

Regionale Mobilität von Auszubildenden

Wohin die Reise geht

Es gehört zum Alltag, dass Lehrlinge zwischen Wohn- und Ausbildungsort pendeln. Jeder dritte Jugendliche, der in Deutschland eine duale Ausbildung absolviert, tut dies nicht in dem Kreis, in dem er wohnt. Auszubildende sind damit ähnlich mobil wie die Gesamtheit der Beschäftigten.

Die Gründe, weshalb junge Leute ihre Ausbildung nicht am Wohnort absolvieren, sind vielfältig. Eine wesentliche Rolle spielt die Lage auf dem lokalen Ausbildungsmarkt. Sind genügend passende Lehrstellen vorhanden, ist die Notwendigkeit, in eine andere Region zu pendeln, geringer als bei einem stark limitierten Angebot. Die Situation auf dem regionalen Ausbildungsmarkt wird wiederum durch konjunkturelle und durch strukturelle Faktoren beeinflusst.

In den alten Bundesländern beeinflusst vornehmlich die Konjunktur die Lage auf dem Lehrstellenmarkt – und damit das Mobilitätsverhalten. In Westdeutschland hat die Mobilität der Auszubildenden seit 1999 sukzessive zugenommen: Vor zwölf Jahren absolvierten circa 29 Prozent der westdeutschen Auszubildenden ihre Ausbildung außerhalb des Kreises, in dem sie wohnten. Bis zum Jahr 2006 verschärfte sich die Situation auf dem westdeutschen Lehrstellenmarkt zunehmend, der Anteil der Ausbildungspendler stieg auf rund 35 Prozent. Nachdem in den Jahren 2007 und 2008 im Vergleich zu den Vorjahren mehr als 50.000 zusätzliche Ausbildungsplätze entstanden, und sich die Lehrstellensituation in Westdeutschland damit wieder entspannte, hat sich die Pendelmobilität in etwa auf diesem Niveau stabilisiert.

In den neuen Ländern bestimmen hingegen eher strukturelle Faktoren den lokalen Ausbildungsmarkt und damit das Mobilitätsverhalten der Auszubildenden. Bis

weit in die 2000er Jahre hinein war die ostdeutsche Wirtschaft nicht in der Lage, die Nachfrage nach Lehrstellen zu decken. Über Jahre hinweg gab es einen drastischen Bewerberüberhang. Seit dem Jahr 2007 aber verlassen im Osten demografisch bedingt deutlich weniger junge Menschen die allgemeinbildenden Schulen. Dadurch hat sich der ostdeutsche Ausbildungsmarkt erkennbar entspannt. Seit die geburtenschwachen Jahrgänge sukzessive in das Ausbildungssystem eintreten, gehen die Mobilitätsraten der ostdeutschen Auszubildenden deutlich zurück. Bis zum Jahr 2008 waren zwischen 36 und 37 Prozent der ostdeutschen Auszubildenden über die Kreisgrenze hinweg mobil. Bis zum Jahr 2011 ist dieser Wert auf 32 Prozent gesunken.

Mobilität variiert zwischen Stadtstaaten und Flächenländern

Erkennbare Unterschiede hinsichtlich der Häufigkeit und Richtung der Ausbildungsmobilität lassen sich bereits mit Blick auf das Pendeln zwischen Bundesländern feststellen (vgl. Tabelle auf Seite 76). Auf der einen Seite stehen die großen Flächenländer Bayern und Nordrhein-Westfalen mit vergleichsweise geringen Mobilitätsraten. Der Anteil der von dort in andere Bundesländer pendelnden Lehrlinge ist, wie auch der Anteil jener, die zu Ausbildungszwecken dorthin einpendeln, vergleichsweise gering. Das Gros der Ausbildungsmobilität findet innerhalb des jeweiligen Bundeslandes statt.



Auf der anderen Seite finden sich die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen. Sie weisen sehr hohe Mobilitätsraten auf, die vornehmlich auf intensive Pendelverflechtungen mit dem jeweiligen Umland zurückzuführen sind. Die beträchtlichen Einpendlerquoten und die deutlich positiven (gewichteten) Pendlersalden sind allerdings auch ein Indiz dafür, dass die Stadtstaaten als Ausbildungsplatzzentren von überregionaler Bedeutung sind. Da dort mehr Beschäftigungs- und damit auch Ausbildungsmöglichkeiten als zum Beispiel im Umland oder in der Peripherie vorhanden sind, zieht es die jungen Menschen in die Metropolen. So wohnt zum Beispiel mehr als ein Drittel der in Hamburg beschäftigten Auszubildenden nicht in der Hansestadt, sondern außerhalb.

Auch manche Flächenländer bilden – bei reiner Betrachtung der Pendlersalden – über ihre regionale Ausbildungsplatznachfrage hinaus aus. So ist der (gewichtete) Pendlersaldo für Hessen, Baden-Württemberg und das Saarland positiv. Während beispielsweise knapp zehn Prozent beziehungsweise 11.300 der in Hessen arbeitenden Auszubildenden aus einem anderen Bundesland einpendeln, haben gleichzeitig lediglich etwa sechs Prozent (7.000) der dort lebenden Auszubildenden ihre Lehrstelle in einem anderen Bundesland. Unterm Strich arbeiten in Hessen also knapp 4.400 Auszubildende mehr, als dort wohnen.

In anderen Bundesländern ist das Verhältnis umgekehrt. So findet man mit Ausnahme von Berlin in allen

ostdeutschen Ländern mehr Aus- als Einpendler. Auch Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz weisen negative Pendlersalden für die Auszubildenden auf. Neben möglichen Mangelsituationen sind aber auch regionale Besonderheiten hierfür ausschlaggebend. So führt die enge Verflechtung Brandenburgs mit der Bundeshauptstadt in Berlin zu einer hohen Einpendlerquote und einem deutlichen Einpendlerüberschuss.

Spiegelbildlich sind die Verhältnisse in Brandenburg – mit einer überproportionalen Auspendlerquote und einem negativen Pendlersaldo. Auf niedrigerem Niveau, aber in ähnlicher Weise, gestaltet sich die Wechselbeziehung der beiden anderen Stadtstaaten Hamburg und Bremen mit den sie umschließenden Flächenländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Tabelle

Auszubildende Einpendler, Auspendler und Pendlersalden über Bundesländergrenzen hinweg September 2011

Bundesländer	Einpendler		Auspender		Pendlersaldo	
	absolut ^a	Quote ^b	absolut ^a	Quote ^c	absolut ^a	gewichtet ^d
Schleswig-Holstein	4.100	6,7%	8.300	12,8%	-4.200	-69
Hamburg	13.300	33,6%	3.800	12,5%	9.500	241
Niedersachsen	9.900	5,6%	17.400	9,4%	-7.500	-42
Bremen	6.900	40,2%	1.700	14,3%	5.200	302
Nordrhein-Westfalen	9.800	2,6%	9.000	2,4%	800	2
Hessen	11.300	9,5%	7.000	6,1%	4.400	37
Rheinland-Pfalz	6.000	6,9%	11.300	12,3%	-5.300	-61
Baden-Württemberg	10.600	4,6%	7.600	3,4%	3.000	13
Bayern	8.400	3,0%	7.500	2,7%	900	3
Saarland	1.700	7,2%	1.100	4,7%	600	27
Berlin	9.100	17,4%	4.300	9,0%	4.800	92
Brandenburg	4.700	12,9%	9.300	22,9%	-4.700	-129
Mecklenburg-Vorpommern	1.300	4,7%	2.400	8,1%	-1.100	-37
Sachsen	3.100	4,6%	4.300	6,3%	-1.200	-18
Sachsen-Anhalt	2.200	5,7%	5.200	12,5%	-3.000	-78
Thüringen	2.500	6,8%	4.600	12,0%	-2.100	-58

^a Ausgewiesene Werte sind auf volle Hunderter gerundet. Der ausgewiesene Pendlersaldo entspricht daher nicht zwangsläufig der Differenz aus den angegebenen Ein- und Auspendlerzahlen.

^b Anteil der Einpendler bezogen auf alle Auszubildenden am Arbeitsort

^c Anteil der Auspendler bezogen auf alle Auszubildenden am Wohnort

^d Pendlersaldo gewichtet: (Einpendler – Auspendler) je 1.000 Auszubildende am Arbeitsort

Quelle: Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen.

©IAB

Gebietsgröße und -lage beeinflussen Mobilitätsmaße

Bei so uneinheitlichen Gebietszuschnitten wie im Falle der Bundesländer verzerren allerdings schon die reinen Größenunterschiede das beobachtete Ausmaß an Pendelmobilität. So muss beispielsweise ein Auszubildender aus dem Südwesten Baden-Württembergs eine ungleich größere Distanz überwinden, um in ein anderes Bundesland zu pendeln, als ein Auszubildender aus Sachsen-Anhalt, das in jeder Himmelsrichtung an ein anderes Bundesland grenzt.

Da die Wahrscheinlichkeit zu pendeln mit zunehmender Entfernung abnimmt, sollten homogenere räumliche Einheiten betrachtet werden, um den Einfluss dieses Größeneffekts zu vermindern. Hier bietet sich die von Reinhold Kosfeld und Alexander Werner vorgeschlagene Abgrenzung regionaler Arbeitsmärkte an. Diese berücksichtigt, anders als beispielsweise die administrativen Kreisgrenzen, neben Größenunterschieden auch bereits einen Teil der funktionalen Zusammenhänge – insbesondere die Tatsache, dass zwischen kreisfreien Städten und deren Umland enge Pendlerverflechtungen bestehen.

Die Abgrenzung regionaler Arbeitsmärkte nach Kosfeld und Werner fasst bestehende administrative Gebiets-einheiten so zusammen, dass ein möglichst großer Teil derart gelagerter Pendlerbeziehungen innerhalb dieser neu definierten Regionen stattfindet und ein möglichst geringer Anteil zwischen ihnen. Diese Abgrenzung erlaubt es mithin, diejenige Mobilität zwischen regionalen Arbeitsmärkten besser herauszufiltern, die aus wirtschaftlichen oder qualifikatorischen Disparitäten resultiert. Sie berücksichtigt aber auch jene Mobilität, die rein individuellen Präferenzen geschuldet ist, wie dem Wunsch, Beruf und persönliches Umfeld durch Pendeln unter einen Hut zu bringen.

Metropolen sind für mobile Auszubildende interessant

Das regionale Ausbildungsplatzangebot konzentriert sich besonders in und um Metropolen. Jugendliche in peripheren, dünn besiedelten Landstrichen treffen hingegen häufig auf ein eher eingeschränktes Lehrstellenangebot. Diese räumliche Ungleichverteilung der Ausbildungsplätze hat sichtbare Auswirkungen auf die Pendelmobilität, die

zwischen den unterschiedlichen regionalen Arbeitsmärkten zu beobachten ist (vgl. Abbildung 1 auf Seite 78).

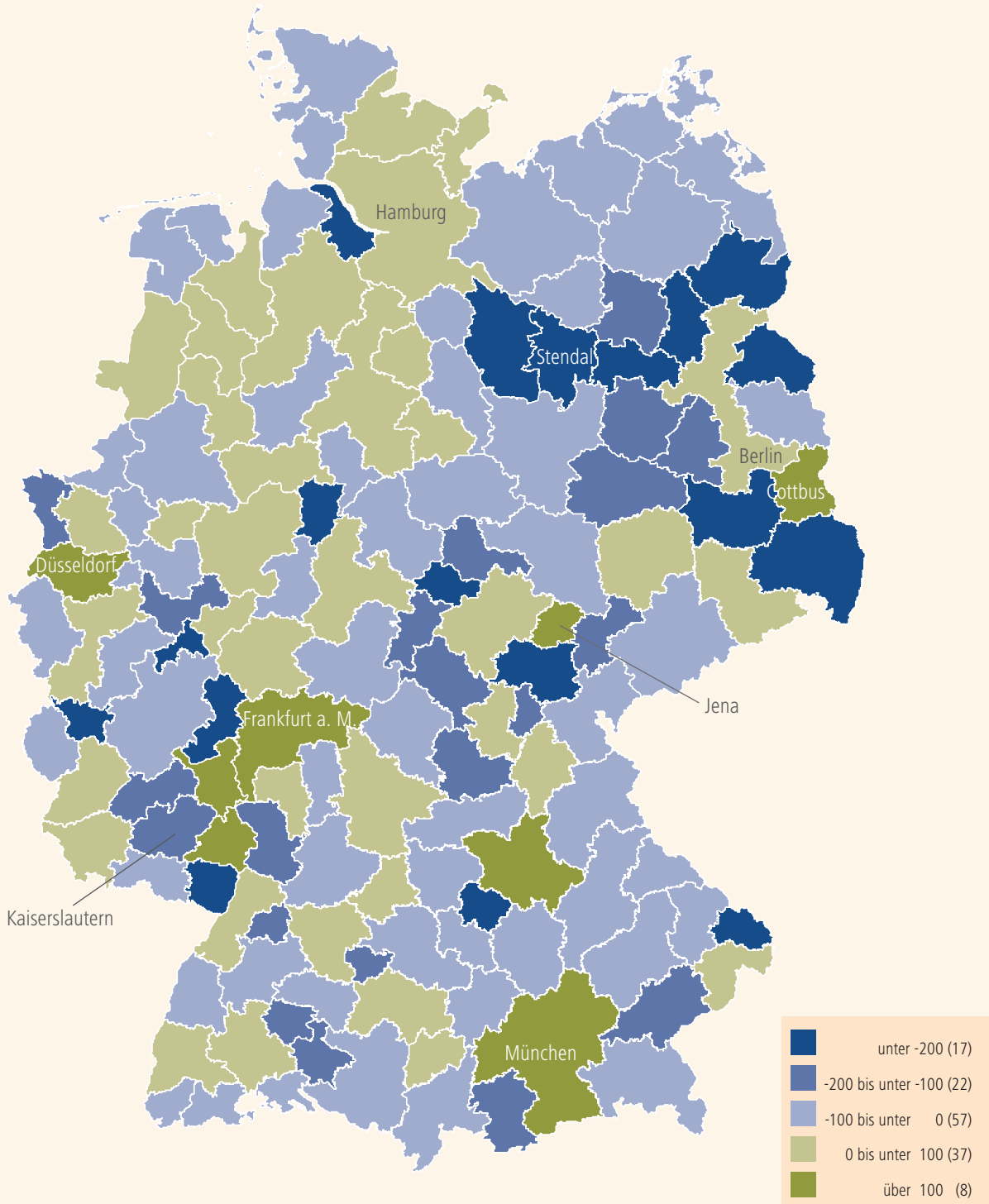
Die Regionen Düsseldorf, Frankfurt oder München fungieren, ähnlich wie die Stadtstaaten, als Ausbildungszentren. Die dort ansässigen Ausbildungsbetriebe können zahlreiche Jugendliche von außerhalb, vornehmlich aus den benachbarten Regionen, mitversorgen. Auch in kleineren Regionen wie Jena in Thüringen oder Cottbus in Brandenburg gelingt dies zum Teil. Sie nehmen mehr einpendelnde Lehrlinge aus anderen Gebieten auf, als sie Auspendler abgeben. In anderen Regionen, etwa Stendal in Sachsen-Anhalt oder Kaiserslautern in Rheinland-Pfalz, gelingt es offenbar weniger gut, die dort ansässigen Jugendlichen mit passenden Lehrstellen zu versorgen. Die Zahl derer, die aus diesen Regionen wegen der Ausbildung auspendelt, übertrifft jene der dorthin einpendelnden Auszubildenden.

Die regionale Lehrstellenversorgung beeinflusst dabei nicht nur die generelle Mobilitätsbereitschaft der Jugendlichen, sondern auch die Distanz, die junge Menschen für die Ausbildung zurücklegen (müssen). Im Durchschnitt legen mobile Jugendliche, die von ihrem Wohnort in einen anderen regionalen Arbeitsmarkt pendeln, 69 Kilometer zurück. Für mehr als drei Viertel dieser Jugendlichen liegt die Entfernung zum Ausbildungsort allerdings darunter. Andererseits fährt jeder zehnte pendelnde Auszubildende mindestens 150 Kilometer zur Arbeit.

Die mobilen Auszubildenden in hochverdichteten Landesteilen wie dem Ruhrgebiet pendeln zumeist nur über relativ kurze Strecken, weil bereits die Nachbarregion häufig eine relativ gute Lehrstellensituation aufweist. In den stärker ländlich geprägten Gebieten und peripheren Regionen Ost- und Norddeutschlands sind die Wege der Auszubildenden hingegen deutlich länger. Die nächste größere Metropole ist in der Regel weit entfernt. Auch die Auszubildenden, die von Ausbildungsplatzzentren in geografischer Randlage wie München im Süden, Hamburg im Norden oder Berlin im Osten in andere Metropolregionen auspendeln, müssen lange Strecken in Kauf nehmen, wenn sie keine Ausbildung am Wohnort absolvieren wollen oder können (vgl. Abbildung 2 auf Seite 79).

Abbildung 1

Gewichtete Pendlersalden von Auszubildenden auf Ebene von 141 regionalen Arbeitsmärkten im September 2011*



* Gewichteter Pendlersaldo = $((\text{Einpendler} - \text{Auspender}) / \text{Auszubildende am Arbeitsort}) \times 1.000$

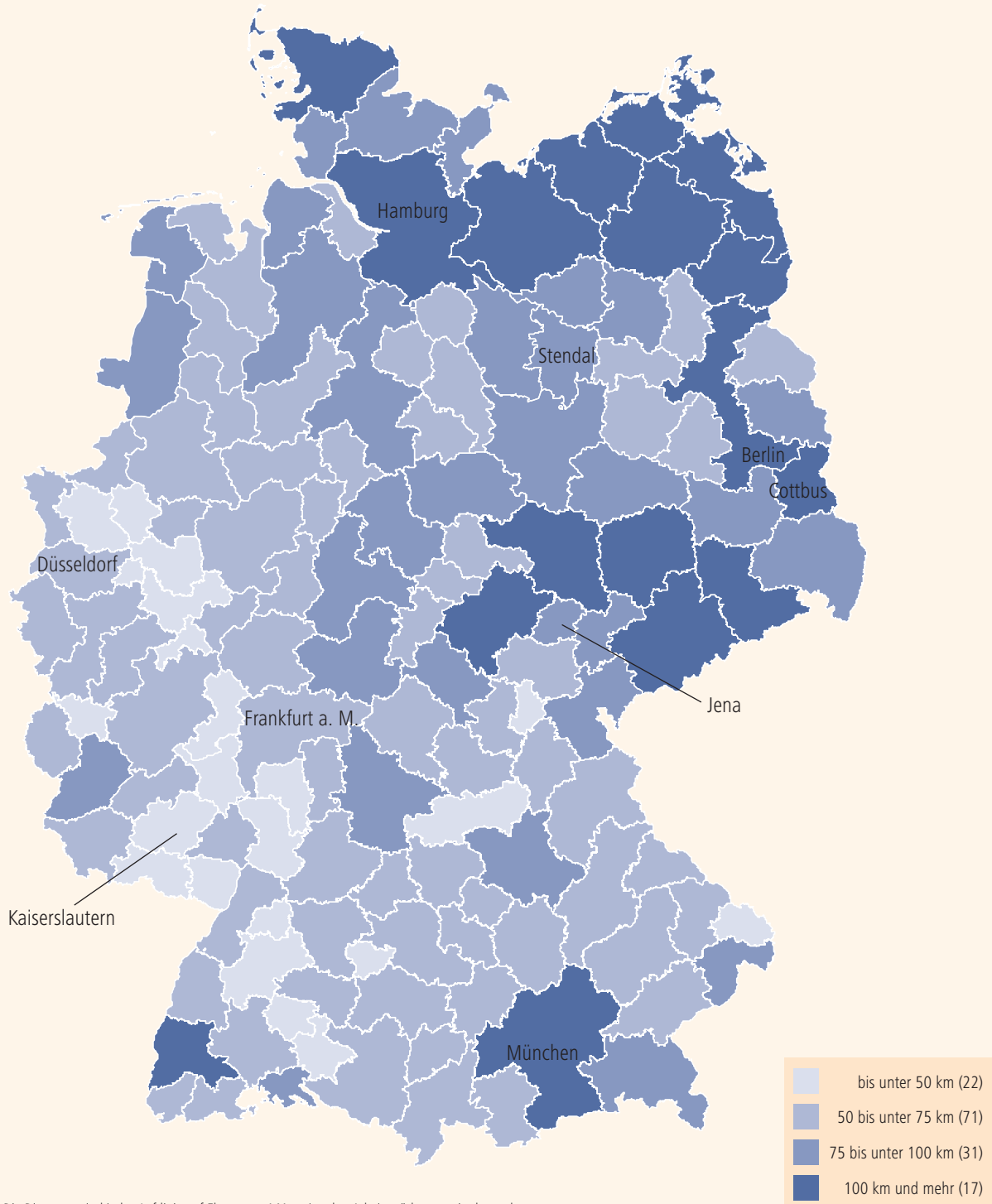
Anmerkung: Namentlich gekennzeichnete Regionen werden im Text beispielhaft erwähnt.

Quelle: Statistik der BA

Abbildung 2

Von auspendelnden Auszubildenden zurückgelegte durchschnittliche Distanzen auf Ebene von 141 regionalen Arbeitsmärkten September 2011*

in km Luftlinie



* Die Distanzen sind in km Luftlinie auf Ebene von 141 regionalen Arbeitsmärkten ermittelt worden.
Gezählt werden nur Auszubildende, die zwischen (nicht innerhalb von!) regionalen Arbeitsmärkten pendeln.

Anmerkung: Namentlich gekennzeichnete Regionen werden im Text beispielhaft erwähnt.

Quelle: Statistik der BA

©IAB



Fazit

Jeder dritte Auszubildende in Deutschland hat seine Lehrstelle nicht in dem Landkreis, in dem er lebt. Damit zeigen die Fachkräfte von morgen bereits bei ihrem Einstieg in das Erwerbsleben eine ähnlich hohe Mobilität wie die Beschäftigten insgesamt – sei es, um den Wunschberuf zu erlernen, für den sich in der Heimatregion kein Ausbildungsbetrieb findet, oder um überhaupt einen Ausbildungsplatz zu erhalten. Die jungen Menschen tragen mit ihrer Pendelbereitschaft dazu bei, strukturell und räumlich bedingte Unterschiede auf dem deutschen Arbeits- und Ausbildungsstellenmarkt auszugleichen.

In Metropolen, wo die Zahl der Betriebe und damit auch die Zahl der Ausbildungsplätze höher ist, pendeln die jungen Auszubildenden verstärkt ein. Aus dünn besiedel-

Daten und Methoden

- Datengrundlage für diese Analyse sind alle in Deutschland lebenden Personen, die zum (jeweils betrachteten) Stichtag 30. September in einem sozialversicherungspflichtigen Ausbildungsverhältnis beschäftigt waren. Sie lassen sich mit der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit nach Wohn- und Arbeitsort differenziert auswerten.
- Jene Auszubildenden, bei denen Wohnortregion und Region der Arbeitsstätte statistisch ausgewiesen und nicht identisch sind, werden hier als Pendler deklariert.
- Die Einpendlerquote ist das Verhältnis von Einpendlern zu allen in der betrachteten Region arbeitenden Auszubildenden. Ihr Pendant, die Auspendlerquote, gibt spiegelbildlich den Anteil der Auspendler aus einer Region in Relation zu allen dort mit Wohnort gemeldeten Auszubildenden wieder.
- Der gewichtete Pendlersaldo (Karte 1 auf Seite 78) wird nach der Formel: $\text{Gewichteter Pendlersaldo} = ((\text{Einpendler} - \text{Auspendler}) / \text{Auszubildende am Arbeitsort}) \times 1.000$ berechnet. Die Gewichtung ist notwendig, um die aus räumlichen (und/oder siedlungsstrukturellen) Unterschieden resultierenden Unterschiede im Pendlersaldo anzugleichen und eine Vergleichbarkeit von kleineren und größeren (und/oder dichter und dünner besiedelten) Gebieten zu gewährleisten.
- Die Pendeldistanzen (Karte 2 auf Seite 79) werden auf der Basis einer Distanzmatrix zwischen geografischen Kreismittelpunkten berechnet. Dadurch kommt es zur Überschätzung der Distanzen bei flächenmäßig großen Landkreisen gegenüber kleinen Kreisen bzw. Kreisstädten. Um dieses Problem abzumildern, werden für die Distanzberechnungen nur Auszubildende berücksichtigt, die über die Grenzen von regionalen Arbeitsmärkten hinweg mobil sind.
- Regionale Arbeitsmärkte nach der Abgrenzung von Kosfeld/Werner: Kosfeld und Werner (2012) haben eine Abgrenzung von regionalen Arbeitsmärkten entlang von Pendlerverflechtungen vorgelegt. Diese berücksichtigen die Kreisgebietsreformen, die bis zum September 2011 stattgefunden haben. Demnach werden 402 Landkreise und Kreisstädte zu 141 regionalen Arbeitsmärkten aggregiert.

ten beziehungsweise strukturschwachen Regionen pendeln sie im Gegenzug häufiger aus. Ohne diese räumliche Flexibilität wären die – trotz demografischer Entspannung und zusätzlicher Ausbildungsanstrengungen von Staat und Wirtschaft – noch immer bestehenden Übergangsprobleme von der Schule in den Beruf deutlich stärker, vor allem in ländlichen Regionen und in den neuen Bundesländern.

Vor diesem Hintergrund lässt sich der in einem aktuellen IAB-Kurzbericht präsentierte Befund von Seibert und Wesling, dass gerade Jugendliche in Ostdeutschland heute im Durchschnitt nicht nur seltener, sondern auch über kürzere Distanzen zu ihrer Ausbildungsstelle pendeln müssen als früher, durchaus positiv bewerten. Denn dies zeigt, dass sich der dortige Lehrstellenmarkt günstig entwickelt und das Ausmaß erzwungener Mobilität infol-

gedessen abnimmt. Diese Entwicklung ist zu einem Großteil demografisch bedingt: In den neuen Bundesländern hat sich die Zahl der Ausbildungsstellenbewerber in den vergangenen fünf Jahren mehr als halbiert. Gleichzeitig wächst der Ersatzbedarf an qualifizierten Arbeitskräften in den Heimat- und Zielregionen, weil die geburtenstarken Jahrgänge ins Rentenalter kommen. Mithin wächst der Bedarf, Auszubildende in der Region zu halten und leistungsschwächere Jugendliche besser in das duale System zu integrieren – und zwar nicht nur in Ostdeutschland. Sowohl die konjunkturellen als auch die demografischen Rahmenbedingungen sind zurzeit günstig und könnten noch besser genutzt werden, um möglichst vielen Jugendliche bei Bedarf mit einer Lehrstelle zu versorgen.

Literatur

Kosfeld, Reinhold; Werner, Alexander (2012): Deutsche Arbeitsmarktregionen – Neuabgrenzung nach den Kreisgebietsreformen 2007–2011. Raumforschung und Raumordnung 70, S.49-64.

Seibert, Holger; Wesling, Mirko (2012): Demografische Entlastung des ostdeutschen Ausbildungsmarktes. Immer mehr Jugendliche finden ihre Lehrstelle vor Ort. IAB-Kurzbericht Nr. 16.

Die Autoren



Stefan Fuchs

ist Leiter des Forschungsbereichs „Regionales Forschungsnetz“ am IAB.

stefan.fuchs@iab.de



Dr. Holger Seibert

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich „Regionales Forschungsnetz“ in der Regional-einheit Berlin-Brandenburg am IAB.

holger.seibert@iab.de



Mirko Wesling

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich „Regionales Forschungsnetz“ in der Regional-einheit Sachsen am IAB.

mirko.wesling@iab.de