

Vorhaben Nr.:

4.0.639

Titel:

Qualifikations- und Berufebedarf in der Logistik

Laufzeit:

IV/2002 bis II/2003

1. Ausgangslage und Fragestellungen

Das BIBB erhielt im Sommer 2002 aus dem Sondermonitoring des BMWA den Auftrag, den Handlungsbedarf im Feld der Logistikaus- und -weiterbildung abzuschätzen. Ausgangspunkt waren der erreichte Ordnungs- und Diskussionsstand der Sozialpartner bei der Modernisierung von logistikrelevanten Aus- und Fortbildungsberufen sowie logistiknahe Qualifikationsuntersuchungen im und außerhalb des BIBB.

2. Ziele

Mit dem Vorhaben sollte der Sachstand zur Frage des Qualifikations- und Berufebedarfes in der Logistik erhoben, dargestellt und mit Sozialpartnern und Verordnungsgeber auf erforderlichen Klärungsbedarf und sinnvolle diesbezügliche Arbeiten/Maßnahmen erörtert werden.

3. Methodischer Ansatz

Dazu wurde für Januar 2003 ein Expertentreffen vorbereitet und durchgeführt, an dem neben Logistikexperten aus Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie einschlägigen Bildungsanbietern die Sozialpartner und zuständigen Ministerien beteiligt waren.

Gegenstand des Expertentreffens waren im Einzelnen:

- Standpunkte zum Sachstand in der Berufeordnung (Standpunktpapiere der Sozialpartner sowie Statements des BIBB),
- Darstellung von Entwicklungstrends in der Logistik und Qualifikationswirkungen,
- Darstellung von Beispielen aktueller logistischer Aufgaben und Personalbedarfe in der betrieblichen Praxis,
- Diskussion zu Entwicklungspfaden in die Logistik, Qualifikationsbedarf für Logistik; Branchen- oder Dienstleistungsspezifika, Lücken im Berufeangebot, Systematisierungsbedarf im Qualifikationsangebot, Entwicklungsfragen im Bereich der geregelten Ausbildung und im Bereich der geregelten Fortbildungsangebote für mittlere Fach- und Führungskräfte, ordnungspolitischer Handlungsbedarf,
- Schlussfolgerungen und Maßnahmen.

4. Ergebnisse

Nach allgemeiner Auffassung der Experten besteht ein Bedarf (über die aktuell laufenden Neuordnungsarbeiten hinaus) bzgl. einer Systematisierung sowie diesbezüglichen Ergänzung und qualitativen Verbesserung des Angebotes an Logistikaus- und weiterbildung. Hierfür sind Untersuchungen erforderlich.

Die Ergebnisse dieses Expertentreffens, die zugleich die Ergebnisse der BIBB-Recherchen beinhalten, sind in einem Bericht zusammengefasst, der den Workshopteilnehmern und damit den beteiligten Sozialpartnern und Ministerien zugesandt wurde. Der folgende Gliederungspunkt 5 enthält die zentralen schlussfolgerungsorientierten Ergebnisse des Vorhabens.

5. Schlussfolgerungen

Anm.: Die laufenden Arbeiten der Sozialpartner zur Integration von Logistikqualifikation nach Bedarf bei allen relevanten Neuordnungen von Aus- und Fortbildungsberufen sowie die Weiterführung der Ordnungsarbeit an den vereinbarten Berufen, sind hiervon unberührt. Es handelt sich bei den Schlussfolgerungen um zusätzliche, dringliche Arbeiten mit Blick auf systemische Ordnungsarbeit.

5.1. Fallstudien-Set: Qualifikations- und Professionalisierungsbedarf in der Logistik

Um die grundlegenden Berufe-Ordnungsfragen (Zielgruppen für geregelte Aus- und Weiterbildung in der Logistik, Förderung der Professionalisierung der Logistikdienstleistungen durch Berufe-/Qualifikationsordnung, Neuregelungs- bzw. Aktualisierungsbedarf bei logistisch orientierten Aus- und Fortbildungsberufen/Zusatzqualifikationen, bildungssystemische Ansätze: Ebenen/Schnittstellen/Übergänge/Anrechnung) angemessen klären zu können, müssen die „Landschaft“ der Logistikdienstleistungen, der darin enthaltenen Logistikfunktionen sowie deren derzeitige Personalversorgung transparent gemacht werden. (Die vorliegenden Expertisen und Studien reichen dafür nicht aus; zudem wurde auf die Diffusität von Logistikanspruch und Betriebsrealität verwiesen.) Dazu ist ein Set von Fallstudien erforderlich, mit dem die konkreten „Gesichter“ ‚der Logistikkette‘ und der darin enthaltenen Funktions- und Personalbedarfsstruktur(en) deutlich werden. Auch Branchen, die bisher nicht im Blick der Diskussion sind wie KEP, Bauindustrie, Kommunale Dienste/Krankenhäuser sollten einbezogen bzw. auf Fallstudienbedarf geprüft werden. Im Zusammenhang damit sollte die Auffassung von Vertretern externer Logistikdienstleister überprüft werden, dass es sich hier um Dienstleistungen (i.S. einer eigenen Branche) mit eigenem Professionalisierungsbedarf handele. Auch sollte der Frage nachgegangen werden, inwieweit die (offenbar noch weitgehend ausstehende) Umsetzung der Logistikphilosophie in KMU (z.B. logistische Kooperationen/ Substitution von Lager- durch Informationslogistik) Logistik-Promotoren bedarf, ggf. auch/vor allem unternehmensintern, z.B. Meister, Controller, Geschäftsführer.

Das Fallstudien-set sollte puzzelartig verschiedene, für die Ordnungsfrage ‚konstitutive‘ Gesichtspunkte bündeln, u.a.:

- die konkrete Ausprägung der ‚Logistikketten‘ in den Branchen: innerbetrieblich, zwischenbetrieblich, in den KMU, zwischen den Branchen/Märkten, global bzgl. des konkreten Spektrums der in der Logistikkette enthaltenen Arbeitsfunktionen.
- Bzgl. der in der Kette be- und entstehenden Arbeitsfunktionen in ‚der‘ Logistikkette interessieren das (horizontale und vertikale) Spektrum der logistisch orientierten Unternehmensfunktionen: Funktionen unternehmensinterner Logistik einschließlich Schnittstellenmanagement zu externen Kooperanden, Funktionen externer Logistikdienstleister (Akquise, Beratung, Projektmanagement beim Kunden, interne ‚Produktion‘, internes Management).
- Ebenso wichtig ist die Frage der Personalversorgung (Quellen, Erfahrungen mit Funktionsbesetzungen, Versorgungsstrategien der Unternehmen, im besonderen auch die unternehmensinterne Logistikweiterbildung, konkrete Deckungslücken); Status von Berufeangeboten in der Bewertung der Unternehmen/der Inhaber von Abschlüssen.

5.2. Kerncurriculum/Zusatzqualifikationen Logistik („logistic basics“)

In den von Logistik, d.h. der Umsetzung von Logistikketten betroffenen Branchen und Unternehmenstypen (Groß-, Mittel-, Verbund-, Klein-, selbstständige Logistikdienstleister, auch Berater) sind eine Vielzahl von (Aus- und Fortbildungs-)Berufen (auch potenziell) betroffen.

Gleichermaßen für Berufe, die logistische Aufgaben (i.S. der Mitgestaltung der Logistikkette) im Funktionsprofil haben (Fachkraft für Lagerwirtschaft, Speditions- und Industriekaufmann/frau, Gepr. Fachkaufmann/frau für Einkauf und Logistik, Gepr. Verkehrsfachwirt/in...) wie auch für andere Berufe, die phasenweise in logistische Projekte einbezogen werden oder deren Träger in logistische Aufgaben wechseln, werden – nach übereinstimmenden Aussagen von Logistikexperten - ähnliche/gleiche logistische Kernqualifikationen („logistic basics“) abge-

fordert. Diese könnten demzufolge gemeinsame (aber nicht unbedingt alleinige) Grundlage für ein transparentes Systemangebot (geregelter) logistischer Aus- und Weiterbildung sein.

Diese Kernqualifikationen bezögen sich nach den Expertenaussagen auf die stoffliche Seite der Logistik (Materialflusslogistik), die informationelle Seite (Informations(fluss)logistik), die kaufmännische Seite (Logistikcontrolling), die soziale Seite (Kommunikation/Kooperation/ Management: Kundenprojekte, ECR, QM...), die instrumentelle Seite (logistische Verfahren/Gestaltungsansätze/Dienstleistungen).

Diese sind einerseits als Wissensbereiche nicht überschneidungsfrei, als Qualifikationen werden sie in der Logistikpraxis überdies je nach Funktion „gebündelt“ abgefordert. Es kommt deshalb mit Blick auf die realen Qualifikationsbedarfe darauf an, funktionsorientierte logistische Kernqualifikationen zu bestimmen, die zugleich auch die Transparenz, weil Systematik des Weiterbildungsangebotes verbessern. Darin sind die überfachlichen Qualifikationen wie Kooperationsfähigkeit subsumiert.

Ordnungspolitisch, d.h., ausdrücklich auch unter dem Blickwinkel der Statusförderung bzw. Professionalisierung der Logistikdienstleister könnte hier ein System von geregelten Zusatzqualifikationen Sinn machen, die einerseits vorhandene Berufe für Karrieren in die Logistik aufwerteten (auch Fortbildungsberufe) und die zudem Anrechnungsmöglichkeiten für den Erwerb weiterführender Abschlüsse bieten könnten.

Die bisherige Angebotslandschaft geregelter Zusatzqualifikationen (es gibt kaum Kammerregelungen und keine bundeseinheitlichen) sowie der Zertifikatslehrgänge der Kammern – hier Logistiker (IHK) – bieten für eine Politik geregelter Zusatzqualifikationen eine relativ günstige (nicht festgefahrene) Ausgangssituation.

Zusatzqualifikationen können im Unterschied zu Fortbildungsberufen (relativ) „voraussetzungslos“ Zielgruppen ansprechen; sie sind deshalb flexibler im Angebot und in der Zielgruppenansprache. Dies scheint bei der beruflichen Differenziertheit der fraglichen Zielgruppen ordnungspolitisch ein Vorteil: Kurzfristige geregelte Logistikqualifikationsangebote, ohne in die einzelnen Branchenberufsstrukturen einzugreifen, aber als deren Ergänzung. Hiermit könnte ggf. auch die Diskussion um Berufsbezeichnungen in der Logistik entkrampft werden. Geregelte Zusatzqualifikationsabschlüsse könnten als „dritte“ geregelte Zertifikatskategorie des BBiG-Bezeichnungen für berufliche Querschnittsqualifikationen ausweisen: Für die Logistik z.B. Logistikassistent, Logistikcontroller, Logistikprojektmanager; Logistikinformatiker, Logistikdisponent, Logistik-Key-Accounter. Die Verkehrsbranchen und der Großhandel können dann ihre Logistikdienstleistungen auch darüber bewerben, von weiteren möglichen (Fortbildungs-)Beruferegelungen für Logistik abgesehen. Die geregelten Zusatzqualifikationen müssen gegenüber unregulierten (Zusatz)Qualifikationsangeboten durch einen Qualifikationsstandard kenntlich gemacht und beworben werden.

Eine Zusatzqualifikationspolitik kann zudem eine Verzahnung der logistikrelevanten Berufsstruktur bewirken, so dass dadurch (von den Zielgruppenquellen aus: Absolventen der Berufsausbildung, Fortbildung, Hochschule/Berufsakademie) berufliche Entwicklungspfade in die Logistik beschrieben werden i.S. eines Aus- und Weiterbildungssystems für Logistik.

Dieser Ansatz sollte geprüft werden ebenso wie die Zweckmäßigkeit des IT-Weiterbildungssystemansatzes (3-Ebenenmodell + Integration brancheninterner und rechtlich geregelter Zertifikate) für die Logistik.

I.S. eines transparenten Bildungsangebotes für Logistik sollten BBiG- und landesgeregelter Bildungsangebote nach Möglichkeit in einen (mit der KMK verabredeten) Systemzusammenhang gestellt werden. Hierfür scheint die aktuell wenig differenzierte Angebotslage an Länderrege-

lungen (logistische Assistentenausbildungen, Betriebswirte- und Technikerfortbildung) günstig.

5.3. Lernarrangements für vernetztes Handeln/Komplexitätsmanagement/Kooperation in der Logistik

Der Erwerb logistischer Qualifikation (i.S. der Mitgestaltung von Logistikketten) braucht Erfahrungspfade, gestützt durch geeignete Qualifikationsangebote. Absolventen einer Berufsausbildung fehlen i.d.R. das erforderliche „Erfahrungsalter“ für „Projektkompetenz/ Kompetenz für das Komplexitätsmanagement“ in der Logistik. Sie müssen, wie andere Zielgruppen (Seiteneinsteiger) auch, in diese Funktion „hineinwachsen“. Dies sollte sinnvollerweise ein gestalteter Prozess (Entwicklungspfad) sein, in dem die Bildungsmaßnahmen „Brücken“ für das „Kompetenzwachstum“ bilden.

Bzgl. der Funktion der Bildungsmaßnahmen sind zwei Problemzonen auffällig:

- in der logistischen Aus- und Fortbildung gibt es bislang nur wenige Modellfälle, in denen diese didaktische Thematik angegangen ist (z.B. Siemens: Logistikplanspiel: Kugelschreiberfabrik, in dem Auszubildende die Gestaltung einer Logistikkette im Planspiel erlernen und anschließend in realen Organisationsvorhaben umsetzen.) Diese Modellfälle haben keine Breitenwirkung und beschreiben nicht die gesamte didaktische Aufgabe; z.B. ließe sich vernetztes Denken nicht in Einmal-Maßnahmen erlernen; dahinter muss eine Gesamtkonzeption des Bildungsganges stehen.
- Das Lehrpersonal in der Aus- und Weiterbildung ist auf solche didaktische Aufgabe nicht vorbereitet. Das Personal muss sich sowohl logistisch fachlich als auch methodisch qualifizieren. Dies ist vor dem Hintergrund handlungsorientierter Berufskonzepte in der Aus- und Weiterbildung eine generell drängende Aufgabe.

Beide Problemzonen sind grundsätzlich auch für die Neuordnungen wie Speditions-/Industrie Kaufmann/frau relevant.

5.4. Ausbildungsschwache Zielgruppen in der Logistik

Von Sozialpartnern wurde auch die Untersuchung von Möglichkeiten der Ausbildung ausbildungsschwacher Zielgruppen für Logistik vorgeschlagen. Die auch für andere Berufsfelder bestehende Frage geeigneter Ausbildungsangebote für ausbildungsschwache Zielgruppen könnte hier modellhaft behandelt werden. Eignen würden sich dafür die expeditionellen und KEP-Berufe (auch Post). Dieses Thema ist, weil die Frage der zweijährigen Berufsausbildung inkludiert ist, strittig.

5.5. Verfahrensweise/Kommunikationsplattform für die ausstehenden Arbeiten

Damit dieser hier angegangene Klärungsprozess nicht folgenlos bleibt, sollten die o.g. ordnungsrelevanten Untersuchungen ohne Verzug erfolgen. Bei den Arbeiten handelt es sich um eine nicht gewöhnliche, komplexe, branchenübergreifende Ordnungsmaterie. Unbenommen davon ist die Fortsetzung der vereinbarten Ordnungsarbeiten. Die hier zu vereinbarenden Arbeiten sind zusätzliche Arbeiten.

6. Forschungsbedarf

6.1. Das Fallstudien set kann auf einer Reihe von z.T. auch qualifikatorisch beforschten logistischen Modellvorhaben (z.B. Modell Region Rheinland...) aufsetzen sowie auf Qualifikationsuntersuchungen wie ADEBAR. Dennoch handelt es sich hier um eine umfangreiche empirische Arbeit. Die relevanten Branchen sollten hierbei in zwei Etappen gesichtet werden: Zunächst die Branchen, die sich ordnungspolitisch bereits gegenwärtig mit Aus- und Weiterbildungsqualifikationen für Logistik befassen (Verkehr, Handel, Industrie, KEP und spezielle Logistik-

dienstleister); anschließend sollte nach Bewertung dieser Fallstudien entschieden werden, inwieweit ausstehende relevante Branchen (Bau, Krankenhäuser ...) auch untersucht werden.

6.2. Die Prüfung und Entwicklung eines Kerncurriculums Logistik sollte auf der Grundlage der Feststellungen zur Funktionslandschaft der Logistikdienstleistungen und innerbetrieblichen Weiterbildung aus dem oben erläuterten Fallstudien-Set erfolgen. Diese Entwicklungsarbeit könnte dort integriert werden und ergänzt werden durch eine Aufnahme des Angebotes an Logistikweiterbildung in den Branchen. Hier kann auf einem Untersuchungs- und Konzeptionsstand (DAV-Bremen, ELA-Konzept, DEKRA-Angebote...) aufgebaut werden.

Die Ergebnisse können sowohl für die Eckwertediskussion der Neuordnungsverfahren der relevanten Aus- und Fortbildungsberufe als auch für die Verbesserung/Ergänzung des Aus- und Weiterbildungsangebotes (ggf. Zusatzqualifikationen) genutzt werden.

Wichtig ist in dem Zusammenhang auch, die Funktionslandschaft, damit zugleich dass, was aktuell unter „Logistik“ zu verstehen ist sowie das vorhandene Weiterbildungsangebot für Logistik für die Öffentlichkeit transparent zu machen.

6.3. Außerdem besteht aus der Sicht des BIBB eine ordnungspolitische Implementationsaufgabe mit folgenden Schwerpunkten:

Schwerpunkt Fachmethodik/Lernarrangements für Kern- und Schlüsselqualifikationen in der Logistik; hier sind mehrere lernmethodische Ansätze für ihren verbreiteten Einsatz aufzubereiten: u.a. Vermittlung der Schlüsselqualifikation Vernetztes Denken (hierzu liegen u.a. Ergebnisse eines BIBB-Modellversuch „Vernetztes Denken vor); Training von Logistikprojektmanagement sowie experimenteller Umgang mit Komplexität, Zeitdruck, Überforderung in Planspielen (hierzu liegen u.a. Ergebnisse zweier BIBB-Forschungsprojekte vor); Kommunikations- und Kooperationstraining in Plan- und Rollenspielen sowie im Projektunterricht.

Schwerpunkt Qualifizierung des Aus- und Weiterbildungspersonals für Logistik. Hier müsste die KMK (Berufsschul- und Fachschullehrer) beteiligt werden. Auch sollte hier geprüft werden, ob eine Strategie der Förderung von Bildungs-Kompetenzzentren für Logistik i.S. der beteiligten Branchen wäre.

Diese Aufgaben stehen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Implementation des „Kerncurriculums Logistik“. Sinnvoll wäre hier ein BIBB-Forschungsvorhaben, dass durch einen BIBB-Modellversuch zum Thema als Implementationsmaßnahme flankiert wird. Erste Empfehlungen zu Lernarrangements können durch das BIBB aus der vorhandenen Modellpraxis sofort gegeben werden. Die Schwerpunkte des Untersuchungsbedarfes liegen in der Gestaltung der Gesamtanlage der Lernarrangements (Stichwort: Begleitung der Erfahrungspfade durch geeignete Lernmaßnahmen), in der Evaluation und im Transfer.

6. 4. Es wird vorgeschlagen, die Frage der ausbildungsschwachen Zielgruppen zunächst unter Logistikfunktionsaspekten im Rahmen des Fallstudiensets zu bearbeiten (die angesprochenen Zielgruppen sind u.a. auch erwachsene, in der Logistik zahlreich tätige und sind an der Umsetzung von Logistikkonzepten zwangsläufig beteiligt, z.B. Berufskraftfahrer ohne einschlägige Ausbildung übernehmen im Zuge der Einführung des Barcodesystems mehr dispositive Aufgaben); im Fallstudienset muss die logistische Funktionsstruktur ohnehin vollständig erhoben werden, um realistische Gesamtbilder der „logistischen Kette“ zu entwerfen. Anschließend kann anhand der Ergebnisse entschieden werden, inwieweit die Bearbeitung der Ausbildungs- und Berufserfrage (über ein BIBB-Forschungsprojekt) dringlich ist; immerhin handelt es sich um eine zahlenmäßig große Gruppe Beschäftigter in Logistikfunktionen, die an der Umsetzung der Logistikphilosophie ihren Verantwortungsanteil hat. Außerdem sei angemerkt, dass die „taylorisierte“ Funktionslandschaft, in der die Zielgruppe tätig ist, der Logistikphilosophie entgegen-

steht, also hier nach Funktionsintegration gesucht wird/werden sollte; dies ist klar auch eine Qualifikations-, respektive Berufsfrage.

7. Bisherige Auswirkungen

Der Bericht zum Expertenworkshop wurde verschiedenen Interessenten, u.a. auch auf Seite der Kultusministerien der Länder zur Verfügung gestellt. Außerdem wurden Kurzberichte im Berufsbildungsbericht sowie in den BIBB-News sowie auf einschlägigen Veranstaltungen als Vorträge veröffentlicht.

Das Fazit des Expertentreffens wurde in das jährliche Grundsatzgespräch der Sozialparteien zur Weiterbildung 2003 eingebracht und dort diskutiert.

Auf dieser Grundlage erteilte das BMBF dem BIBB eine Weisung zur Bearbeitung der o.g. Untersuchungsfragen entsprechend 5.1. bis 5.2.; diese wird derzeit im Rahmen eines BIBB-Vorhabens bearbeitet.

Die Schlussfolgerungen akzentuieren das geltende mittelfristige Forschungsprogramm des BIBB. (vgl. Vorlage HA 2001-12, S. 5-11).

8. Veröffentlichungen

S.o.

Kurzfassung

Das BIBB hat mit Auftrag aus dem Sondermonitoring des BMWA den Sachstand zum Qualifikations- und Berufebedarf in der Logistik eruiert und auf einem Expertenworkshop zur Diskussion gestellt. Es besteht ein Bedarf (über die aktuell laufenden Neuordnungsarbeiten hinaus) bzgl. einer Systematisierung sowie diesbezüglichen Ergänzung und qualitativen Verbesserung des Angebotes an Logistikaus- und -weiterbildung. Hierfür sind Untersuchungen erforderlich. Hierzu hat das BIBB Handlungsempfehlungen vorgelegt. Diese beziehen sich auf die Untersuchungen der „Landschaft“ der Logistikdienstleistungen mittels Unternehmensfallstudien, bei der u.a. der Berufebedarf der selbständigen Logistikdienstleistungsunternehmen zu untersuchen ist. Daneben muss die Frage der Kernqualifikationen für Logistik im Bereich der mittleren Fach- und Führungsfunktionen, entsprechend leistungsfähige Lernarrangements sowie die darauf bezogene Qualifizierung von Fachlehrpersonal auf zweckmäßige Lösungen hin untersucht werden. Zur Zeit werden im BIBB die o.g. Fragen des Berufebedarfes und der Kernqualifikationen untersucht. Mit Ergebnissen wird Ende 2004 gerechnet.