer in der Berufshauptgruppe „Verkehr und Logistik“ ausgesprochen hoch und übersteigen das Beschäftigungsniveau von Helfern deutlich. Auch liegen weitgehend Zuwächse im Anteil der Helfer vor. Damit geht einher, dass in Hessen im Kontrast zu Deutschland in der „Fahrzeugführung und Logistik“ die Zahl und somit auch die Anteile der Langzeitarbeitslosen ansteigen. Dabei überschreitet der Langzeitarbeitslosigkeitsanteil in Hessen den Anteil Deutschlands leicht. Gleichzeitig wünscht man sich in Hessen stärker als in Deutschland, in Vollzeit arbeiten zu können. Der Anteil der Arbeitslosen, die keine Arbeitszeitpräferenz haben, ist mit Ausnahme der „Fahrzeugführung“ in Hessen größer als in Deutschland. Der Wunsch nach einer Teilzeitbeschäftigung ist in Hessen weniger stark ausgeprägt.

6 Struktur und Entwicklung der Zahl der gemeldeten Stellen

Ein weiterer Indikator, um die Situation des Arbeitsmarktes in einem Berufsfeld zu beschreiben, findet sich in der Zahl der gemeldeten Stellen. Diese sind nicht nur rein quantitativ, sondern auch in Hinblick auf die durchschnittlichen Vakanzzeiten der gemeldeten Stellen analysierbar. Gleichzeitig kann die Zahl der gemeldeten Stellen der Zahl der Arbeitslosen mit entsprechendem Zielberuf gegenübergestellt und somit berufsspezifisch das vorhandene Arbeitskräftepotential abgeleitet werden. Wie es sich in Hinblick auf Quantität, Vakanzzeiten

und Arbeitskräftepotential im Einzelnen verhält, darüber gibt das folgende Kapitel Aufschluss. Die Datengrundlage stellt erneut die Statistik der BA dar.

6.1 Der Bestand gemeldeter Stellen

Im Durchschnitt gab es von November 2014 bis Oktober 2015 laut Statistik der BA bundesweit 442 Tsd. gemeldete Bestandsstellen¹¹ für sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse für „Fachkräfte“¹². Damit hat sich die Zahl der Stellen gegenüber dem Durchschnitt des Zeitraumes November 2012 bis Oktober 2013¹³ um mehr als 20 Prozent erhöht. Von den 442 Tsd. Bestandsstellen entfallen 38 Tsd. Stellen auf die „Fahrzeugführung und Logistik“, welche sich wiederum mit 18 Tsd. zu besetzenden Stellen auf die Berufe für „Verkehr und Logistik“ und mit 20 Tsd. Stellen auf die „Fahrzeugführung“ verteilen. Zuwächse gegenüber 2013, die prozentual beinahe doppelt so groß sind, wie sie im Durchschnitt über alle Berufe vorliegen, zeigen die steigende Nachfrage nach Arbeitskräften in diesen Berufshauptgruppen. Dabei dürfte insbesondere in der „Fahrzeugführung“ ein gewisser Anteil der Stellen auf die Deckung des Ersatzbedarfes entfallen, da in dieser Berufsgruppe, aufgrund des überdurchschnittlich hohen Anteils älterer Beschäftigter, vermehrt Rentenabgänge anzunehmen sind. Obwohl der Stellenbestand niedriger ist, als bei der „Fahrzeugführung“, erweist sich die Nachfragesteigerung im Bereich der Berufe für „Verkehr und Logistik“ leicht stärker als für die Berufe der „Fahrzeugführung“ (siehe Abbildung 16).

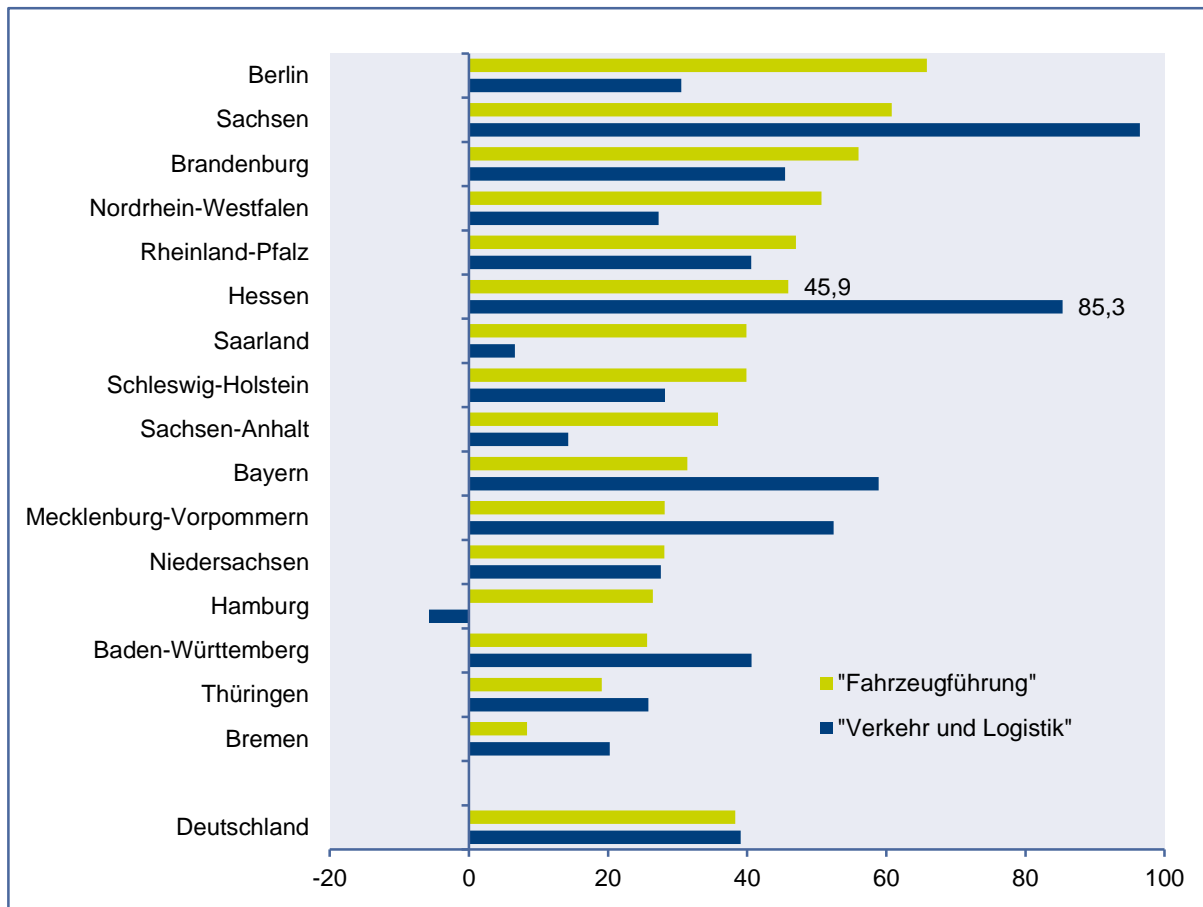
In Hessen beläuft sich der Gesamtbestand auf gut 33 Tsd. Stellen. Der Zuwachs innerhalb des Beobachtungszeitraumes beträgt fast 20 Prozent und bleibt damit leicht hinter der gesamtdeutschen Entwicklung zurück. Die insgesamt 3.880 Stellen der „Fahrzeugführung und Logistik“ verteilen sich mit gut 60 Prozent auf die Berufe für „Verkehr und Logistik“ und mit knapp 40 Prozent auf Stellen in den Berufen für die „Fahrzeugführung“. Damit findet sich im Vergleich zu Deutschland ein unterschiedliches Bild, da die Stellen in der „Fahrzeugführung“ dort mehr als die Hälfte auf sich vereinten. Gleichermäßen auffällig ist die Steigerung in der Zahl der Bestandsstellen gegenüber 2013 im Bereich „Verkehr und Logistik“. Wo deutschlandweit ein Anstieg von 39,1 Prozent vorlag, wird dieser Wert in Hessen mit 85,3 Prozent nochmals um mehr als das Doppelte übertroffen. Lediglich Sachsen (96,4 %) überbot diesen Wert. Bei der „Fahrzeugführung“ ist die hessische Entwicklung (45,9 %) im Vergleich zu Deutschland (38,3 %) ebenfalls überdurchschnittlich. In den Ländern Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Sachsen und Berlin liegen mit 47,0 bis 65,8 Prozent noch größere Zuwächse vor.

¹¹ Die Statistik der gemeldeten Arbeitsstellen umfasst Stellen für sozialversicherungspflichtige, geringfügige und sonstige Beschäftigungsverhältnisse (insbesondere Praktika). Für die Analyse werden hier aber nur die Arbeitsstellen für ungeforderte sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse herangezogen. Damit wird selbständige Erwerbstätigkeit, Beschäftigung in öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnissen und geringfügig entlohnte Beschäftigung aus der Betrachtung ausgeklammert. Die gemeldeten Arbeitsstellen erfassen damit nur einen Teil des gesamtwirtschaftlichen Stellenangebots. (Hartmann/Reimer 2011).

¹² Der Begriff „Fachkräfte“ umfasst sowohl Beschäftigte mit dem Anforderungsniveau Fachkraft, wie auch Spezialist und Experte. Helferstellen bleiben bei den nachfolgenden Betrachtungen unberücksichtigt.

¹³ Die genannten Zeiträume „November 2012 bis Oktober 2013“ und „November 2014 bis Oktober 2015“ werden im Folgenden verkürzt mit „2013“ bzw. „2015“ angegeben.

Abbildung 16: Veränderung der Zahl der gemeldeten „Fachkräfte“-Stellen in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Deutschland und den Bundesländern, 2015 ggü. 2013, in Prozent



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

Erwartungsgemäß weisen die beiden beschäftigungsstärksten Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ sowie „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ auch die meisten Stellen für sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse für „Fachkräfte“ auf. Und dies, obwohl die Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ mit über 60 Prozent von den hier nicht berücksichtigten Helfern dominiert wird. 76,6 Prozent aller in Deutschland gemeldeten Stellen der „Fahrzeugführung und Logistik“ entfallen auf diese beiden Berufsgruppen (siehe Tabelle 8). Dabei kommt die Gruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ auf eine Steigerung von fast 42 Prozent. In der „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ wurde ein Zuwachs von knapp 39 Prozent gegenüber 2013 registriert. In Hessen kommen die beiden Berufsgruppen auf 62,9 Prozent aller Stellen der „Fahrzeugführung und Logistik“. Aufgrund der stärkeren Präsenz anderer Berufsgruppen in Hessen (siehe Kapitel 3.1) ist der im Vergleich zu Deutschland geringere Anteil jedoch nicht überraschend. Dennoch gibt es in der Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ einen größeren Stellenzuwachs als in Deutschland. Gleiches gilt – mit größerem Abstand – für die „Fahrzeugführung“.

Tabelle 8: Arbeitsstellenbestand, Veränderung und Anteil der „Fachkräfte“-Stellen in den Berufsgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, 2015

| | Hessen | | | Deutschland | | |
|---|--------------|----------------|-------------------------------|---------------|----------------|-------------------------------|
| | absolut | Prozent-anteil | Veränderung absolut ggü. 2013 | absolut | Prozent-anteil | Veränderung absolut ggü. 2013 |
| „Verkehr und Logistik“ | | | | | | |
| 511 Tech. Betrieb des Eisenbahn -,Luft- und Schiffsverkehrs | 575 | 24,5 | x | 909 | 5,0 | 126,7 |
| 512 Überwachung und Wartung der Verkehrsinfrastruktur | x | x | x | 1.076 | 5,9 | 28,3 |
| 513 Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag | 992 | 42,2 | 47,2 | 11.557 | 63,4 | 41,8 |
| 514 Servicekräfte im Personenverkehr | 173 | 7,4 | 40,2 | 587 | 3,2 | 13,6 |
| 515 Überwachung und Steuerung des Verkehrsbetriebes | x | x | x | 386 | 2,1 | 37,2 |
| 516 Kaufleute - Verkehr und Logistik | 471 | 20,1 | 42,7 | 3.719 | 20,4 | 27,2 |
| Gesamt | 2.348 | 100,0 | 85,3 | 18.234 | 100,0 | 39,1 |
| „Fahrzeugführung“ | | | | | | |
| 521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr | 1.450 | 94,6 | 48,1 | 17.839 | 88,5 | 38,7 |
| 522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr | x | x | x | 622 | 3,1 | 50,9 |
| 524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr | x | x | x | 103 | 0,5 | 8,9 |
| 523 Fahrzeugführung im Flugverkehr | x | x | x | x | x | x |
| 525 Bau- und Transportgeräteführung | 70 | 4,6 | 26,1 | 1.583 | 7,9 | 31,4 |
| Gesamt | 1.532 | 100,0 | 45,9 | 20.155 | 100,0 | 38,3 |
| „Fahrzeugführung und Logistik“ | 3.880 | 100,0 | | 38.389 | 100,0 | |

x Nachweis nicht sinnvoll

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

6.2 Die Vakanzzeiten gemeldeter Stellen

Wie lange es dauert bis eine gemeldete Stelle für „Fachkräfte“ ab ihrem von den Betrieben angegebenen Besetzungszeitpunkt tatsächlich besetzt werden kann, ist anhand des Indikators „abgeschlossene Vakanzzeit in Tagen“¹⁴ zu bestimmen.

In Deutschland lag die Vakanzzeit im Durchschnitt des Beobachtungszeitraumes 2015 über alle Berufe hinweg bei 86 Tagen. In Hessen ist der Zeitraum im Durchschnitt fünf Tage länger und erreicht eine Gesamtdauer von 91 Tagen (siehe Tabelle 9). Sowohl in Hessen als auch in Deutschland haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum die Vakanzzeiten leicht erhöht. So konnte man in Deutschland in 2013 gemeldete Stellen noch drei, in Hessen fünf Tage schneller besetzen.

¹⁴ Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Dauer vom gewünschten Besetzungstermin der Arbeitsstelle bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle in Tagen und stellt den zentralen Indikator im Rahmen der Engpassanalyse der Statistik der Bundesagentur für Arbeit dar (Hartmann/Reimer 2011).

Für die beiden Berufshauptgruppen zeigt sich auf Bundesebene, dass man Stellen im Bereich „Verkehr und Logistik“ mit geeigneten Arbeitskräften etwas schneller besetzen konnte als im Durchschnitt über alle Berufe. Mit 74 Tagen lag hier die Suchdauer im Schnitt fast zwei Wochen unter der Dauer für Gesamtdeutschland. Personal in der „Fahrzeugführung“ finden die Betriebe dagegen in Deutschland innerhalb von 86 Tagen und damit genauso schnell wie im Durchschnitt über alle Berufe. Auffällig ist an dieser Stelle, dass sich insbesondere für die „Fahrzeugführung“ die Vakanzzeiten seit 2013 mit zwölf Tagen überdurchschnittlich stark erhöht haben. Für die Stellen im Bereich „Verkehr und Logistik“ liegt nur eine durchschnittliche Zunahme von drei Tagen vor.

Davon deutlich verschieden erweist sich für diese Berufshauptgruppe die Situation in Hessen. Hier dauerte es für die „Verkehr und Logistik“-Stellen insgesamt 106 Tage (siehe Tabelle 9), was im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt Hessens 15 Tage und im Vergleich zu Stellen dieser Berufshauptgruppe in Deutschland sogar 32 Tage mehr bedeutet. Gegenüber 2013 hat sich die Dauer ebenfalls überdurchschnittlich erhöht und um 19 Tage zugelegt. Bei den Stellen der „Fahrzeugführung“ dagegen ist die Situation mit Deutschland vergleichbar und Betriebe benötigen im Schnitt 88 Tage, um eine vakante Stelle zu besetzen. Aber auch hier hat sich der notwendige Suchaufwand erhöht. Zwei Jahre zuvor konnte man eine Stelle noch innerhalb von 77 Tagen besetzen.

Tabelle 9: Abgeschlossene Vakanzzeit der „Fachkräfte“-Stellen 2015 und deren Veränderung (2015 ggü. 2013) insgesamt und in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland

| Berufshauptgruppen | Abgeschlossene Vakanzzeit (in Tagen) | | | |
|------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------------------|
| | Hessen | | Deutschland | |
| | 2015 absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 | 2015 absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 |
| Insgesamt | 91 | 5 | 86 | 3 |
| <i>darunter:</i> | | | | |
| „Verkehr und Logistik“ | 106 | 19 | 74 | 3 |
| „Fahrzeugführung“ | 88 | 11 | 86 | 12 |

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung.

Geht man bei der Betrachtung der Vakanzzeiten auf die Ebene der Berufsgruppen, so erkennt man anhand von Tabelle 10, dass in Hessen die sehr lange Vakanzzeit für Stellen im Bereich „Verkehr und Logistik“ im Wesentlichen von den beiden Berufsgruppen „Technischer Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs“ und „Servicekräfte im Personenverkehr“ getrieben wird. Hier liegen Vakanzzeiten von 178 bzw. 141 Tagen vor. Auch zeigt sich, dass in beiden Berufsgruppen der Anteil der Stellen mit einer Vakanzzeit von mindestens drei Monaten im Vergleich zu den anderen Berufsgruppen überdurchschnittlich groß ist. Beides zu-

sammen sind deutliche Hinweise auf Probleme in der Stellenbesetzung¹⁵. Jedoch ist anzumerken, dass sich die Vakanzzeit der Berufsgruppe „Technischer Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs“ seit 2013 bereits um 45 Tage reduziert hat. Ob dies ein Hinweis auf eine beginnende Entspannung der Situation ist, bleibt jedoch abzuwarten. Bei den Stellen für „Servicekräfte im Personenverkehr“ dagegen haben die Vakanzzeiten etwas zugenommen. Der Blick auf die beschäftigungsstärkste Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ dagegen zeigt trotz der langen Vakanzzeiten innerhalb der Berufshauptgruppe mit 81 Tagen unauffällige bzw. im Gesamtdurchschnitt für Hessen sogar unterdurchschnittliche Zeiten. Der Vergleich zu Deutschland attestiert dagegen für Hessen in dieser Berufsgruppe eine längere Vakanzzeit, da deutschlandweit Stellen für Berufe der „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ innerhalb von 70 Tagen besetzt sind. Für die Berufsgruppe „Kaufleute – Verkehr und Logistik“ erfolgt die Besetzung im Schnitt innerhalb von 94 Tagen. In der „Fahrzeugführung“ sind auf Ebene der Berufsgruppen keine Auffälligkeiten bei der aktuellen Vakanzzeit festzustellen, die Vakanzzeit hat aber gegenüber 2013 um elf Tage zugenommen.

¹⁵ Gemäß methodischer Definitionen sind Vakanzzeiten, die deutlich länger als üblich sind (definiert als 40 Prozent über dem Durchschnitt), als ein Hinweis für einen Engpassberuf zu werten (Hartmann/Reimer 2011).

Tabelle 10: Abgeschlossene Vakanzzeit der „Fachkräfte“-Stellen und deren Veränderung in den Berufsgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland, 2015

| Berufshauptgruppen | Abgeschlossene Vakanzzeit (in Tagen) | | | | | |
|---|--------------------------------------|-------------------------------|---|-------------|-------------------------------|---|
| | Hessen | | | Deutschland | | |
| | absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 | Stellenanteil mit langer Vakanzzeit* in % | absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 | Stellenanteil mit langer Vakanzzeit* in % |
| „Verkehr und Logistik“ | 106 | 19 | 42,0 | 74 | 3 | 32,4 |
| 511 Tech. Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs | 178 | -45 | 56,6 | 140 | 29 | 51,3 |
| 512 Überwachung, und Wartung der Verkehrsinfrastruktur | x | x | x | 111 | -11 | 41,6 |
| 513 Lagerwirt., Post und Zustellung, Güterumschlag | 81 | 6 | 33,9 | 70 | 4 | 30,9 |
| 514 Servicekräfte im Personenverkehr | 141 | 9 | 47,4 | 93 | 9 | 38,5 |
| 515 Überwachung und Steuerung des Verkehrsbetriebes | x | x | x | 88 | -18 | 26,5 |
| 516 Kaufleute - Verkehr und Logistik | 94 | 11 | 37,0 | 72 | -2 | 29,5 |
| „Fahrzeugführung“ | 88 | 11 | 37,7 | 86 | 12 | 40,2 |
| 521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr | 89 | 12 | 38,2 | 85 | 12 | 40,1 |
| 522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr | x | x | x | 140 | -45 | 44,8 |
| 524 Fahrzeugführung im Schiffsverkehr | x | x | x | 61 | 3 | 29,7 |
| 525 Bau- und Transportgeräteführung | 81 | 13 | 30,1 | 87 | 17 | 41,2 |

* lange Vakanzzeit: Vakanzzeit \geq 3 Monate

x Nachweis nicht sinnvoll

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung.

6.3 Das verfügbare Arbeitskräftepotential – Arbeitslose je gemeldete Stelle

Mit Ausnahme von zwei Berufsgruppen zeigt sich die Lage in den Berufen für die „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen relativ entspannt. So können Stellen in der Regel innerhalb eines Zeitraumes besetzt werden, der in etwa mit der durchschnittlichen Dauer über alle Berufe übereinstimmt. Gleichzeitig ist die mehrheitliche Erhöhung der Vakanzzeiten gegenüber dem Vergleichszeitraum 2013 ersichtlich. Zieht man zudem den Stellenzuwachs in diesem Zeitraum in Betracht, ist zu vermuten, dass der Anstieg in den Vakanzzeiten der Stellen unter anderem durch eine Reduktion des zur Verfügung stehenden Arbeitskräftepotentials bedingt wurde. Um sich dieser Thematik zu nähern, wird die Zahl der gemeldeten Stellen in Relation zu der Zahl der Arbeitslosen mit entsprechenden Zielberufen und einer beruflichen Qualifikation als „Fachkraft“ gesetzt. Da einerseits nicht alle verfügbaren Stellen auch der BA gemeldet werden und andererseits nicht alle gemeldeten Stellen in der Analyse berücksichtigt werden bedeutet dies, dass Zahl der gemeldeten Stellen nur einen Teil des gesamtwirt-

schaftlichen Stellenangebots widerspiegelt (siehe Kapitel 6.1). Daher ist davon auszugehen, dass der Indikator „Arbeitslose je gemeldete Stelle“ das verfügbare Arbeitskräftepotential leicht überschätzt.

In Deutschland stehen im Durchschnitt rein rechnerisch für jede gemeldete „Fachkräfte“-Stelle 3,2 Arbeitslose zur Verfügung. In Hessen sind es dagegen mit 2,6 Arbeitslosen etwas weniger (siehe Tabelle 11). An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass etwa ein Drittel aller Arbeitslosen in Deutschland zu den Langzeitarbeitslosen zu zählen sowie mindestens 50 Jahre alt war und folglich schwerer vermittelbar waren. In Hessen sind die Anteile vergleichbar. Bedingt durch eine immer weiter sinkende Arbeitslosigkeit, die im Jahresdurchschnitt 2015 einen Tiefststand erreichte, und einem Anstieg in der Zahl der gemeldeten Stellen hat sich diese Relation insgesamt verschlechtert. So entfielen 2013 in Deutschland noch 0,9 Arbeitslose und in Hessen 0,6 Arbeitslose mehr auf eine gemeldete Stelle.

Tabelle 11: Arbeitslose je „Fachkräfte-Stelle und Veränderung 2015 ggü. 2013 bezogen auf alle Stellen und auf die Stellen in den Berufshauptgruppen der „Fahrzeugführung und Logistik“ in Hessen und Deutschland

| Berufshauptgruppen | Arbeitslose je Stelle | | | |
|------------------------|-----------------------|-------------------------------|-------------|-------------------------------|
| | Hessen | | Deutschland | |
| | absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 | absolut | Veränderung absolut ggü. 2013 |
| Insgesamt | 2,6 | -0,6 | 3,2 | -0,9 |
| <i>darunter:</i> | | | | |
| „Verkehr und Logistik“ | 1,4 | -1,4 | 2,6 | -1,2 |
| „Fahrzeugführung“ | 3,8 | -2,0 | 5,0 | -2,5 |

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung.

Setzt man die Berufshauptgruppen in den Fokus der Betrachtung, so zeigt sich, dass auf die Stellen im Bereich „Verkehr und Logistik“, die in Deutschland mit unterdurchschnittlichen Vakanzzeiten positiv auffielen, derzeit etwa 2,6 Arbeitslose je Stelle verfügbar sind. In Hessen betrug die abgeschlossene Vakanzzeit einer Stelle in dieser Berufshauptgruppe überdurchschnittliche 106 Tage. Dieser deutlich größere Zeitraum könnte durch die Tatsache bedingt sein, dass nur 1,4 Arbeitslose (siehe Tabelle 11) zur Besetzung einer gemeldeten Stelle zur Verfügung stehen und somit die Auswahl geeigneten Personals längere Zeit in Anspruch nimmt. Für die Stellen der „Fahrzeugführung“ sind in Deutschland mit überdurchschnittlichen fünf Arbeitslosen fast doppelt so viele Personen verfügbar, wie bei den Stellen für „Verkehr und Logistik“. In Hessen stehen ebenfalls 3,8 Arbeitslose je Stelle zur Verfügung. Die Vakanzzeiten sind hier nur unwesentlich verschieden von Deutschland. Dennoch gilt es auch bei den Berufshauptgruppen zu berücksichtigen, dass sowohl in Deutschland, wie auch in Hessen etwa zwei Fünftel der Arbeitslosen als langzeitarbeitslos galten. Auch der Anteil der Arbeitslosen, die mindestens 50 Jahre alt waren war mit etwa einem Viertel in der „Fahrzeugführung“ mit etwa 40 Prozent überdurchschnittlich hoch. Auch hier zeigt Tabelle 11, dass sowohl für Deutschland als auch für Hessen noch vor zwei Jahren mehr Arbeitslose verfügbar waren.

6.4 Fazit – Gesamteinordnung Hessen

Die Arbeitskräftenachfrage im Bereich der „Fahrzeugführung und Logistik“ ist in Hessen auf einem hohen Niveau und in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Nicht nur, dass – wie auch in Deutschland – Stellen im Bereich der beiden Berufshauptgruppen „Verkehr und Logistik“ sowie „Fahrzeugführung“ unter den TOP-TEN der am häufigsten gemeldeten Stellen zu finden sind¹⁶, anteilig wurden in Hessen in der „Fahrzeugführung und Logistik“ auch mehr Stellen als in Deutschland gemeldet. Ebenso übersteigt die prozentuale Zunahme der in Hessen gemeldeten Stellen gegenüber 2013 in beiden Berufshauptgruppen die Zunahme in Deutschland. Im Bereich der gemeldeten Stellen für Berufe für „Verkehr und Logistik“ war es sogar mehr als das Doppelte. Die beiden Berufsgruppen „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ sowie „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ erreichen in Hessen nicht ganz den bundesweiten Anteil an allen gemeldeten Stellen, da in Hessen auf Ebene der Berufsgruppen eine größere Heterogenität vorliegt. Dennoch sind in Hessen die Steigerungen in der Zahl der gemeldeten Stellen bei diesen beiden Berufsgruppen prozentual größer.

Im Allgemeinen dauert es in Hessen etwas länger als in Deutschland, bis eine gemeldete Stelle besetzt werden kann. Dabei fällt insbesondere der Bereich „Verkehr und Logistik“ auf, da in Hessen die abgeschlossenen Vakanzzeiten einer gemeldeten Stelle wesentlich länger sind. Jedoch wird dies hauptsächlich durch die beiden Berufsgruppen „Technischer Betrieb des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs“ und „Servicekräfte im Personenverkehr“ getrieben. Die beschäftigungsstärkste Berufsgruppe „Lagerwirtschaft, Post und Zustellung, Güterumschlag“ erreicht für Hessen sogar unterdurchschnittliche Zeiten. Dennoch können auch in dieser Berufsgruppe in Deutschland Stellen schneller besetzt werden. In der „Fahrzeugführung“ ist Hessen durchaus mit der Vakanzzeit Deutschlands vergleichbar, so dass die Dauern an dieser Stelle nur gering voneinander abweichen.

Aufgrund der sinkenden Arbeitslosigkeit, aber auch aufgrund der gestiegenen Zahl der angebotenen Arbeitsstellen hat sich das verfügbare Arbeitskräftepotential – gemessen in Arbeitslose je Stelle – im Laufe der letzten Jahre reduziert. Im Durchschnitt stehen in Hessen sowohl insgesamt als auch in den beiden Berufshauptgruppen weniger Arbeitslose pro gemeldete Stelle zur Verfügung als in Deutschland. Dies kann sicherlich bis zu einem gewissen Grad als Ursache für die längeren abgeschlossenen Vakanzzeiten gelten.

7 Schlussbetrachtung

Die letzten Jahre sind durch positive Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt in Deutschland und in Hessen geprägt. Die Zahl der Berufsausbildungsstellen ist angestiegen, die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung hat sich erhöht und gleichzeitig ist die Zahl der Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt gesunken. Von diesen positiven Entwicklungen im Allgemeinen konnte man auch in der „Fahrzeugführung und Logistik“ im Speziellen profitieren. So ist nicht

¹⁶ Siehe hierzu die monatliche „TOP TEN“ – Veröffentlichung der Bundesagentur für Arbeit (<https://www.statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Arbeitsmarktberichte/Fachkraeftebedarf-Stellen/Fachkraeftebedarf-Stellen-Nav.html>).

nur die Zahl der Berufsausbildungsstellen, sondern auch – entgegen dem Gesamttrend rückläufiger Bewerberzahlen – die Zahl der Bewerber angestiegen. Die Zahl der Beschäftigten in der „Fahrzeugführung und Logistik“ hat sich gegenüber Juni 2013 um 7,7 Prozent erhöht, die Zahl der Arbeitslosen ist gegenüber dem Jahr 2013 um 4,9 Prozent gesunken. Hohe Werte in der Zahl der gemeldeten Stellen deuten darauf hin, dass sich die positiven Entwicklungen auch weiterhin fortsetzen werden.

Dennoch konnten in der vorliegenden Studie auch Problemlagen identifiziert werden: Trotz insgesamt positiver Entwicklungen der Arbeitslosigkeit in der „Fahrzeugführung und Logistik“, können nicht alle Personengruppen im gleichen Maße davon profitieren. An dieser Stelle sind insbesondere Ausländer und Langzeitarbeitslose zu nennen. So hat sich trotz rückläufiger Bestandszahlen, die Zahl arbeitsloser Ausländer und der Langzeitarbeitslosen in Hessen vergrößert. Da es im Vergleich zu Deutschland in Hessen zudem länger dauert, bis eine vakante Stelle besetzt werden kann und sich die Suchdauern für Betriebe tendenziell erhöhen, könnten Ausländer und Langzeitarbeitslose eine relevante Zielgruppe zur Personalrekrutierung für Betriebe darstellen. Besonderes Potential findet sich auch bei der Beschäftigung von Frauen, denn diese sind gerade in der „Fahrzeugführung“ deutlich unterrepräsentiert.

Obwohl man insbesondere in der „Fahrzeugführung“ einen Fahrermangel und Schwierigkeiten bei der Nachwuchsrekrutierung reklamiert, war in Hessen die Zahl der Berufsausbildungsstellen zuletzt rückläufig. Angesichts der Tatsache, dass in der „Fahrzeugführung“ ein nicht unerheblicher Teil der Beschäftigten innerhalb der nächsten Jahre das Renteneintrittsalter erreichen wird, erscheint es zwingend notwendig, das betriebliche Ausbildungsengagement zu erhöhen. Dabei gilt es strukturelle Ausbildungshindernisse abzubauen und das Berufsimago zu verbessern. Gelingt dies, so kann auch in Zukunft der Bedarf an gut ausgebildeten Fachkräften gedeckt und die steigende Nachfrage nach Dienstleistern in der „Fahrzeugführung und Logistik“ erfolgreich bedient werden.

Literaturverzeichnis

Achatz, Juliane (2005): Geschlechtersegregation im Arbeitsmarkt. In: Abraham, Martin; Hinz, Thomas (Hrsg.): Arbeitsmarktsoziologie. Probleme, Theorien, empirische Befunde. VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 263–301, Wiesbaden.

Bruckmeier, Kerstin; Lietzmann, Torsten; Rothe, Thomas; Saile, Anna-Theresa (2015): Grundsicherung für Arbeitsuchende nach SGB II: Langer Leistungsbezug ist nicht gleich Langzeitarbeitslosigkeit. (IAB-Kurzbericht, 20/2015), Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2011): Klassifikation der Berufe 2010. Band 1. Systematischer und alphabetischer Teil mit Erklärungen. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit - Statistik (2016a): Glossar der Ausbildungsstellenmarktstatistik der BA. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit - Statistik (2016b): Glossar der Beschäftigungsstatistik der BA. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit - Statistik/Arbeitsmarktberichterstattung (2016c): Der Arbeits- und Ausbildungsmarkt in Deutschland – Monatsbericht, Dezember und Jahr 2015. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit - Statistik (2016d): Glossar der Arbeitsmarktstatistik der BA. Nürnberg.

Bundesamt für Güterverkehr (2007): Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht über die aktuelle Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe. Köln.

Burkert, Carola; Garloff, Alfred; Machnig, Jan; Schaade, Peter (2010): Frauen als Gewinnerinnen der Wirtschaftskrise? Frauen und Männer am Ausbildungs- und Arbeitsmarkt in Hessen 2009. (IAB-Regional, Nr. 01/2010), Nürnberg.

Burkert, Carola; Garloff, Alfred; Schaade, Peter (2008): Frauen und Männer am Ausbildungs- und Arbeitsmarkt in Hessen. Genderbericht Hessen 2007. (IAB-Regional, Nr. 01/2008), Nürnberg.

Hartmann, Michael; Reimer, Kim (2011): Methodenbericht. Möglichkeiten und Grenzen einer statistischen Engpassanalyse nach Berufen. Hrsg.: Bundesagentur für Arbeit – Statistik. Nürnberg.

Lohre, Dirk; Bernecker, Tobias; Stock, Wilfried (2014): ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer 2.0. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt. Hrsg.: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Stuttgart.

Lohre, Dirk; Bernecker, Tobias; Stock, Wilfried (2012): ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt. Hrsg.: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Stuttgart.

vom Berge, Philipp; Bossler, Mario; Möller, Joachim (2016): Erkenntnisse aus der Mindestlohnforschung des IAB. (IAB-Stellungnahme, 03/2016), Nürnberg.

Wanger, Susanne (2015): Frauen und Männer am Arbeitsmarkt: Traditionelle Erwerbs- und Arbeitszeitmuster sind nach wie vor verbreitet. (IAB-Kurzbericht, 04/2015), Nürnberg.

In der Reihe IAB-Regional Hessen sind zuletzt erschienen:

| Nummer | Autoren | Titel |
|--------|--|--|
| 2/2015 | Schanne, Norbert; Thoma, Oliver | Erwerbstätige ALG II-Bezieher in Hessen 2007 - 2014 |
| 1/2015 | Garloff, Alfred; Lepper, Timo | Was treibt die saisonalen Bewegungen der Arbeitslosigkeit und Beschäftigung? Determinanten der Saisonstruktur am hessischen Arbeitsmarkt |
| 3/2014 | Burkert, Carola; Schaade, Peter; Thoma, Oliver | Personal in der Kindererziehung in Hessen. Arbeitsmarktsituation und Berufsverbleib |
| 2/2014 | Burkert, Carola; Kosubek, Sylvia; Schaade, Peter | Alleinerziehend am Arbeitsmarkt. Situation von Alleinerziehenden in Hessen |
| 1/2014 | Burkert, Carola; Garloff, Alfred; Lepper, Timo | Arbeitnehmerüberlassung in Hessen: Sprungbrett in reguläre Beschäftigung, Vermeidung von Arbeitslosigkeit oder gefangen in der Leiharbeitsfalle? |

Eine vollständige Liste aller Veröffentlichungen der Reihe „IAB-Regional“ finden Sie [hier](http://www.iab.de/de/publikationen/regional.aspx):

<http://www.iab.de/de/publikationen/regional.aspx>

Impressum

IAB-Regional. IAB Hessen
Nr. 01/2016

Herausgeber

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
der Bundesagentur für Arbeit
Regensburger Str. 104
90478 Nürnberg

Rechte

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit
Genehmigung des IAB gestattet

Website

<http://www.iab.de>

Bezugsmöglichkeit

http://doku.iab.de/regional/H/2016/regional_h_0116.pdf

Eine vollständige Liste aller erschienenen Berichte finden
Sie unter
<http://www.iab.de/de/publikationen/regional/hessen.aspx>

ISSN 1861-3578

Rückfragen zum Inhalt an:

Emanuel Bennewitz
Telefon 069.6670 318
E-Mail IAB-Hessen@iab.de