

Evaluation in der Ordnungsarbeit – Das Beispiel der Verkehrsberufe

► Sieben Berufe aus dem Verkehrsbereich wurden in einem Vorhaben des BIBB evaluiert. Untersuchungsmethoden und Bewertungsmaßstäbe wurden auf die Situation der einzelnen Berufe zugeschnitten. Bei der Beurteilung neuer Berufe erwies es sich als wichtig, das berufliche Schicksal derjenigen Ausbildungsabsolventinnen und Absolventen zu verfolgen, die nicht vom Ausbildungsbetrieb übernommen wurden. Die Untersuchung ergab vielfältige Hinweise zur künftigen Gestaltung der Ordnungsmittel, sah jedoch keine praktikable Möglichkeit, die Zahl der Verkehrsberufe spürbar zu verringern. Die Untersuchungsergebnisse werden an ausgewählten Beispielen präsentiert.

Eine schnelle Anpassung von Ausbildungsordnungen soll sicherstellen, dass die Ausbildungsanforderungen zeitgemäß sind und neue Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten für Fachkräfte genutzt werden. Die Einführung neuer Ausbildungsberufe oder die Überarbeitung bestehender Berufe erfolgen deshalb häufig unter Zeitdruck. Enge Zeitvorgaben bei Neuordnungen lassen jedoch kaum vorbereitende Forschungen zu, in denen Qualifikationsbedürfnisse ermittelt und Arbeitsmarktchancen eines geplanten neuen Berufsbilds geprüft werden. Je weniger die Auswirkungen ordnungspolitischer Entscheidungen vorab untersucht werden können, umso wichtiger wird es, die Auswirkungen dieser Entscheidungen durch Evaluation zu überprüfen.¹ Dabei geht es um Fragen wie: Erfüllt der neu geordnete Beruf die in ihn gesetzten Erwartungen? Wird er von den Betrieben angenommen? Welche Beschäftigungsmöglichkeiten eröffnet die Ausbildung? Sind die Bestimmungen der Ausbildungsordnung praktikabel? Bei der Modernisierung von Ausbildungsordnungen, die lange nicht mehr überarbeitet wurden, muss auch danach gefragt werden, ob sie unter den heutigen Bedingungen die Vermittlung bedarfsgerechter und zukunftsfähiger Qualifikationen ermöglichen.

Die evaluierten Berufe

- Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (1991–1997)*
- Kaufmann/-frau für Verkehrsservice (1997)
- Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr (1979–1999)
- Luftverkehrskaufmann/-frau (1960–1960)
- Schifffahrtskaufmann/-frau (1979–1979)
- Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr (1998)
- Speditionskaufmann/-frau (1940–1996)

* in Klammern: Anerkennung des Berufs – letzte Neuordnung



BENEDIKT PEPPINGHAUS

Wiss. Mitarbeiter im Arbeitsbereich „Kaufmännische Dienstleistungsberufe und Berufe der Medienwirtschaft, A.WE.B.“ Im BIBB

Gegenstand der Untersuchung

„Neue“ wie „alte“ Berufe für den Verkehrssektor hat das Bundesinstitut für Berufsbildung seit April 2000 im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (bis 2002: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie)

evaluiert. Unter den insgesamt sieben Berufen (vgl. Kasten) waren fünf seit 1996 neu geschaffen oder überarbeitet worden, die beiden übrigen Berufe beruhen auf 20 bzw. 40 Jahre alten Ordnungsmitteln.

In dem Vorhaben sollte es vor allem um die Frage gehen: Sind die sieben Berufe insgesamt bedarfsgerecht, oder ist im Zuge isolierter Neuordnungsverfahren ein Überangebot an kaufmännischen und serviceorientierten Ausbildungsberufen im Verkehrsbereich entstanden.² Auffallend war z. B., dass von den insgesamt 21.262 Ausbildungsverhältnissen, die bei Untersuchungsbeginn in diesen Berufen bestanden, allein 12.885 auf den Beruf Speditionskaufmann/-frau³ entfielen und auch der Rest sich sehr ungleichmäßig auf die übrigen Ausbildungsberufe verteilte. (s. Abbildung 1)

Unter diesen Berufen kam dabei der Ausbildung Kaufmann/-frau für Verkehrsservice besondere Bedeutung zu. Die Ausbildungsordnung gilt nur befristet bis 2004. Die Evaluierung musste deshalb die Grundlagen für eine Entscheidung über die Zukunft des Berufes liefern. Seine Entstehung ist vor dem Hintergrund der Privatisierung der

Deutschen Bahn zu sehen: Hatte das Zug- und Verkaufspersonal bisher eine Beamtenausbildung erhalten, so mussten für ein privatwirtschaftlich operierendes Unternehmen andere Qualifizierungswege gefunden werden. Die vorhandenen Berufsbilder waren nicht ausreichend geeignet. Der neue Beruf sollte jedoch kein „Bahn-Beruf“ sein, sondern ein Qualifizierungsangebot an alle Personenverkehrsunternehmen – insbesondere auch den öffentlichen Personenverkehr und das private Omnibusgewerbe. Er umfasst Qualifikationen im Bereich der Kundenbetreuung, der Abwicklung des Personenverkehrs sowie von Vertrieb, Marketing und Controlling.⁴

Gestaltung der Evaluierung

PAULINI, DROCHNER und BORCH haben 1995 einen Fragenkatalog vorgelegt, der das Spektrum der Themen für die Evaluierung eines Berufes systematisiert.⁵ Bei der Evaluierung der Verkehrsberufe war von Anfang an klar, dass mit Bezug auf jeden Beruf nur eine kleine Auswahl dieser Themen untersucht werden konnte. Die Auswahl dieser Fragen sollte jedoch nicht schon zu Beginn der Untersuchung festgelegt werden, sondern von der Ausbildungspraxis mit beeinflusst sein. Gespräche, Diskussionen und Workshops mit Akteuren der Ausbildung (Ausbilder/-innen, Berufsschullehrer/-innen, Auszubildende usw.) bildeten deshalb den ersten Schritt, um zu erkunden, welche Themen bei der Beurteilung der Berufe berücksichtigt werden sollten. Fachliteratur, Presseveröffentlichungen und das Internet lieferten darüber hinaus Informationen zu aktuellen Entwicklungen in der Branche. Die Berücksichtigung der ordnungspolitischen Aspekte wurde durch einen Fachbeirat aus Vertreterinnen und Vertretern der Sozialparteien und der Kultusministerkonferenz gewährleistet.

Die gewonnenen Erkenntnisse und Quellen lieferten zusammen mit der Analyse der Ausbildungsordnungen vorläufige Antworten auf die Fragen des Untersuchungsauftrags. Die so entwickelten Thesen wurden dann – soweit dem Inhalt nach möglich – mit Hilfe von Befragungen überprüft. Übersicht 1 verdeutlicht, dass die Wahl der Erhebungsinstrumente von Beruf zu Beruf variierte. Um ein breites Meinungsbild zur Ausbildung von Speditionskaufleuten zu erhalten, wurden z. B. Fallstudien in 15 Ausbildungsbetrieben (die sich nach Größe, Leistungsprofil und Standort unterschieden) durchgeführt.⁶ Im Falle der Ausbildung Kaufmann/-frau für Verkehrsservice sowie der beiden Luftverkehrsberufe wurde hierfür ein Workshop genutzt.

Ausgewählte Ergebnisse

ARBEITSMARKTVERWERTBARKEIT EINES NEUEN BERUFES
Bei Gesprächen mit Auszubildenden und Lehrkräften wurde schnell die Sorge deutlich, *Kaufleute für Verkehrsservice* hätten mit ihrer Ausbildung außerhalb ihres Aus-

Übersicht 1 Erhebungsmaßnahmen

a) Erkundung der Ausbildungspraxis und der Meinung der unmittelbar Betroffenen

- Workshop zur Ausbildung Kaufmann/-frau für Verkehrsservice
- Workshop zu den beiden Luftverkehrsberufen Luftverkehrskaufmann und Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr
- Einzel- und Gruppengespräche (über 50, davon 12 Ausbilder/-innen, 17 Personalverantwortliche bzw. Fachvorgesetzte, 11 IHK-Vertreterinnen, 13 Berufsschullehrer/-innen)
- Hospitationen in Berufsschulen sowie in Prüfungsausschüssen
- Speditionskaufleute: Fallstudien in 15 Speditionsbetrieben
Schwerpunkte: wichtigste Qualifikationsanforderungen an Speditionskaufleute, Umsetzung von Neuerungen aus der Ausbildungsordnung von 1996

b) standardisierte Befragungen zur Überprüfung von Hypothesen

- Telefonische Befragungen von Ausbildungs- oder Personalverantwortlichen und Betriebsräten
 - a) ausbildende Speditionsbetriebe
Schwerpunkte: Leistungsspektrum des Unternehmens, Umsetzung der Ausbildungsordnung, Wünsche an die Breite der Ausbildung, neue Qualifikationsanforderungen, Wünsche an die Ausbildungsordnung
 - b) Betriebe des Luftverkehrs
Schwerpunkte: Beschäftigungsmöglichkeiten, Ausbildungsplatzreserven für Luftverkehrskaufleute und Servicekaufleute im Luftverkehr
 - c) Betriebe, die Schifffahrtskaufleute ausbilden
Schwerpunkte: Bedarf an Schifffahrtskaufleuten in den Fachrichtungen Tramp- und Linienfahrt, Ausbildung und Beschäftigung für andere kaufmännische Berufe, Bedeutung logistischer Ausbildungsinhalte
- Schriftliche Befragung von Absolventen/Absolventinnen des Winterhalbjahres 2000/2002 der Berufe
 - a) Kaufmann/-frau für Verkehrsservice (400 Teilnehmer/-innen = 51 % der Grundgesamtheit)
 - b) Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr (96 Teilnehmer/-innen, 52 % der Grundgesamtheit)
 - c) Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr (31 Teilnehmer/-innen, 30 % der Grundgesamtheit)

c) Beteiligung der Sozialparteien und der KMK durch:

- Fachbeirat für berufsübergreifende Fragen
- Fachbeirat Kaufmann/-frau für Verkehrsservice
- Arbeitsgruppe Eisenbahner/-in im Betriebsdienst

bildungsbetriebs schlechte Aussichten auf eine ausbildungsadäquate Beschäftigung. Die Frage der Arbeitsmarktverwertbarkeit war besonders akut, weil absehbar war, dass die Deutsche Bahn einen Teil der Auszubildenden nicht übernehmen würde.

Ein Beruf, der die Bezeichnung „Service“ im Namen führt, sollte besonders gute Beschäftigungschancen eröffnen. Diese Erwartung musste in der Praxis überprüft werden. Recherchen der Deutschen Bahn, die beim Workshop Kaufmann/-frau für Verkehrsservice (Dezember 2000) vorgestellt wurden, zeigten, dass Kaufleute für Verkehrsservice nach der Ausbildung u. a. im Reisebüro, am Flughafen oder auch bei der Bank angestellt waren. Allerdings ließ sich nicht feststellen, wie diese Erkenntnisse gewonnen worden waren. Diese Angaben lieferten deshalb auch keine Basis, um die wichtige Frage der Arbeitsmarktverwertbarkeit zu prüfen. Genauere Daten waren erforderlich; besonders wichtig: das Schicksal derjenigen Absolventinnen und Absolventen, die nicht im Ausbildungsbetrieb verbleiben. Deshalb wurden vor dem Ende der Ausbildung die Auszubildenden über die Berufsschulen gebeten, sich für eine spätere schriftliche Befragung durch das BIBB zur Verfügung zu stellen, die knapp ein Jahr später stattfand.⁷ Nach diesem Verfahren wurden neben den Kaufleuten für Verkehrsservice auch Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie Servicekaufleute im Luftverkehr befragt. Erfasst wurden alle Abschlussklassen (mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz). Die Teilnahmequote hinsichtlich der Grundgesamtheit war relativ hoch (50 Prozent Kaufleute für Verkehrsservice und Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr; Servicekaufleute im Luftverkehr 30 Prozent.)

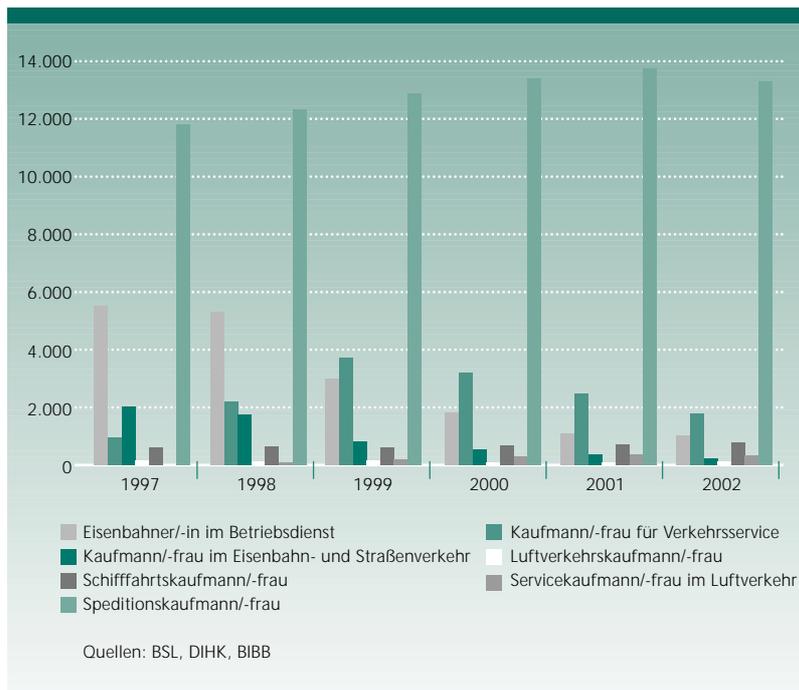
Zur Bewertung der Arbeitsmarktverwertbarkeit wurde u. a. gefragt, wer sich von den Befragten auf Arbeitssuche befindet:

	Kaufleute für Verkehrsservice	Kaufleute im Eisenbahn- u. Straßenverkehr	Servicekaufleute im Luftverkehr
derzeit nicht berufstätig	26 %	33 %	3 %
darunter derzeit auf Arbeitssuche	10 %	7 %	0 %

Ein Vergleich mit Zahlen des IAB⁸ zeigt, dass die Berufe Kaufmann/-frau für Verkehrsservice und Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr im Jahr 2002 zur Gruppe der kaufmännischen Berufe gehören, bei denen der Anteil der Absolventinnen und Absolventen, die im Anschluss an die Ausbildung arbeitslos sind, vergleichsweise hoch ist. Da die Befragung nur auf einen Jahrgang beschränkt war, lassen sich daraus keine Prognosen ableiten.

Ob die berufstätigen Absolventinnen und Absolventen eine dem Abschluss entsprechende niveaugerechte Beschäfti-

Abbildung 1 Entwicklung der Auszubildendenzahlen zwischen 1997 und 2002



gung gefunden haben, sollte an Hand der folgenden Frage erkundet werden: Wie schätzen Sie Ihre berufliche Verantwortung im Vergleich zu anderen kaufmännischen Angestellten ein?

Wie schätzen Sie Ihre berufliche Verantwortung im Vergleich zu anderen kaufmännischen Angestellten ein?	Kaufleute für Verkehrsservice	Kaufleute im Eisenbahn- u. Straßenverkehr	Servicekaufleute im Luftverkehr
deutlich höher	31 %	34 %	65 %
ähnlich	50 %	55 %	35 %
deutlich niedriger	8 %	2 %	0 %
weiß nicht	10 %	9 %	0 %

Mindestens 80 Prozent der Berufstätigen werteten ihre Verantwortung als ähnlich oder höher gegenüber der anderer kaufmännischer Angestellter. Ähnlich waren die Ergebnisse hinsichtlich der Bezahlung. Die Bewertung der Aufstiegsmöglichkeiten fiel deutlich negativer aus.⁹

Interessante Gesichtspunkte ergab die Teilfrage: Auf welche Themen wurde in der Ausbildung zu wenig Wert gelegt?

Worauf wurde in der Ausbildung zu wenig Wert gelegt?	Kaufleute für Verkehrsservice	Kaufleute im Eisenbahn- u. Straßenverkehr	Servicekaufleute im Luftverkehr
Fremdsprachen	72 %	69 %	81 %
Umgang mit gängigen Computerprogrammen	69 %	55 %	43 %
Kalkulieren und Abrechnen	58 %	2 %	70 %

In allen drei Berufen kam aus Sicht der Befragten die Fremdsprachenvermittlung zu kurz; bei den serviceorientierten Kaufleuten war man offensichtlich mit dem Niveau der kaufmännischen Qualifikationen nicht zufrieden.

AUSBILDUNG VON SPEDITIONSKAUFLEUTEN

Bei der Untersuchung des Speditionskaufmanns/der Speditionskauffrau – erwies sich als entscheidendes Problem, dass die in den Ordnungsmitteln geforderten Qualifikationen zu umfangreich sind, die Branche aber zusätzlich eine Erweiterung der logistischen Anforderungen erwartet. Zum besseren Verständnis dieses Problems hier ein Blick auf die Leistungen des Speditions-gewerbes:

„Der Spediteur ist der Organisator des Güterverkehrs“ – unter dieser Kurzformel werden häufig die „klassischen“ Aufgaben des Spediteurs zusammengefasst. Der Spediteur berät den Kunden; er bestimmt Transportmittel und -wege, schließt die erforderlichen Verträge mit Transport-, Lager- und Umschlagsunternehmen ab, sorgt für die Beschaffung der notwendigen Papiere und Dokumente und überwacht die Ausführung der Versendung. Dabei sind eine Vielzahl von güter- und verkehrsträgerspezifischen nationalen und internationalen Rechtsnormen und Geschäftsbedingungen zu beachten sowie technische und organisatorische Bedingungen zu berücksichtigen. Neben diesen klassischen Aufgaben haben die Speditionen als Logistikdienstleister out-sourcete betriebliche Aufgaben wie Beschaffung, Distribution und Fakturierung übernommen; große Speditionen entwickeln sich zu logistischen Systemanbietern, die für die Unternehmen aus Industrie und Handel Konzepte zur Optimierung des Materialflusses entwerfen und umsetzen.

Eisenbahner/-in im Betriebsdienst:
berufliche Grundbildung ausbauen

Kaufmann/-frau für Verkehrsservice:
Befristung aufheben, Schwerpunkt Sicherheit und Service abschaffen

Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr:
auch Neuordnung ändert am niedrigen Ausbildungsplatzangebot nichts

Luftverkehrskaufmann/-frau und Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr:
gemeinsam neu ordnen: Schaffung einer Ausbildungsordnung nach BBiG für Luftverkehrsleute.

Kaufmännische Qualifikationen von Servicekaufleuten im Luftverkehr stärker betonen.

Schiffahrtskaufmann/-frau:
Ausbildungsordnung von 1979 ist modernisierungsbedürftig, grundlegend neue Fachinhalte sind nicht erforderlich

Speditionskaufmann/-frau:
Leistungsspektrum der Branche hat sich erweitert. Exemplarisches Lernen muss eine Überforderung von Betrieben und Auszubildenden verhindern

Die Speditionsbranche insgesamt deckt somit ein sehr breites Leistungsspektrum ab. Allerdings ist der einzelne Betrieb häufig nur in ausgewählten Segmenten tätig: So hatten bei der telefonischen Befragung von auszubildenden Speditionsbetrieben nur 35 Prozent mit dem Bahntransport zu tun, in nur 22 Prozent kommen Auszubildende in der Bahnfracht zum Einsatz. Dennoch wollen 90 Prozent der Betriebe, dass die Ausbildung von Speditionskaufleuten auch künftig alle Verkehrsträger behandelt; auch Auszubildende äußerten sich in diesem Sinne. Gleichzeitig sieht die Branche die Notwendigkeit, den Stellenwert der Logistik in der Ausbildung von Speditionskaufleuten weiter auszubauen.

Für die Ordnungsarbeit stellt sich damit die Aufgabe, die wichtigen Merkmale des bisherigen Berufsbilds zu erhalten und gleichzeitig mehr Raum für logistikbezogene Qualifikationen zu schaffen. Umfang und Niveau der Ausbildungsanforderungen sind dabei so zu definieren, dass sie von den Betrieben umgesetzt und von den Auszubildenden bewältigt werden können. Dies soll damit erreicht werden, dass sich die Ordnungsmittel am Gedanken des exemplarischen Lernens orientieren. Seit Anfang 2003 arbeiten Sachverständige des Bundes und der Länder an der Neuordnung der Ausbildung. Wie auf Grund der Evaluierungsergebnisse nicht anders zu erwarten, erweist es sich als schwierig, Umfang und Tiefe der Ausbildungsanforderungen zu bestimmen.

BRAUCHEN WIR SO VIELE VERKEHRSBERUFE?

Für die Verkehrsbranche gibt es unverhältnismäßig viele kaufmännische Berufe. Die Mehrzahl bringt es nur auf wenige hundert Auszubildende. Geht es nicht mit weniger Berufen?

Diese Frage ist nicht einfach zu lösen. Ein Beispiel: Speditionskaufleute wie Schiffahrtskaufleute verkaufen und vermitteln Leistungen im Güterverkehr. Allerdings werden Schiffahrtskaufleute auch für die kaufmännische Steuerung und Begleitung des Betriebs von Seeschiffen ausgebildet. In der ohnehin sehr breit angelegten Ausbildung von Speditionskaufleuten ist für solche Aufgaben kein Platz mehr. Die Qualifikationsprofile der beiden Berufe überschneiden und ergänzen sich, sind aber aus Sicht der Betriebe deutlich zu unterscheiden; dies zeigt sich schon darin, dass in der Seeschiffahrt beide Berufe ausgebildet und beschäftigt werden.

Auch die Berufe Kaufmann/-frau für Verkehrsservice und Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr bzw. Luftverkehrskaufmann/-frau und Servicekaufmann/-frau im Luftverkehr lassen sich nur unter Verzicht auf wesentliche Aspekte ihres derzeitigen Profils zusammenführen.

Die Ausbildung Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr könnte sich als entbehrlich erweisen, da je nach Einsatzgebiet die erforderlichen Qualifikationen auch in Querschnittsberufen wie Bürokaufmann/-frau und Indus-