

ARBEITSMARKT

# In der Schockstarre

Während die Arbeitgeber lautstark über Fachkräftemangel klagen, machen junge Ingenieure eine ganz andere Erfahrung: Viele Berufsanfänger finden keinen Job.

**E**in paar Tafeln Milkschokolade und drei Standardwerke über Konstruktionstechnik – das sind die Überraschte von Rauf Najafovs Leben als Maschinenbauer in Deutschland. „Mehr Bücher haben nicht ins Gepäck gepasst“, sagt der 26-jährige Ingenieur aus Hannover.

Seit vier Wochen lebt er in Los Angeles und bereitet sich auf ein Doktorandenstipendium an der California State University vor. Deutsche Schokolade braucht er für die Lernpausen. „Die amerikanische ist ungenießbar“, sagt er.

Najafov wäre lieber in Deutschland geblieben. Das Dumme ist nur: Er hat hier keine Arbeit gefunden. „Eigentlich sah al-

findet immer schwerer einen Job. Im August ist die Zahl der arbeitslosen Ingenieure um 2,6 Prozent gestiegen. Die viel beklagte Ingenieurslücke war vor einem Jahr mit 70 000 fehlenden Fachkräften noch mehr als doppelt so groß wie heute. In der Metall- und Elektroindustrie können viele Firmen ihre erfahrenen Fachkräfte nur noch über Kurzarbeit halten.

„Berufsanfänger haben es im Moment schwer unterzukommen“, sagt Christiane Benner, die zuständige Bereichsleiterin bei der IG Metall. Der Republik droht eine neue Umdrehung jener Krisenspirale, die Politik und Wirtschaft diesmal eigentlich vermeiden wollten. Weil die Firmen in der Rezession viele Ingenieursjobs streichen, fehlen später die Fachkräfte, wenn die Wirtschaft wieder Tritt fasst.

Um den fatalen Kreislauf zu stoppen, haben Ministerien, Gewerkschaften und Verbände zahlreiche Initiativen angekündigt. So will Bildungsministerin Annette Schavan (CDU) einen „Nachwuchs-Fonds“ für Ingenieure gründen.

Der Verband der bayerischen Metall- und Elektroindustrie (VBM) startet am 1. Oktober eine Beschäftigungsgesellschaft für Absolventen im Freistaat. Geeignete Kandidaten, die keinen Job finden, werden eingestellt und an Mitgliedsfirmen verlie-

hen. „Wir müssen die jungen Leute überwintern“, sagt VBM-Hauptgeschäftsführer Bertram Brossardt.

Klingt gut, ist aber vorerst mehr Wunsch als Wirklichkeit. Der Schavan-Plan steckt noch im Ideenstadium, und der Bayernfonds ist noch gar nicht offiziell angelaufen. Zwar haben sich schon 50 arbeitslose Ingenieure gemeldet. Wie viele Stellen es geben wird, ist jedoch noch ungeklärt.

„Der Arbeitsmarkt ist angespannt“, sagt VDI-Chef Fuchs. „Aber wer wirklich gut ist, der kommt auch unter.“

Das hat Rauf Najafov anders erlebt. Er kann Praxis- und Auslandserfahrung vorweisen, außerdem spricht der gebürtige Aserbaidschaner fünf Sprachen fließend. „Was wollen die denn noch?“, fragt er.

Auch die Berliner Elektroingenieure Vitalij Fleischhauer, 24, und Christian Koop, 28, sind ratlos. „Ich befinde mich in einer Art Schockstarre“, sagt Fleischhauer. Er hat sich gerade erst erwerbslos gemeldet. Koop hingegen hat sich vorsichtshalber schon für ein Masterprogramm ab Oktober eingeschrieben. Obwohl er bereits ein Diplom hat. „Besser, als arbeitslos zu sein“, sagt er – und hilft damit auch der Bundesregierung: Er taucht in der Arbeitslosenstatistik erst gar nicht auf. **KATRIN ELGER**

verbieten viele Airlines die Mitnahme solcher Batterien, wenn sie nicht fest in mitgeführte Geräte eingebaut sind. Die US-Pilotenvereinigung ALPA fordert neuerdings sogar, den Transport von größeren Mengen der Winzlinge in Flugzeugen generell zu verbieten. Bei der Lufthansa dagegen werden die Akkus in der Verbotsliste für gefährliche Güter bislang nicht ausdrücklich erwähnt.

Ein Lufthansa-Sprecher verweist auf Vorgaben des Linienluftfahrt-Verbandes IATA, der die Mitnahme solcher Geräte für den persönlichen Gebrauch erlaubt.

Die Fluggesellschaft selbst wurde mit den dubiosen Schmuggelaktivitäten bislang nicht in Verbindung gebracht. Trotzdem blieb der Vorfall vor gut einem Jahr bei ihr offenbar nicht ohne Konsequenzen.

Im Herbst 2008 beschloss der Konzern, die alten Traders-Club-Ausweise abzuschaffen. An ihre Stelle rückte fortan die neue Merchants-Club-Karte. Deren Vorteil: Mit ihr können die Händler in über 200 Ländern neuerdings bargeldlos bezahlen.

Früher mussten viele noch mit dicken Geldbündeln reisen – und die Scheine zuweilen abgeben, wenn sie ihre Herkunft bei Kontrollen nicht nachweisen konnten.

Lufthansa-Sprecher Andreas Bartels erklärt, sein Unternehmen wisse bislang nichts von einem Ermittlungsverfahren gegen einen der Kartenbesitzer.

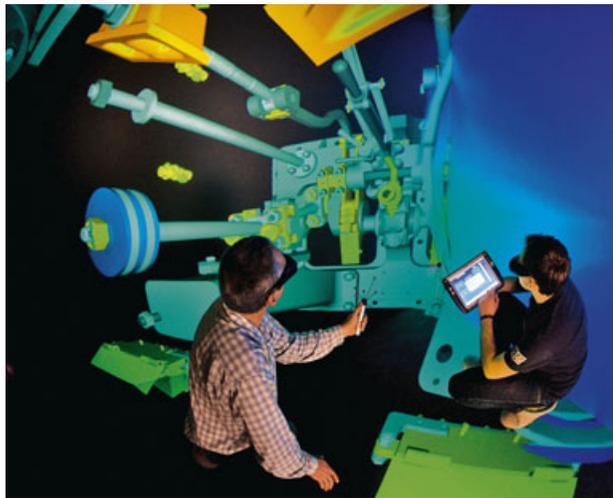
Dass die Inhaber ihren Ausweis als Kreditkarte nutzen können, sei unbedenklich, da die Lufthansa mit renommierten Unternehmen wie Visa oder Mastercard zusammenarbeite. Bartels: „Den Vorwurf, Lufthansa würde damit den Handel mit illegalen Waren begünstigen oder gar unterstützen, weisen wir scharf zurück.“

Das Kölner Zollkriminalamt ist trotzdem alarmiert. „Auch der Transport von elektronischem Geld über mehr als 10 000 Euro wird von uns überwacht“, sagt Sprecher Wolfgang Schmitz, „deshalb sehen wir uns den Vorgang zurzeit genau an.“

Die Lufthansa selbst will am Ausbau ihres Nigeria-Geschäfts vorerst festhalten – auch wenn die gehätschelte Klientel intern immer wieder für Ärger sorgt. Der jüngste Vorfall liegt erst drei Wochen zurück.

Für den Flug von Shanghai über Frankfurt nach Lagos soll ein afrikanisches Clubmitglied wieder mal über 90 Koffer und Pakete aufgegeben haben. Bis die Nutzlast in Deutschland ungeladen war, sammelte der Jet einige Verspätung an, was am Flughafen schnell mit Gebühren von mehreren tausend Euro zu Buche schlagen kann.

Zudem hatte der Passagier seine ohnehin moderaten Übergepäckgebühren vor dem Start in Shanghai offenbar nicht vollständig bezahlt. Den Rest versuchte der Konzern nachträglich einzutreiben – im fernen Lagos. **DINAH DECKSTEIN**



Maschinenbaustudenten in Dresden: Fataler Kreislauf

les super aus“, sagt er. VW habe ihm eine Stelle zugesichert. Doch dann kam der Crash auf den Finanzmärkten, die Autoindustrie rutschte in die Krise, und Najafov stand ohne Job da. Monatlang suchte er nach einer Stelle. Schließlich entschied er sich für „ein attraktives US-Stipendium“.

Die Geschichte des Maschinenbauers passt so gar nicht zum aktuellen Wehklagen des Verbandes Deutscher Ingenieure (VDI) über den „massiven Fachkräftemangel“. Auf 52 000 offene Stellen kommen laut VDI derzeit nur etwa 27 000 arbeitssuchende Ingenieure. „Da klafft eine große Lücke“, sagt VDI-Chef Will Fuchs.

Doch wer frisch von der Uni kommt, macht häufig eine andere Erfahrung: Er