

# Neue Streiks in Sichtweite

**Tarifpolitik.** Im neuen Jahr stehen vielen Branchen Tarifverhandlungen ins Haus. Dabei könnte es erneut zu einem intensiven Schlagabtausch zwischen Spartengewerkschaften und Konzernen kommen. Insgesamt müssen für mehr als 11 Millionen Arbeitnehmer neue Tarifverträge ausgehandelt werden.

Die Deutsche Lufthansa muss schon im Januar 2016 in den Ring. Dann werden die mehrfach gescheiterten Verhandlungen mit den Piloten und Flugbegleitern fortgesetzt. Als erste große Branche startet Ende Februar der öffentliche Dienst in die Lohnrunde 2016 – wenn die Entgelttarifverträge von Bund und Kommunen auslaufen. Im März folgen

die Druckindustrie sowie die Metall- und Elektro-Industrie, im April das Bauhauptgewerbe und die Banken, im Juli dann die chemische Industrie (Tableau).

Besonders spannend wird es nach der Sommerpause, wenn Spartengewerkschaften wie die Ärztegewerkschaft Marburger Bund und die Lokführergewerkschaft GDL für

ihre Klientel eigenständige Verträge aushandeln wollen:

- Sollte die Tarifgemeinschaft des öffentlichen Dienstes unter der Führung von ver.di auch für die **Ärzte der kommunalen Krankenhäuser** abschließen, der Marburger Bund aber auf seine Eigenständigkeit pochen, droht eine Tarifkollision. Dies wäre der erste Lackmустest für das neue Tarifeinheitsgesetz.
- Das gilt auch für die im Herbst 2016 beginnenden Tarifverhandlungen bei der **Deutschen Bahn**. Diese hat der GDL zugesagt, sie →

## Tarifkalender 2016

■ Wann der Tarifvertrag wo ausläuft

■ Wie viele 1.000 Arbeitnehmer betroffen sind

31. Januar	Deutsche Telekom	55	Juli bis September	Chemische Industrie West und Ost	550
29. Februar	Öffentlicher Dienst Bund und Kommunen	2.000	31. August	Kommunale Krankenhäuser Ärzte	53
31. März	Druckindustrie West und Ost	160	30. September	Deutsche Bahn	150
	Metall- und Elektro-Industrie West und Ost	3.700	31. Oktober	Papier- und Kunststoffverarbeitende Industrie West und Ost	100
30. April	Bauhauptgewerbe West und Ost	760	31. Dezember	Öffentlicher Dienst Länder	845
	Maler- und Lackiererhandwerk West und Ost	145		Zeitarbeit West und Ost	800
	Bankgewerbe West und Ost	210		Systemgastronomie West und Ost	100
31. Mai	Volkswagen	115		Wach- und Sicherheitsgewerbe NRW, Hamburg und Baden-Württemberg	53
31. Juli	Dachdeckerhandwerk West und Ost	65			

Brancheauswahl; Ursprungsdaten: BDA-Tarifarchiv

 Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2016 IW Medien - iwkd 2

## Inhalt

### Schulfach Wirtschaft.

Baden-Württemberg will als erstes Bundesland ein Pflichtfach Wirtschaft an allen weiterführenden Schulen einführen.  
Seite 3

### Regionalflyghäfen.

Für die regionalen Airports sind Billigflieger existenziell, die aber bevorzugen mittlerweile Flughäfen in zentralen Lagen.  
Seite 4-5

### Geringqualifizierte.

Auch Personen ohne Berufsausbildung haben vom Arbeitsmarktboom der vergangenen zehn Jahre profitiert.  
Seite 6

### Asylbewerber.

Etwa 20 Prozent der Flüchtlinge, die 2015 nach Deutschland zugewandert sind, werden in diesem Jahr einen Job finden.  
Seite 7

### Wohngeld.

Reformbedingt steigt der durchschnittliche Wohngeldanspruch von 96 Euro im Monat auf nunmehr 130 Euro monatlich.  
Seite 8

 Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Präsident:  
Arndt Günter Kirchoff  
Direktor:  
Professor Dr. Michael Hüther  
Mitglieder:  
Verbände und Unternehmen in Deutschland

→ auch unter dem neuen Rechtsrahmen als eigenständigen Tarifpartner zu akzeptieren.

Gleichwohl wird die Bahn darauf bestehen, dass die Tariflöhne für Lokführer, Zugbegleiter und Bordgastronomen um einen einheitlichen Prozentsatz angehoben werden – egal, ob sie von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) oder von der GDL vertreten werden.

Das Tarifjahr 2015 war für die Arbeitnehmer jedenfalls ein gutes:

**In den ersten drei Quartalen im Jahr 2015 stiegen die monatlichen Tarifverdienste um durchschnittlich 2,5 Prozent.**

Die effektiv gezahlten Bruttomonatslöhne – hier sind nicht nur die tarifgebundenen Betriebe berücksichtigt, sondern alle – stiegen mit 2,8 Prozent sogar etwas stärker an.

**Wegen der geringen Inflationsrate konnten sich die Arbeitnehmer über kräftige Reallohnsteigerungen von durchschnittlich 2,6 Prozent freuen.**

Am oberen Rand der Tarifierhöhungen lagen 2015 die Deutsche Bahn mit einem Plus von 3,5 Prozent sowie die Metall- und Elektro-Industrie mit einem Zuwachs von 3,4 Prozent (Tableau). In der chemischen Industrie fiel die prozentuale Lohn-erhöhung mit 2,8 Prozent etwas geringer aus, dafür wurde aber der Demografiebetrag angehoben. Daraus finanzieren die Betriebe Maßnahmen, um Ältere länger beschäftigungsfähig zu halten.

Abgesehen von der Bahn blieben die Lohnerhöhungen beim Staat und in den großen Dienstleistungsbranchen hinter denen der Industriebranchen zurück. Stattdessen wurden zum Teil zweistufige Anpassungen bei längeren Laufzeiten vereinbart.

Die längste Laufzeit (32 Monate) sieht – abgesehen vom Rahmentarifvertrag im Erziehungswesen – der Abschluss von ver.di mit der Deutschen Post vor. Beide Seiten wollen nach den heftigen Streikaktionen, die dem Abschluss vorausgingen, erst einmal Ruhe einkehren lassen.

Der – übrigens erfolglose – Streik richtete sich gegen die Auslagerung des Paketgeschäfts auf Regionalgesellschaften mit regionalen Logistik-Tarifverträgen, die größtenteils unter den Tarifstandards der Deutschen Post lagen.

Ob die Abschlüsse in diesem Jahr an die von 2015 anknüpfen werden, muss mit einem Fragezeichen versehen werden. Denn der lohnpolitische Verteilungsspielraum ist bei einem voraussichtlichen Produktivitätszuwachs von einem ¾ Prozent recht gering. Steigen die Löhne indes schneller als die Produktivität, verschlechtert sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Dies sollten die Gewerkschaften bei ihren Forderungen bedenken.

## Tarifabschlüsse 2015

Wer abgeschlossen hat	Um wie viel Prozent erhöht wurde/wird	Was sonst noch verhandelt wurde
Metall- und Elektro-Industrie	150 Euro Einmalzahlung; 3,4 Prozent ab 1.4.2015; LZ: 15 Monate	Modifizierung von Altersteilzeit und Weiterbildung
Chemische Industrie	Nach einem Nullmonat 2,8 Prozent ab 1.4./1.5./1.6.2015 (regional unterschiedlich); LZ: 17 Monate	Erhöhung des Demografiebetrags; Öffnungsklausel (Entgeltserhöhung kann bei wirtschaftlichen Problemen um 2 Monate verschoben werden)
Öffentlicher Dienst (Länder)	Nach 2 Nullmonaten 2,1 Prozent ab 1.3.2015, weitere 2,3 Prozent (mindestens 75 Euro) ab 1.3.2016; LZ: 24 Monate	Modifizierung der Zusatzversorgung; Ost-West-Angleichung in fünf Anpassungsschritten
Kfz-Gewerbe (Bayern)	Nach einem Nullmonat 3,0 Prozent ab 1.6.2015, weitere 2,8 Prozent ab 1.10.2016; LZ: 25 Monate	
Versicherungen	Nach 5 Nullmonaten 2,4 Prozent ab 1.9.2015, weitere 2,1 Prozent ab 1.10.2016 (jeweils plus 100 Euro Einmalzahlung für die beiden untersten Entgeltgruppen A und B); LZ: 24 Monate	Prozessvereinbarung zur Weiterentwicklung der Tarifverträge zu den Themen Entgeltstruktur/Entgeltfindung, Arbeitszeitgestaltung und Demografie
Deutsche Bahn	EVG: 1.100 Euro Einmalzahlung für August 2014 bis Juni 2015; 3,5 Prozent ab 1.7.2015, weitere 1,6 Prozent ab 1.5.2016; LZ: 26 Monate GDL: 1.100 Euro für Juli 2014 bis Juni 2015; 3,5 Prozent ab 1.7.2015, weitere 1,6 Prozent ab 1.5.2016; LZ: 27 Monate	EVG: eigenständiger Tarifvertrag für EVG-organisierte Lokführer; GDL: neuer Bundesrahmen-Tarifvertrag „Zug“ für alle GDL-Mitglieder; Absenkung der Wochenarbeitszeit um 1 Stunde auf 38 Stunden ab 1.1.2018
Süßwaren-industrie (NRW)	2,7 Prozent ab 1.4.2015, weitere 2,4 Prozent ab 1.4.2016; LZ: 24 Monate	
Einzelhandel (Baden-Württemberg)	Nach 3 Nullmonaten 2,5 Prozent ab 1.7.2015, weitere 2,0 Prozent ab 1.4.2016; LZ: 24 Monate	
Öffentlicher Dienst: Sozial- und Erziehungsdienst (Kommunen)	Durchschnittlich 3,73 Prozent ab 1.7.2015; LZ: 60 Monate	Umfassende Reform der Entgelttabelle
Deutsche Post	400 Euro Einmalzahlung; 2,0 Prozent ab 1.10.2016; weitere 1,7 Prozent ab 1.10.2017; LZ: 32 Monate	

LZ = Laufzeit des Entgelttarifvertrags; Quelle: BDA-Tarifarchiv

# Nachgefragt und bald im Angebot

**Schulfach Wirtschaft.** Baden-Württemberg wird als erstes Bundesland in diesem Jahr an allen weiterführenden Schulen ein Pflichtfach Wirtschaft einführen. Obwohl die Mehrheit der Schüler sich für eine intensivere Vermittlung ökonomischer Zusammenhänge in der Schule ausspricht, regt sich Widerstand. Vor allem die Gewerkschaften erheben Einwände und wollen die Einführung des Fachs Wirtschaft verhindern.

Jeder zweite 14- bis 20-jährige Schüler in Deutschland kennt sich in Wirtschaftsdingen schlecht aus, hat der Bankenverband in seiner jüngsten Jugendstudie festgestellt. Am besten wissen die Jugendlichen noch über das Prinzip von Angebot und Nachfrage Bescheid – das können immerhin drei von vier richtig erklären. Doch bei vielen anderen Wirtschaftsthemen müssen die Schüler passen (Grafik):

**Welche Rolle die Europäische Zentralbank in der Eurozone spielt, wissen lediglich 37 Prozent der Jugendlichen. Was eine Rendite ist, kann nur jeder vierte beantworten.**

Dabei interessieren sich die jungen Leute durchaus für Ökonomie: Laut Bankenverband hat das Bedürfnis, sich mit wirtschaftlichen Themen zu beschäftigen, seit 2012 sogar deutlich zugenommen. Dabei erwarten die Jugendlichen Wirtschaftsinformationen primär von der Schule (57 Prozent), gefolgt von den Medien (56 Prozent) sowie Banken und Eltern (je 20 Prozent).

Bislang wird Wirtschaft in den Bundesländern – von einigen Ausnahmen abgesehen – in der Regel nicht als eigenständiges Fach unter-

## Wirtschaftswissen von Jugendlichen

So viel Prozent der 14- bis 20-jährigen Schülerinnen und Schüler können folgende Sachverhalte richtig erklären

Prinzip „Angebot und Nachfrage“

78

Rolle der Europäischen Zentralbank

37

Rendite

25

So viel Prozent der 14- bis 20-jährigen Schülerinnen und Schüler können alle abgefragten ökonomischen Sachverhalte ... erklären



Befragung von 392 Jugendlichen im Mai und Juni 2015  
Quelle: Bundesverband deutscher Banken

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

© 2016 IW Medien - iw-d 2

richtet, sondern in Kombination mit anderen Fächern wie Geschichte, Sozialkunde oder Politik. Zudem können die Schüler oftmals selbst darüber entscheiden, ob sie mit Wirtschaftsthemen im Unterricht zu tun haben wollen, denn vielerorts ist das Fach Wirtschaft wählbar.

Das wird sich dieses Jahr ändern: Baden-Württemberg wird als erstes Bundesland Wirtschaft an allen weiterführenden Schulformen als Pflichtfach einführen – an den Gymnasien unter eben diesem Titel, an allen anderen Schulformen der Sekundarstufe I unter der Bezeichnung „Wirtschaft/Berufs- und Studienorientierung“.

Obwohl die Kultusministerkonferenz bereits im Jahr 2008 festgestellt hat, dass ökonomische Bildung ein unverzichtbarer Bestandteil der Allgemeinbildung ist und zum Bildungsauftrag der allgemeinbildenden Schulen gehört, wird in Baden-Württemberg vehementer Protest gegen das geplante Pflichtfach Wirtschaft laut:

- Die baden-württembergische Bildungsgewerkschaft GEW lehnt die Einführung des Fachs Wirtschaft mit der Begründung ab, die Wirtschaftswissenschaften würden Themen ausschließlich unter Grundprinzipien ökonomischer Rationalität behandeln.
- Der DGB Baden-Württemberg hat den Bildungsplan für das Pflichtfach Wirtschaft untersuchen lassen und kommt zu dem Ergebnis, dieser würde eine „implizite Imagekampagne für Unternehmer“ leisten.

Allerdings erfährt das baden-württembergische Kultusministerium auch starken Rückenwind: von der „Initiative für ein Fach Wirtschaft in der Sekundarstufe I“ – ihr gehören unter anderem der Real- und Lehrerverband, der Gemeinde-, Städte- und Landkreistag, die Industrie- und Handelskammern, der Handwerkstag sowie mehrere Industrie- und Arbeitgeberverbände an.

Weitere Informationen unter:  
[iwkoeln.de/bildungsplan-wirtschaft](http://iwkoeln.de/bildungsplan-wirtschaft)

# Von Billig-Airlines abhängig

**Regionalflughäfen.** Um ihre Kapazitäten auszulasten, sind die Regionalflughäfen auf die Billigflieger angewiesen. Infolge der hohen Kerosinpreise und der Luftverkehrssteuer hatten die Marktführer aus Irland und Großbritannien ihr Angebot in Deutschland zwischenzeitlich ausgedünnt. Nun sind die Low-Cost-Airlines hierzulande zwar wieder auf Expansionskurs, jedoch profitieren die Regional-Airports davon kaum.

Es begann vor etwa 20 Jahren – der Flug in den Urlaub oder zum nächsten Geschäftstermin, früher ein teurer Luxus, wurde durch die neuen Billig-Airlines zum Schnäppchen, den sich auch Otto Normalverbraucher leisten kann. Damals wurde der europäische Luftverkehr liberalisiert, zugleich konnten die Airlines frühere Militärflughäfen nun zivil nutzen.

Ein Musterbeispiel für diese Entwicklung ist in Deutschland der Flughafen „Frankfurt-Hahn“, der 1993 in die zivile Nutzung überführt wurde. Im Jahr 1999 ging dort die irische Low-Cost-Linie Ryanair an den Start – mit ihr schnellte die Zahl der Passagiere bis 2007 auf knapp 4 Millionen in die Höhe, für die Jahre danach war der Ausbau des Hunsrück-Flughafens zum Billig-Drehkreuz mit 10 Millionen Fluggästen jährlich vorgesehen. Doch daraus wurde nichts (Grafik Seite 5):

**Im Jahr 2014 starteten und landeten lediglich noch knapp 2,5 Millionen Passagiere am Flughafen Frankfurt-Hahn.**

Für diesen Sinkflug, der auch an anderen Regionalflughäfen zu beobachten war, gibt es mehrere Gründe. So stiegen die Rohöl- und damit auch die Kerosinpreise insbesondere zwischen 2009 und 2012 kräftig an. Zudem hat Deutschland Anfang

2011 die Luftverkehrssteuer auf Abflüge von inländischen Airports eingeführt. Infolgedessen haben die größten europäischen Billig-Airlines, Ryanair und Easyjet, die Zahl der Abflüge von deutschen Flughäfen reduziert – vor allem zulasten der Regionalflughäfen. Zudem musste die zweitgrößte deutsche Gesellschaft, Air Berlin, in den vergangenen Jahren kräftig sparen, sodass sie ihre Flotte verkleinert und ihr Angebot an regionalen Airports ebenfalls eingeschränkt hat.

Mittlerweile ist der Flugzeugtreibstoff zwar wieder billiger geworden, Ryanair und Easyjet sind in Deutschland erneut auf Expansionskurs und auch die spanische Vueling fliegt hierzulande mehr Ziele an. Ryanair hat mit zuletzt 309 Maschinen sogar die Flottengröße des Marktführers unter den klassischen Airlines, der Lufthansa, erreicht und 2014 auch erstmals mehr Passagiere als die Kranich-Fluglinie befördert.

Die Billig-Airlines verfolgen jedoch inzwischen ein anderes Geschäftsmodell und bedienen verstärkt Flughäfen in zentraler Lage, die freie Kapazitäten haben. Hierzu gehören zum Beispiel Berlin Schönefeld oder Köln-Bonn. Zwischen beiden bietet Ryanair seit Herbst 2015 eine direkte Verbindung an. Die Regionalflughäfen haben bei

dieser Strategie das Nachsehen, so dass dort das Passagieraufkommen zum Teil noch immer deutlich unter dem vor der Wirtschaftskrise erreichten Niveau liegt:

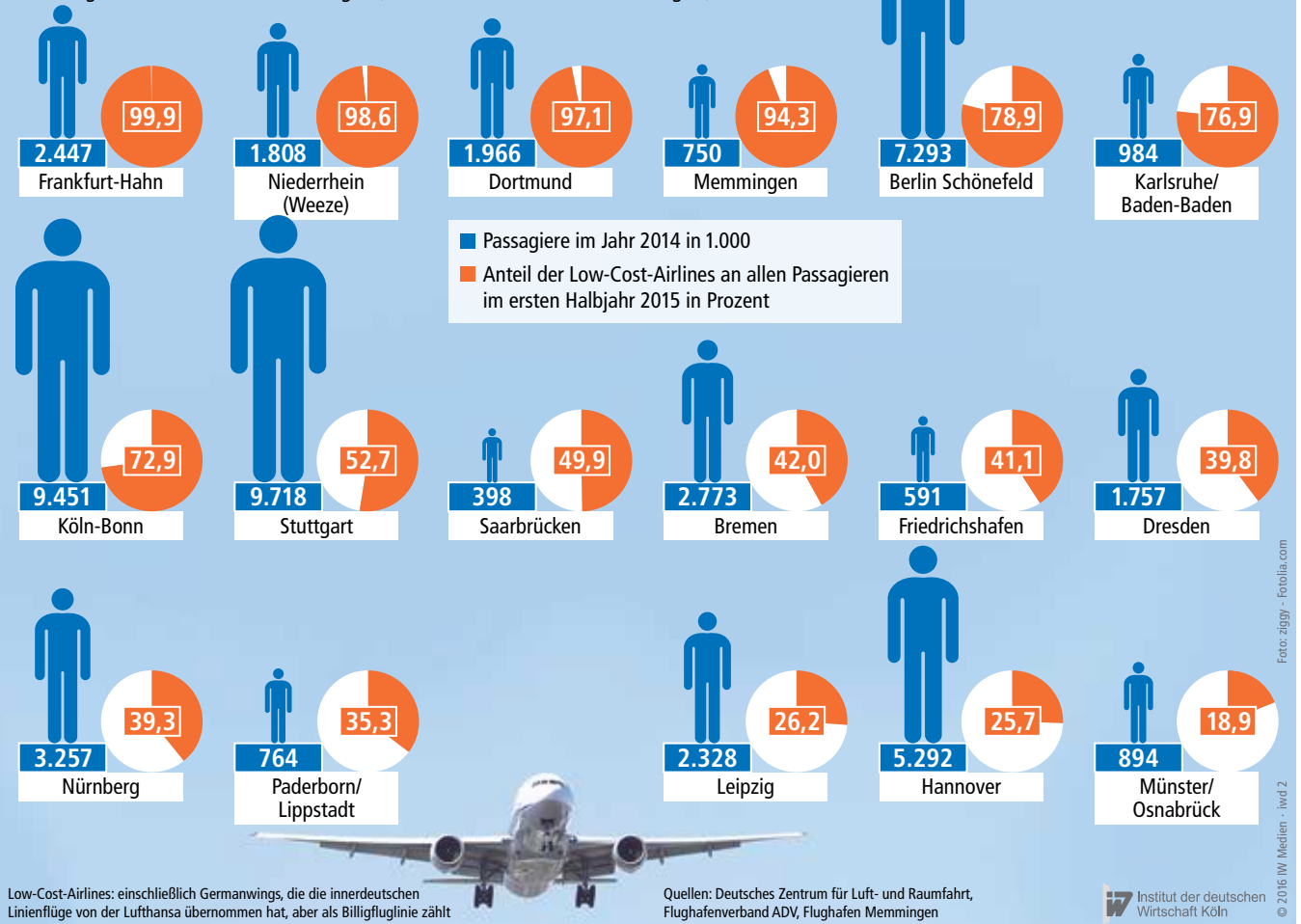
**Der Flughafen Paderborn/Lippstadt zum Beispiel büßte von 2007 bis 2014 rund 40 Prozent seiner Passagiere ein, während am Drehkreuz München die Zahl der Fluggäste im selben Zeitraum um 17 Prozent auf fast 40 Millionen zulegte.**

Diese gegenläufigen Trends dürften auch mit dem eigentlichen Dilemma der kleinen Regionalflughäfen zusammenhängen: der oft beträchtlichen Entfernung zum nächsten großen Wirtschaftszentrum. So beträgt die Distanz vom Flughafen Frankfurt-Hahn zur namensgebenden Main-Metropole immerhin 120 Kilometer. Aber auch Weeze am Niederrhein oder der Allgäu Airport in Memmingen – gerne als „München Ost“ betitelt – liegen ziemlich „ab vom Schuss“. Es gibt also nur wenige Passagiere, die aus der unmittelbaren Umgebung des Flughafens kommen oder dorthin wollen, und kaum zahlungskräftige Geschäftsreisende.

Stattdessen bringen allein die niedrigen Preise der Billigfluglinien die Kunden dazu, zunächst 100 oder 200 Kilometer mit dem Auto in die „Provinz“ zu reisen, um von dort in die europäischen Urlaubsregionen zu fliegen. Das Problem an dieser Konstellation: Sobald die vor Ort dominierende Billigfluggesellschaft ihre Maschinen abzieht, weil andere Strecken mehr Gewinn versprechen, wird die Flughafen-Infrastruktur kaum noch genutzt.

## Wo die Billigflieger starten

Alle Regionalflughäfen sowie jene kleineren Verkehrsflughäfen, an denen mehr als 50 Prozent der Passagiere mit Low-Cost-Airlines fliegen (Köln-Bonn, Berlin Schönefeld, Stuttgart)



Entsprechend schlecht ist es meist um die Wirtschaftlichkeit der Regionalflughäfen bestellt. Die hohen Fixkosten des Flugbetriebs – vom Tower über die Sicherheitskontrollen bis hin zur Feuerwehr – sowie der enorme Wettbewerbsdruck führen dazu, dass sich selbst regionale Airports mit 1 bis 2 Millionen Passagieren pro Jahr kaum kostendeckend betreiben lassen.

**Der Flughafen Dortmund etwa wies mit seinen zuletzt knapp 2 Millionen Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr ein Defizit von 18 Millionen Euro aus.**

Für Flughäfen, die nahezu ausschließlich von Billig-Airlines genutzt werden, ist die Wirtschaftlichkeitsgrenze sogar noch höher. So

konnte Frankfurt-Hahn selbst mit seinen fast 4 Millionen Passagieren im Jahr 2007 nicht die Gewinnschwelle überschreiten. Denn die Low-Cost-Carrier erledigen zahlreiche Arbeiten wie die Passagierabfertigung weitgehend selbst und zahlen nur geringe Gebühren an die Airports.

Dass die Länder, Städte und Kreise, die (Mit-)Eigentümer der Flughäfen sind, an diesen trotz der Verluste festhalten, liegt an der Bedeutung für die regionale Wirtschaft. Denn die Airports verbessern die Erreichbarkeit der oft abseits gelegenen Regionen, was die Ansiedlung von Unternehmen fördert. Die Flughäfen spielen aber auch selbst eine wichtige Rolle als Arbeitgeber:

**Eine Faustregel geht von etwa 1.000 Arbeitsplätzen je eine Million Passagiere an einem Flughafen aus.**

Das Job-Spektrum reicht dabei von der Passagierabfertigung über Stellen bei Polizei und Zoll, in Geschäften und Restaurants am Airport bis hin zur Flugzeugwartung.

Dem politischen Willen, aus regionalökonomischen Gründen Verluste hinzunehmen, sind aber finanzielle und rechtliche Grenzen gesetzt. Die Schuldenbremse, die die Bundesländer ab 2020 strikt einhalten müssen, stellt die Existenz defizitärer Airports im Landesbesitz infrage. Und die EU-Kommission hat 2014 entschieden, dass die Subvention von Regionalflughäfen nur noch zehn Jahre lang gestattet sein soll.

# Noch immer eine Problemgruppe

**Geringqualifizierte.** Personen ohne Berufsausbildung gelten zwar nach wie vor als Sorgenkinder des Arbeitsmarktes. Allerdings haben auch Geringqualifizierte vom Arbeitsmarktboom der vergangenen zehn Jahre profitiert.

Die Chance auf einen Arbeitsplatz und die damit verbundenen Verdienstmöglichkeiten hängen im Allgemeinen eng mit der Qualifikation zusammen: Wer viel kann und über gesuchte Kenntnisse und Fertigkeiten verfügt, der schneidet besser ab als ein Unqualifizierter.

Akademiker waren deshalb von den diversen Arbeitsmarktkrisen der Vergangenheit so gut wie gar nicht betroffen. Ihre Arbeitslosenquote ist seit 1991 nie über 4,1 Prozent gestiegen. Die Arbeitslosenquote der Geringqualifizierten lag dagegen selten unter 20 Prozent.

Hat also einfache Arbeit in einem Hochlohnland wie Deutschland keine Zukunft mehr? Doch, denn die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass nach wie vor Bedarf besteht. So hat sich die Arbeitsmarktlage für Geringqualifizierte zuletzt sogar deutlich verbessert (Grafik):

- Zum einen hat die Zahl der Erwerbstätigen ohne abgeschlossene Berufsausbildung seit 2005 nicht weiter abgenommen.
- Zum anderen ist die Zahl der Arbeitslosen ohne eine abgeschlossene Berufsausbildung um knapp eine halbe Million gesunken.

Dass sich die Lage entspannt hat, ist auch auf Struktureffekte zurückzuführen. Die eher schlechter qualifizierten Nachkriegsjahrgänge scheiden allmählich aus dem Berufsleben aus – und besser qualifizierte junge Leute rücken nach. Insofern gibt es generell weniger Geringqualifizierte, die arbeitslos werden könnten:

**Die Erwerbslosenquote der Geringqualifizierten hat sich zwischen 2005 und 2014 von 19 auf 11 Prozent reduziert. Ihre Erwerbstätigenquote stieg von 51 auf 58 Prozent.**

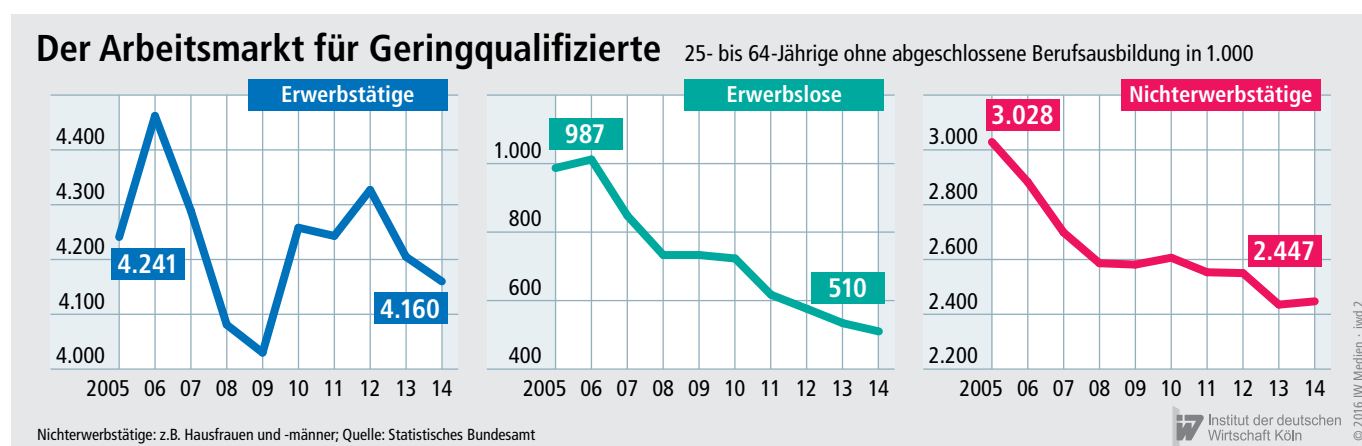
Dass die Geringqualifizierten am Arbeitsmarktaufschwung partizipiert haben, ist auch das Resultat der Arbeitsmarktreformen, die zwischen 2000 und 2005 umgesetzt worden sind und das Prinzip des Forderns und Förderns etabliert haben.

Die positive Entwicklung hat sich auch im vergangenen Jahr fortge-

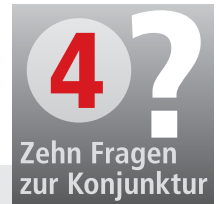
setzt. Im März 2015 gab es 4,5 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, deren Tätigkeit in der Regel keine Berufsausbildung voraussetzt. Das waren über 300.000 mehr als zwölf Monate zuvor. So entstanden unter anderen rund 60.000 Jobs für Helfer in der Lagerei, 46.000 für Helfer in Maschinenbau- und Betriebstechnikberufen, 27.000 für Reinigungskräfte, 20.000 für Köche oder 16.000 für Helfer in der Metallbearbeitung.

**Im Jahr 2015 gab es nur einen Bereich, in dem die Zahl der Geringqualifizierten zurückging: In den Berufen der Fahrzeugtechnik fielen 2.000 Stellen für Hilfskräfte weg.**

Die erfreulichen Resultate dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Problem der Arbeitsmarktintegration Geringqualifizierter längst nicht gelöst ist. So stehen den gegenwärtig 1,2 Millionen Arbeitslosen, die nur eine Helfertätigkeit ausüben können oder wollen, lediglich 110.000 gemeldete offene Stellen gegenüber. Deshalb sind die Rahmenbedingungen für Einfacharbeit zu verbessern. So sollte z.B. die Zeitarbeit nicht unnötig reguliert werden.



# Übertriebene Erwartungen?



**Asylbewerber.** Die Zuwanderung von Flüchtlingen wird 2016 zu mehr Beschäftigung führen, aber auch zu einer moderat steigenden Arbeitslosigkeit. Die historisch günstige Arbeitsmarktlage wird dadurch allerdings kaum beeinträchtigt.

Wie sich die vielen erwachsenen Flüchtlinge in den Arbeitsmarkt integrieren lassen, ist nur schwer abzuschätzen. Auf Basis zahlreicher Annahmen lassen sich aber Näherungswerte errechnen (Kasten):

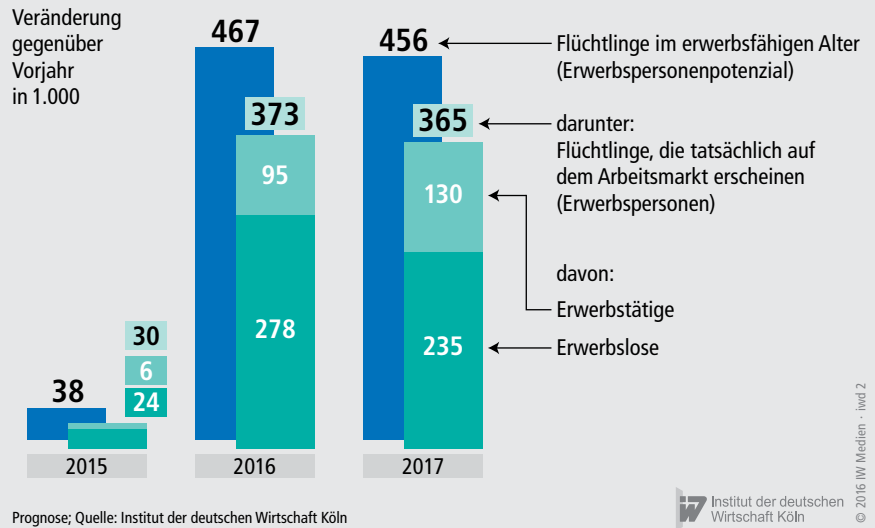
Demnach ergibt sich allein für das **Jahr 2016** ein zusätzliches Erwerbspersonenpotenzial von durchschnittlich 470.000 Personen, von denen rund 370.000 dem Arbeitsmarkt tatsächlich zur Verfügung stehen (Grafik).

Im **Jahr 2017** werden weitere 360.000 Personen ihre Arbeitskraft anbieten. Damit werden zwischen 2015 und Ende 2017 insgesamt 880.000 Flüchtlinge zusätzlich auf den Arbeitsmarkt kommen.

Die entscheidende Frage ist, inwieweit dieses zusätzliche Arbeitsangebot auf eine entsprechende Nachfrage trifft. Vermutlich werden die meisten Flüchtlinge zunächst nur eine einfache Tätigkeit ausüben können. Wenn sie dann Deutsch sprechen, eine frühere Ausbildung im Heimatland anerkannt wird oder sie sich qualifiziert haben, werden die Karten neu gemischt.

Schon jetzt stehen aber 1,2 Millionen Arbeitslosen, die einen einfachen Job suchen, lediglich 110.000 gemeldete offene Stellen gegenüber (vgl. Seite 6). Für Flüchtlinge sind das keine guten Aussichten.

## Flüchtlinge auf dem Arbeitsmarkt



## Die Annahmen

Im Jahr 2015 kamen schätzungsweise 1,1 Millionen Flüchtlinge nach Deutschland – zusätzlich zu den Menschen, die aus der EU eingereist sind, um hier einen Job zu suchen. Das IW Köln nimmt an, dass im Jahr 2016 rund 600.000 und im Jahr 2017 weitere 500.000 Flüchtlinge nach Deutschland kommen.

Von den im Jahr 2015 Eingereisten werden 60 Prozent und von den danach Zugezogenen 80 Prozent als Flüchtlinge anerkannt. Das ist für die Berechnung deshalb wichtig, weil sich nur anerkannte Flüchtlinge ohne Einschränkung eine Stelle suchen dürfen.

**Angelehnt an Erfahrungen aus dem „Zuwanderungsland“ Schweden ist damit zu rechnen, dass zunächst nur 20 Prozent der 2015 zugewanderten Erwerbspersonen eine Beschäftigung finden.**

Auf Deutschland übertragen werden 2016 also bloß 100.000 und im folgenden Jahr weitere 130.000 Flüchtlinge einen Arbeitsplatz finden. Dementsprechend wird es im

Die höhere Anerkennungsquote ist darauf zurückzuführen, dass die große Zahl von Zuwanderern aus den Westbalkanländern im Jahresverlauf 2015 zurückgegangen ist und Asylsuchende aus Kriegs- und Krisenländern in der Regel bleiben dürfen. Zwischen Einreise und Bleiberecht vergehen durchschnittlich sechs Monate.

Zudem nimmt das IW Köln an, dass 70 Prozent der Flüchtlinge im erwerbsfähigen Alter sind. Dies ergibt sich aus der Altersstruktur der Asylbewerber des Jahres 2014. Davon werden nicht alle auch arbeiten wollen oder können. Deshalb rechnet das Institut mit einer Erwerbsquote von 80 Prozent.

Jahr 2016 etwa 280.000 und 2017 rund 235.000 arbeitslose Flüchtlinge mehr geben. Ohne sie würde die Arbeitslosigkeit zurückgehen.

Nicht alle Erwerbslosen werden überdies in der Arbeitslosenstatistik auftauchen: Die vielen Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen gelten zum Beispiel statistischen Konventionen zufolge nicht als arbeitslos.

# Viele Reformgewinner

**Wohngeld.** Die Wohngeldreform beschert vielen Wohngeldempfängern höhere Zuschüsse. Zudem haben Mieter und Hausbesitzer, die aus der Wohngeldförderung herausgefallen waren, wieder einen Anspruch darauf.

Wer einkommensschwach ist und keine anderen Sozialleistungen wie Hartz IV oder Grundsicherung bezieht, kann einen Zuschuss zur Miete oder für die selbst genutzte Immobilie beantragen (vgl. iwD 13/2015).

Weil das Wohngeld zuletzt 2009 an die Preis- und Mietentwicklungen angepasst wurde, sind seitdem viele einkommensschwache Haushalte vom Wohngeld in die Grundsicherung gewechselt. Diese übernimmt ebenfalls die Unterkunftskosten, wird aber im Gegensatz zum Wohngeld regelmäßig erhöht, um Mietsteigerungen auszugleichen.

Im Rahmen der Wohngeldreform wurden deshalb jetzt die Leistungen angehoben und die Höchstbeträge

## Neue Regeln für das Wohngeld

Im Januar 2016 wurde das Wohngeld an die Entwicklung der Warmmieten angepasst und die Grenze erhöht, bis zu der die Miete bezuschusst wird. Dadurch sind zum Beispiel viele Rentner und Arbeitslosengeld-I-Empfänger nicht mehr auf die Grundsicherung angewiesen. Durchschnittlicher monatlicher Wohngeldanspruch reiner Wohngeldhaushalte in Euro

	2015		2016	
			Alle Wohngeldhaushalte	darunter: bisherige Wohngeldhaushalte
<b>Insgesamt</b>	96		130	160
davon nach Haushaltsgröße				
1	70		100	121
2	112		149	186
3	103		159	170
4	143		177	234
5	173		258	271
6	196		262	332

Reine Wohngeldhaushalte: Haushalte, deren Mitglieder alle Wohngeld und keine anderen wohnspezifischen Zuschüsse erhalten; Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft Köln im Auftrag des Bundesbauministeriums und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2016 IW Medien - iwD 2

erhöht, welche die maximal anerkannten Mieten in einer Kommune festlegen. Gleichzeitig wurden die Mietstufen neu geregelt sowie einige Freibetragsregelungen angepasst. Die Mietstufen sind nach Wohnorten gestaffelt (billig bis teuer) und begrenzen den Mietzuschuss.

Wie sich die Neuerungen auf die Zahl der Bezieher und die Leistungen auswirken dürften, hat das IW Köln jetzt im Auftrag des Bundesbauministeriums neu berechnet. Demnach steigt die Zahl der Wohngeldempfänger 2016 um 60 Prozent auf 866.000. Die Wohngeldausgaben dürften sich auf 1,5 Milliarden Euro nahezu verdoppeln.

Der Wohnkostenzuschuss für Haushalte, die bereits vor der Reform wohngeldberechtigt waren, steigt in diesem Jahr um durchschnittlich 64 Euro auf 160 Euro im Monat. Weil aber andere Haushalte

weniger bekommen – etwa jene, die zuvor aus der Wohngeldförderung herausgefallen waren –, beträgt das Wohngeld im Durchschnitt voraussichtlich nur 130 Euro (Grafik).

Von der Wohngeldreform profitieren besonders Alleinerziehende:

**Durch die Kombination aus Leistungserhöhung und Neuregelung des Freibetrags erhöht sich die Zahl der begünstigten Haushalte 2016 um rund 26.500 auf knapp 48.000.**

Darüber hinaus können auch andere Familien mit Kind(ern) auf Wohngeld hoffen. So werden zusätzlich rund 132.500 Kinder von den Wohngeldleistungen profitieren.

Weil die Mieten vermutlich weiter kräftig steigen, sollte das Wohngeld indexiert werden. Außerdem müsste der Staat die Mietstufen regelmäßig neu festsetzen. Sonst kann es passieren, dass erneut Zigtausende aus der Förderung herausfallen.

## Adressaufkleber

## Impressum

**Herausgeber:**  
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

**Chefredakteur:** Axel Rhein

**Stellv. Chefredakteur:** Klaus Schäfer (verantwortlich)

**Redaktion:** Andreas Wodok (Textchef), Berit Schmiedendorf, Sara Schwedemann, Alexander Weber

**Redaktionsassistentz:** Ines Pelzer

**Grafik:** Michael Kaspers, Ralf Sassen

**Telefon:** 0221 4981-523, **Fax:** 0221 4981-504

**E-Mail:** iwD@iwkoeln.de

**Bezugspreis:** € 9,01/Monat, zzgl. € 3,08 Versandkosten, inkl. Mehrwertsteuer, Erscheinungsweise wöchentlich

**Aboservice:** Therese Hartmann, Telefon 0221 4981-443, hartmann@iwkoeln.de

**Verlag:** Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln

**Telefon:** 0221 4981-0, **Fax:** 0221 4981-445

**Druck:** Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim

Dem iwD wird einmal monatlich (außer Juli und Dezember) „Wirtschaft und Unterricht“ beigelegt.

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de  
Rechte für elektronische Pressespiegel unter: pressemonitor.de

**IW.KÖLN.WISSEN**  
SCHAFFT KOMPETENZ.