



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in
Güterverkehr und Logistik

- Fahrerberufe -

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung.....	2
2.	Einleitung	5
3.	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer	6
3.1.	Struktur der Beschäftigten.....	6
3.2.	Arbeitsbedingungen	10
3.3.	Berufliche Bildung	16
3.4.	Arbeitsmarktsituation	23
4.	Schienefahrzeugführerinnen und -führer.....	25
4.1.	Struktur der Beschäftigten.....	25
4.2.	Arbeitsbedingungen	27
4.3.	Berufliche Bildung	31
4.4.	Arbeitsmarktsituation	36
5.	Binnenschifferinnen und Binnenschiffer.....	39
5.1.	Struktur der Beschäftigten.....	39
5.2.	Arbeitsbedingungen	42
5.3.	Berufliche Bildung	44
5.4.	Arbeitsmarktsituation	51
6.	Literaturverzeichnis	53

1. Zusammenfassung

Das Bundesamt hat im vorliegenden Bericht die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern (Güterverkehr), Schienenfahrzeugführerinnen und -führern sowie Binnenschifferinnen und Binnenschiffern näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse, die sich schwerpunktmäßig auf das Jahr 2020 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Berufskraftfahrerinnen und -fahrer** (Güterverkehr/LKW) in Deutschland lag nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit am Ende des Jahres 2020 mit insgesamt 563.921 Personen um rund 1,5 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Dabei zeigte sich ein neuerlicher Rückgang bei der Zahl deutscher Beschäftigter. Die Anzahl ausländischer Beschäftigter stieg weiter an; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte mit rund 24,3 Prozent einen neuen Höchstwert. Im Zuge der Corona-Krise hat sich die Situation am Arbeitsmarkt vorübergehend deutlich verschlechtert. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Arbeitslosen bzw. der Arbeitssuchenden deutlich über dem Vorjahresniveau, die Zahl der offenen Stellen deutlich darunter. Dennoch trat der Fachkräfteengpass im betrachteten Berufsbild vor dem Hintergrund der Corona-Krise allenfalls temporär etwas in den Hintergrund. Mittlerweile zählt er wieder zu den zentralen Herausforderungen des deutschen Transportgewerbes.

Berufskraftfahrerinnen und
-fahrer
- Arbeitsmarktsituation

Die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung nahmen wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen im betrachteten Berufsbild. Beispielsweise führten Änderungen von Rampenöffnungszeiten oder die Einführung neuer Schichtsysteme im Lagerbereich nicht selten zu längeren Wartezeiten und einem erhöhten Konfliktpotenzial an den Laderampen. Häufig wechselnde Quarantänevorschriften und Auflagen zu Testungen auf Covid-19 bedeuteten ebenfalls bürokratische und zeitliche Aufwände sowie zusätzlichen Stress, insbesondere im Zusammenhang mit Heimataufenthalten ausländischer Beschäftigter. Zeitweise wurden diese in Gänze unterlassen – selbst zu Weihnachten. Im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre führten Corona-Schutzmaßnahmen wiederholt zu Einschränkungen, z.B. durch die Einführung von Grenzkontrollen, und damit zu erhöhten Aufwänden bei allen Betroffenen. Alleinerziehende Fahrerinnen und Fahrer wiesen auf Herausforderungen hin, betriebliche und familiäre Erfordernisse in Einklang zu bringen. Die Krankenstände der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer entwickelten sich in den Jahren vor Ausbruch der Corona-Pandemie rückläufig. Ursächlich für Arbeitsunfähigkeitstage sind vorrangig Muskel- und Skeletterkrankungen sowie Arbeitsunfälle. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Krankenstände lassen sich in Ermangelung aktueller Daten bislang nicht abschließend beurteilen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, bei denen Güterkraftfahrzeuge Hauptverursacher waren, nahm im Jahr 2020 erneut ab. Die Tariflöhne stiegen weiter an, in der Regel stärker als die Verbraucherpreise.

- Arbeitsbedingungen

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank im betrachteten Berufsbild im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich um rund 14,8 Prozent auf 3.075. Die Lösungsquote ist im Vergleich zu anderen Ausbildungsberufen weiterhin überdurchschnittlich hoch; im Jahr 2019 lag sie bei rund 49,9 Prozent. Obwohl zuletzt sowohl die Zahl der Bewerberinnen und Bewerber als auch die der angebotenen Berufsausbildungsstellen sank, überstieg das Angebot an Ausbildungsstellen die Zahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber weiterhin deutlich.

- Berufliche Bildung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Schienenfahrzeugführerinnen und -führer** erhöhte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,7 Prozent auf insgesamt 35.543 Personen. Zu den Zuwächsen trugen sowohl Männer und Frauen als auch deutsche und ausländische Beschäftigte bei. Seit etwa Mitte des Jahres 2019 ist auf dem Arbeitsmarkt eine Trendwende zu verzeichnen. Zum einen hat die Zahl der offenen Stellen seitdem deutlich abgenommen. Zum anderen nehmen die Arbeitslosen und Arbeitssuchenden mit dem o.g. Zielberuf tendenziell zu. Im Zuge der Corona-Krise hat die Entwicklung zeitweise an Dynamik gewonnen. So lag die Zahl der Arbeitssuchenden im Zeitraum von Juni bis Oktober 2020 erstmals seit mehreren Jahren wieder über der Zahl der offenen Stellen. Letztere zeigten nach starken Rückgängen in den Vormonaten ab Juli 2020 wieder eine ansteigende Tendenz. Eine leichte Entspannung zeigte sich im Jahr 2020 vor diesem Hintergrund zeitweilig bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten.

Schienenfahrzeugführerinnen und -führer
- Arbeitsmarktsituation

Herausforderungen im Zuge der Corona-Pandemie ergaben sich für Lokführerinnen und Lokführer u.a. im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre, da für die einzelnen Nachbarländer zeitweise sehr unterschiedliche Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der Pandemie zu beachten waren, die zudem teilweise sehr kurzfristigen Änderungen unterworfen waren. Des Weiteren gab es insbesondere zu Beginn der Pandemie Probleme mit der Verfügbarkeit von Hotels und Gastronomie. Teilweise berichteten Unternehmen, dass Beförderungsaufträge fallweise nicht angenommen oder erfüllt werden konnten, da es aufgrund bestehender Corona-Schutzmaßnahmen im In- bzw. Ausland keine Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten für Lokführerinnen und Lokführer gab. Die Zahl der signifikanten Unfälle im Sicherheitsbereich der Eisenbahn stagnierte zuletzt. Im Jahr 2020 profitierten Schienenfahrzeugführerinnen und -führer weiterhin von tariflichen Lohnsteigerungen.

- Arbeitsbedingungen

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge erhöhte sich im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich um rund 3,5 Prozent auf insgesamt 786, die Gesamtzahl der Auszubildenden stieg um rund 9,1 Prozent auf insgesamt 1.947. Allerdings war nach mehreren Jahren des Wachstums bei den gemeldeten Berufsausbildungsstellen zuletzt ein starker Rückgang zu beobachten. Das Alter bei Ausbildungsbeginn verschob sich im Jahr 2020 hin zu den älteren Alterskohorten. Die Zahl der durch die Bundesagentur für Arbeit geförderten

- Berufliche Bildung

Weiterbildungen stieg in den vergangenen Jahren stark an und erreichte im Jahr 2020 mit insgesamt 1.634 Teilnehmerinnen und Teilnehmern den höchsten Stand der letzten Jahre.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Schiffsführerinnen und -führer** im Binnen- und Hafenverkehr verzeichnete im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von rund 1,3 Prozent auf insgesamt 4.339 Personen. Die Abgänge zeigten sich vor allem bei Beschäftigten mit deutscher Staatsangehörigkeit und in der Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen. Der Anteil ausländischer Beschäftigter stieg weiter auf rund 22,0 Prozent an. Im Jahr 2020 nahm die Corona-Krise spürbaren Einfluss auf den Arbeitsmarkt. Nachdem die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie der offenen Stellen in der betrachteten Berufsgruppe zu Beginn des Jahres 2020 noch auf einem ähnlichen Niveau wie zu Beginn des Jahres 2019 lagen, kam es unterjährig im Vorjahresvergleich zu einem deutlichen Anstieg der Zahl der Arbeitslosen und einem Rückgang der offenen Stellen.

Binnenschifferinnen und
Binnenschiffer
- Arbeitsmarktsituation

Nach Unternehmensangaben kam es in der Binnenschifffahrt vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 und im Zuge des zweiten Lockdowns zu Behinderungen aufgrund von Aus- und Einreisebeschränkungen. Da die häufig aus Mittel- und Osteuropa stammenden Schiffsbesatzungen zeitweise Probleme hatten, Ausreisegenehmigungen zu erhalten, oder bei Heimreisen in eine 14-tägige Quarantäne gerieten, kam es mitunter zu Personalengpässen und Verzögerungen beim Schichtwechsel des fahrenden Personals. Darüber hinaus wurde von Einschränkungen bei Landgängen des Bordpersonals im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre berichtet. Teilweise durften Schiffsbesatzungen in ausländischen Häfen nicht an Land gehen oder Büros bzw. Gebäude an Lade- bzw. Entladestellen nicht betreten. In der Folge befanden sich Schiffsbesatzungen zum Teil durchgängig für längere Zeit auf dem Schiff und hatten fast keinen Kontakt zu Personen außerhalb des Schiffes. Ergänzend zu der im Jahr 2019 getroffenen Einigung auf einen Rahmen- und Vergütungstarif für die deutsche Güterbinnenschifffahrt wurde im Jahr 2020 ein Tarifvertrag über die betriebliche Altersvorsorge geschlossen, der zum 1. September 2020 in Kraft trat.

- Arbeitsbedingungen

Im Jahr 2020 befanden sich insgesamt 384 Personen in der beruflichen Ausbildung zu Binnenschifferinnen und Binnenschiffern; im Vergleich zum Vorjahr ging die Anzahl der Ausbildungsverhältnisse damit leicht zurück (2019: 399). Die Rückgänge zeigten sich ausschließlich bei den männlichen Auszubildenden, deren Anteil an den insgesamt im Jahr 2020 bestehenden Ausbildungsverträgen auf knapp 88,3 Prozent fiel (2019: 94,0 %). Insgesamt wurden 120 neue Ausbildungsverträge im Jahr 2020 geschlossen, so wenige wie zuletzt im Jahr 2015. Die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen blieb im Ausbildungsjahr 2019/2020 mit 177 nur leicht hinter dem Vorjahresniveau zurück (2019: 182), die Zahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber nahm hingegen ab. Nach Unter-

- Berufliche Bildung

nehmensangaben wurden im Zuge der Corona-Pandemie zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal immer wieder verschoben mit der Folge, dass beispielsweise Schulungen für die Schiffsführerpatente nicht planmäßig durchgeführt werden konnten. Dies führte fallweise zu Problemen bei der Besetzung von Binnenschiffen. Die Präsenzzeiten in der Berufsschule waren zeitweise ganz ausgesetzt bzw. auf wenige Tage im Monat begrenzt.

2. Einleitung

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr führt das Bundesamt für Güterverkehr jährlich Analysen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Die Auswertungen sollen den Sozialpartnerinnen und Sozialpartnern als belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen dienen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts werden folgende Berufsbilder betrachtet: Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr), Schienenfahrzeugführerinnen und -führer, Binnenschifferinnen und Binnenschiffer. Grundlage für die Abgrenzung der einzelnen Berufsgruppen bildet die aktuelle Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) der Bundesagentur für Arbeit (BA).

Ausgangslage

In den Kapiteln 3, 4 und 5 werden die Entwicklungen in den oben genannten Berufsbildern dargestellt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf dem Jahr 2020. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Struktur der Beschäftigten, bevor im Anschluss anhand verschiedener Parameter die Arbeitsbedingungen näher skizziert werden. Die anschließende Darstellung der Ausbildungssituation geht u.a. auf die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse, die Lösungsquoten sowie den Bildungshintergrund bzw. das Alter der Auszubildenden ein. Die Kapitel schließen jeweils mit einer Beschreibung der Arbeitsmarktsituation auf Grundlage der aktuellen Arbeitsmarktstatistiken. Grundsätzlich differenziert das verfügbare statistische Datenmaterial nicht durchgehend zwischen Beschäftigten im Güter- und Personenverkehr. Sofern eine Unterscheidung nicht möglich ist, beziehen sich die Aussagen auf beide Marktsegmente. Ansonsten konzentrieren sich die Aussagen auf den Bereich des Güterverkehrs, der im Mittelpunkt des Berichts steht.

Vorgehensweise

3. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer

3.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/Lkw) am 31. Dezember 2020 auf insgesamt 563.921 (siehe Tabelle 1). Im Vergleich zum Vorjahr sank der Wert um rund 1,5 Prozent. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Berufe (29,1 %) war der Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, die ihrer Beschäftigung in Teilzeit nachgingen, wie bereits in den Vorjahren, mit rund 6,3 Prozent im Jahr 2020 deutlich unterdurchschnittlich. Der Anteil weiblicher Beschäftigter entwickelte sich weiterhin positiv. Mit zuletzt rund 2,0 Prozent Berufskraftfahrerinnen ist das Berufsfeld allerdings nach wie vor weit von einer ausgeglichenen Geschlechterverteilung entfernt.

Beschäftigungs-
entwicklung

Tabelle 1: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/ Lkw) (Berufsgruppe 5212), Stichtag jeweils 31.12., in Klammern: Anteile in Prozent

	2018		2019		2020	
Insgesamt	573.849	(100)	572.248	(100)	563.921	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	563.354	(98,2)	561.308	(98,1)	552.701	(98,0)
Frauen	10.495	(1,8)	10.940	(1,9)	11.220	(2,0)
Deutsche	454.699	(79,2)	441.625	(77,2)	426.807	(75,7)
Ausländer	118.735	(20,7)	130.238	(22,8)	136.763	(24,3)
unter 25 Jahre	15.553	(2,7)	15.632	(2,7)	15.740	(2,7)
25 bis unter 55 Jahre	385.117	(67,1)	376.497	(65,8)	364.511	(64,6)
55 bis unter 65 Jahre	157.782	(27,5)	163.731	(28,6)	167.000	(29,6)
65 Jahre und älter	15.397	(2,7)	16.388	(2,9)	16.670	(3,1)
in Vollzeit	540.285	(94,2)	538.215	(94,1)	529.891	(93,7)
in Teilzeit	33.564	(5,8)	34.033	(5,9)	34.030	(6,3)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	58.658	(10,2)	59.175	(10,3)	59.187	(10,5)
mit anerkanntem Berufsabschluss	393.574	(68,6)	391.642	(68,4)	386.768	(68,6)
mit akademischem Berufsabschluss	5.813	(1,0)	6.194	(1,1)	6.701	(1,2)
Ausbildung unbekannt	115.804	(20,2)	115.237	(20,1)	111.265	(19,7)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KIDB 2010)).

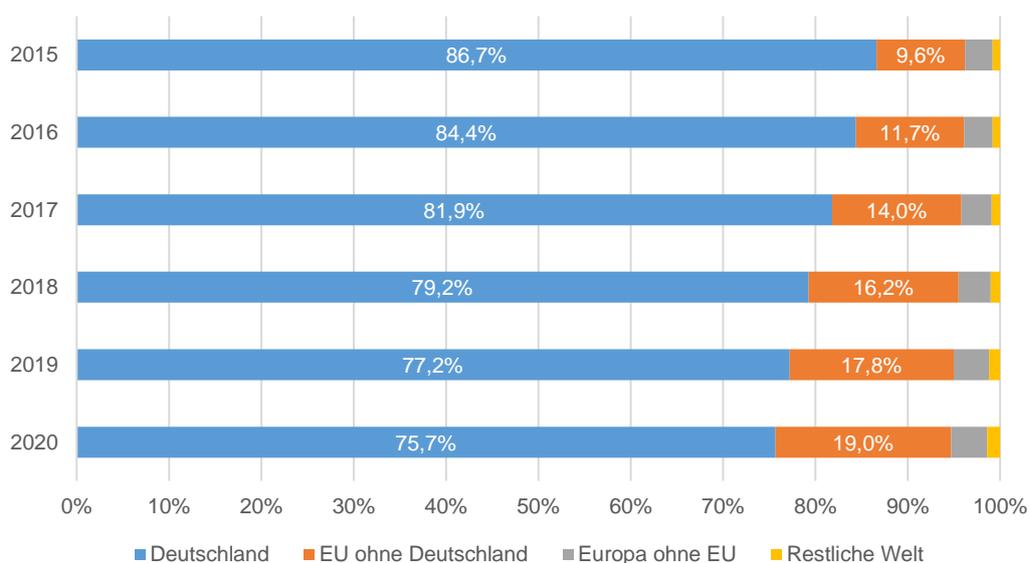
Die Altersstruktur der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verschob sich im Jahr 2020 weiter zugunsten der älteren Altersgruppen. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Prozentpunkte auf rund 29,6 Prozent. Der Anteil der Beschäftigten ab 65 Jahre nahm auf rund 3,1 Prozent zu. Der Anteil der unter 25-jährigen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer an den Gesamtbeschäftigten lag mit rund 2,6 Prozent im Jahr 2020 deutlich unter dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen (10,3 %).

Altersstruktur der Beschäftigten

Abbildung 1 zeigt die prozentuale Verteilung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer nach ihrer Staatsangehörigkeit. Zum 31. Dezember 2020 betrug der Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit deutscher Staatsbürgerschaft an den Gesamtbeschäftigten rund 75,7 Prozent, ein Jahr zuvor lag er bei rund 77,2 Prozent. Der rückläufige Trend der Vorjahre setzte sich damit fort. Absolut nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit deutscher Staatsbürgerschaft im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,4 Prozent auf insgesamt 426.807 ab. Die Anzahl ausländischer Beschäftigter stieg im Vorjahresvergleich hingegen um rund 5,0 Prozent auf insgesamt 136.763. Den größten Zuwachs wiesen Beschäftigte aus anderen Ländern der Europäischen Union auf. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Prozentpunkte auf rund 19,0 Prozent.

Herkunft der Beschäftigten

Abbildung 1: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrerinnen und -fahrer nach Herkunft, (Stichtag jeweils 31.12.)

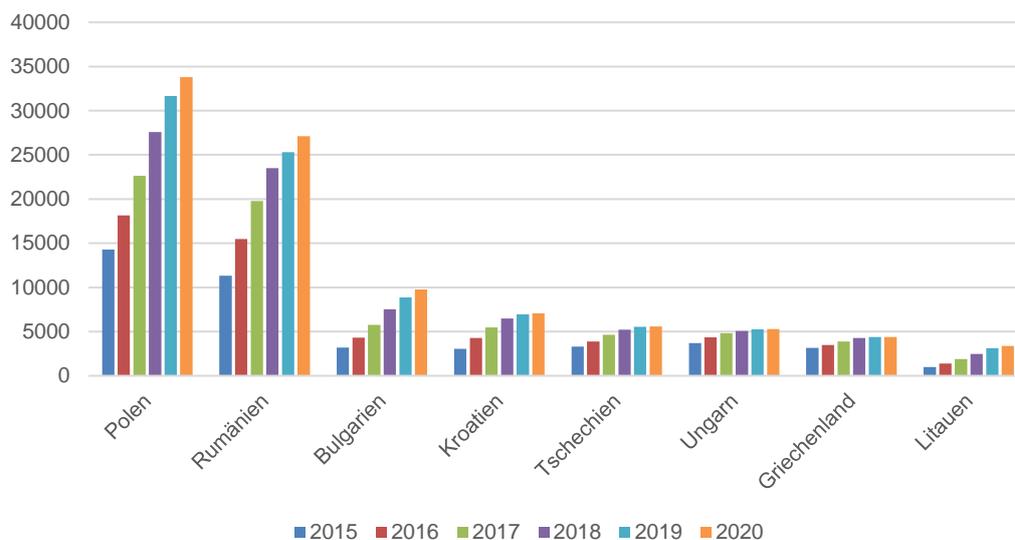


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter europäischer Länder. Vor allem die Zahl von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern aus den jungen EU-Mitgliedstaaten¹ stieg im Jahr 2020 weiter an. Die größte Gruppe bildeten im Jahr 2020 die polnischen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit 33.778 Beschäftigten. Dies entspricht rund 6,0 Prozent aller sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Deutschland bzw. rund 24,7 Prozent aller ausländischen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Im Vergleich zum Jahr 2019 nahm die Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit polnischer Staatsbürgerschaft um rund 6,6 Prozent zu. Die zahlenmäßig zweitstärkste Gruppe ausländischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer bildeten im Jahr 2020 Beschäftigte mit rumänischer Staatsbürgerschaft (27.095 Personen), gefolgt von Beschäftigten mit bulgarischer Staatsbürgerschaft (9.771 Personen).

Beschäftigte aus
EU-Staaten

Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter Länder der Europäischen Union (Stichtag jeweils 31.12.)



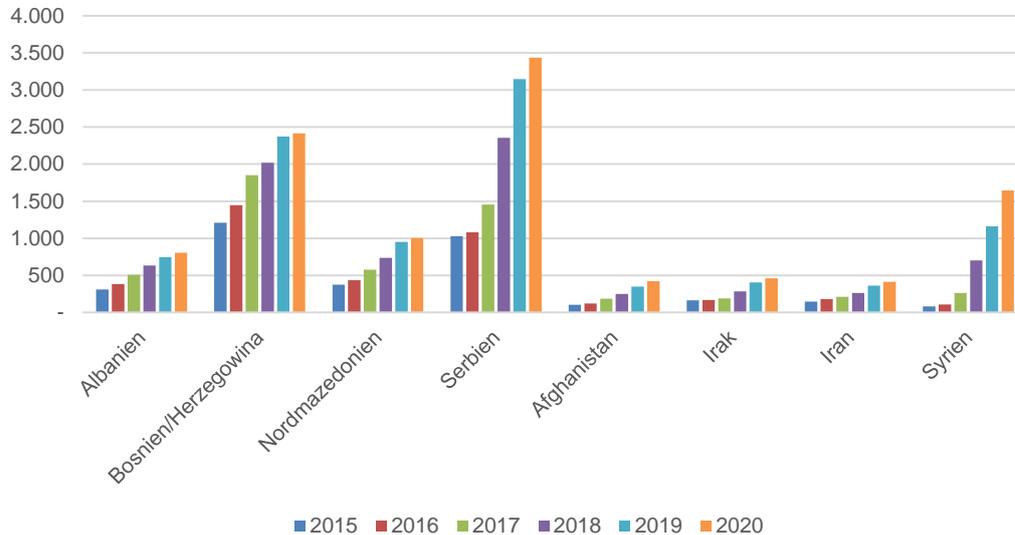
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 3 stellt die Entwicklung sozialversicherungspflichtig beschäftigter Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus ausgewählten Ländern außerhalb der EU dar. Der Wachstumstrend der Vorjahre setzte sich im Jahr 2020 in Bezug auf alle betrachteten Länder fort. Besonders hohe Zuwachsraten wiesen im Vorjahresvergleich Beschäftigte aus Syrien (+41,3 %) und Serbien (+9,1 %) auf. In Bezug auf die übrigen betrachteten Länder schwächte sich das Wachstum der Beschäftigtenzahlen im Vergleich zu früheren Jahren hingegen ab.

Beschäftigte aus
Nicht-EU-Ländern

¹ Junge EU-Mitgliedstaaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind.

Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter Länder außerhalb der Europäischen Union (Stichtag jeweils 31.12.)

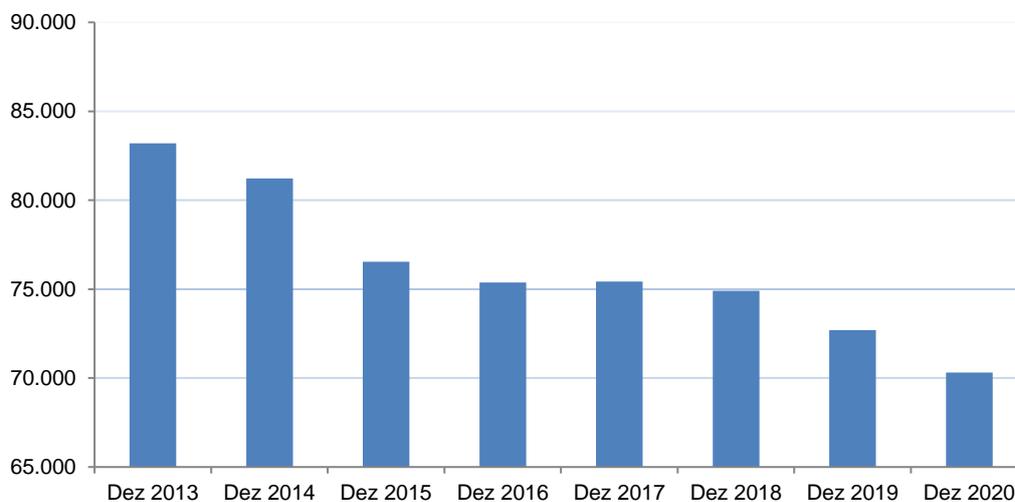


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren zum 31. Dezember 2020 insgesamt 70.314 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Güterverkehr geringfügig beschäftigt und damit rund 3,3 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Dies war zugleich der tiefste Wert seit mehreren Jahren. Wie Abbildung 4 zu entnehmen ist, entwickelt sich die Gesamtzahl der geringfügig Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe seit mehreren Jahren tendenziell rückläufig.

Geringfügige
Beschäftigung

Abbildung 4: Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Güterverkehr (Stichtag jeweils 31.12.)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

3.2. Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen¹ nahmen die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern. Insbesondere zu Beginn der Pandemie sowie während des Lockdowns kam es demnach zu Belastungen. Änderungen von Rampenöffnungszeiten, krankheitsbedingte Ausfälle von Lagerpersonal oder die Einführung neuer Schichtsysteme im Lagerbereich zum Infektionsschutz der Beschäftigten führten nicht selten zu längeren Wartezeiten an Laderampen und damit zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen Lagerbeschäftigten sowie Kraftfahrerinnen und -fahrern. Vielerorts erfolgte eine Umstellung auf eine kontaktlose Abwicklung der Be- und Entladevorgänge. Zum Infektionsschutz des Lagerpersonals wurde Fahrerinnen und Fahrern nicht selten der Zutritt zu Rampen und Büroräumlichkeiten, örtlich auch zu sanitären Einrichtungen untersagt. Teilweise durften Fahrerinnen und Fahrer bei Be- und Entladeprozessen ihre Fahrerkabine nicht mehr verlassen; die Be- und Entladung erfolgte in diesen Fällen von Lagerbeschäftigten und in der Regel ohne Beaufsichtigung durch die Fahrerinnen und Fahrer. Dies führte nach Angaben befragter Transportunternehmen zu Problemen im Zusammenhang mit haftungsrechtlichen Fragestellungen und der Ladungssicherung. Teilweise nahmen Fahrerinnen und Fahrer die Ladungssicherung vor, nachdem sie die Beladestelle verlassen hatten.

Auswirkungen der Corona-Pandemie
- Abläufe an Laderampen

Häufig wechselnde Quarantänevorschriften und Auflagen zu Testungen auf Covid-19, die zudem sowohl national als auch international regelmäßig variierten, bedeuteten ebenfalls bürokratische und zeitliche Aufwände sowie zusätzlichen Stress. Insbesondere die unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Bundesländern führten nach Unternehmensangaben zu einem großen Arbeitsaufwand, zumal die Beschaffung der notwendigen Informationen teilweise sehr schwierig und zeitintensiv war. Die uneinheitlichen Regelungen erschwerten nicht zuletzt Unternehmen mit ausländischem (Fahr-)Personal die Einsatzplanung. Dies galt insbesondere im Zusammenhang mit Heimataufenthalten ausländischer Beschäftigter. Zwar schufen Arbeitsbescheinigungen für ausländische Beschäftigte in der Regel Erleichterungen bei der Einreise nach Deutschland, dennoch berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Unternehmen in Abhängigkeit von den Heimatstaaten ihrer Beschäftigten immer wieder von Schwierigkeiten bei der Rückkehr nach Deutschland; teilweise waren vereinbarte Arbeitszeitsysteme kaum noch umsetzbar bzw. stark beeinträchtigt. Zeitweise unterließen ausländische Beschäftigte nach Unternehmensangaben Heimreisen zur Vermeidung einer Quarantäne in Gänze, selbst Heimaturlaube über Weih-

- Testungen und Quarantänevorschriften

¹ Wesentliche Grundlage für die folgenden Ausführungen bilden die Ergebnisse umfangreicher Befragungen von Güterkraftverkehrsunternehmen und Speditionen durch den Außendienst des Bundesamtes im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt.

nachten wurden mitunter abgesagt. Allgemein wiesen Unternehmen angesichts zeitweiliger Schließungen von Schulen und Kindergärten auf Probleme bei der Kinderbetreuung seitens alleinerziehender Fahrerinnen und Fahrer und weiterer Beschäftigter hin, mithin auf hohe betriebliche Herausforderungen, betriebliche und familiäre Erfordernisse und Verpflichtungen in einer besonderen Lage in Einklang zu bringen.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr führten Corona-Schutzmaßnahmen ebenfalls wiederholt zu Einschränkungen und damit zu erhöhten Aufwänden bei betroffenen Unternehmen. Beispielsweise führten im Frühjahr 2020 Grenzkontrollen auf polnischer Seite zu kilometerlangen Lkw-Staus an der deutsch-polnischen Grenze. Im Verkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es vor Weihnachten 2020 zu erheblichen Störungen, da vor dem Hintergrund des Erscheinens einer Mutation des SARS-CoV-2-Virus in Großbritannien zeitweise Fähr-, Eisenbahn- und damit Straßengüterverkehrsverbindungen zwischen Großbritannien und Frankreich gesperrt wurden. Zu Jahresbeginn 2021 kam es vorübergehend zu Störungen im Zusammenhang mit dem Brexit, da offenkundig nicht alle Verlader/innen auf die geltenden neuen Zollvorschriften und weiteren Dokumentationspflichten vorbereitet waren. Aufgrund falsch deklarerter Sendungen, fehlender Ursprungszeugnisse und Bescheinigungen o.ä. wurden in den ersten Wochen des laufenden Jahres zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen in Calais, Dunkerque und Dover abgewiesen. In der Folge nahm ein Teil der Transport- und Speditionsunternehmen vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Die Mitte Februar 2021 vom Bundesministerium des Inneren im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen vorübergehend eingeführten und zwischenzeitlich wieder beendeten Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) führten an den Landesgrenzen zeitweise ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen des Straßengüterverkehrs.

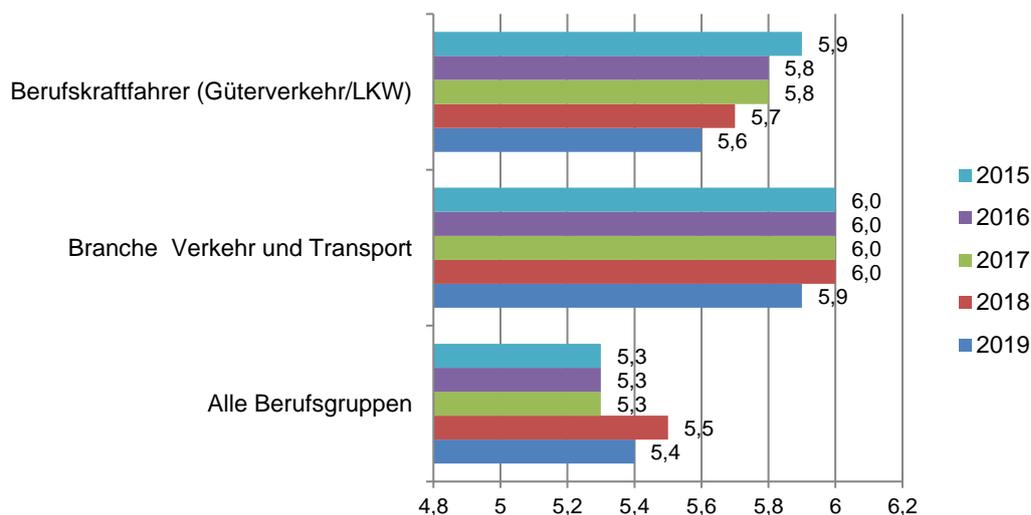
- Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr

Generell sind Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Arbeitsalltag verschiedenen Faktoren ausgesetzt, die zum Teil belastende Auswirkungen auf die Gesundheit haben können. Die Daten des Wissenschaftlichen Instituts der AOK (WIdO) geben einen Überblick über die Entwicklung der Krankenstände sowie die Krankheitsarten, die bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in den letzten Jahren zu Arbeitsunfähigkeit geführt haben. Diese liegen gegenwärtig lediglich bis zum Jahr 2019 vor und bilden insoweit etwaige Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Krankheitsgeschehen der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer noch nicht ab. Abbildung 5 stellt die Entwicklung des Krankenstandes der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, der Beschäftigten in der Branche „Verkehr und Logistik“ sowie in allen Berufsgruppen, die bei der AOK krankenversichert waren, im Zeitraum von 2015 bis 2019 gegenüber. Demnach ging der Krankenstand von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in den letzten Jahren tendenziell zurück und lag im Jahr 2019 bei rund 5,6 Prozent (2015: 5,9 %). Der Krankenstand der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer bewegte sich damit im Jahr

Krankenstände

2019 unter dem Branchendurchschnitt und über dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen.

Abbildung 5: Krankenstände in Prozent berufsbezogen, branchenspezifisch und für alle Berufsgruppen auf Bundesebene

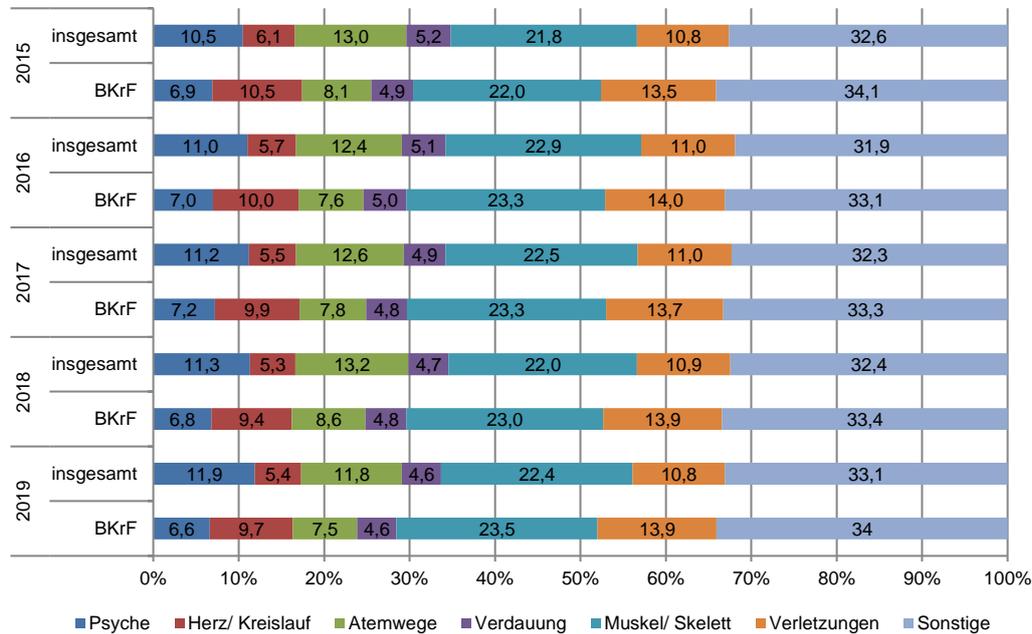


Quelle: Badura et al. (verschiedene Jahrgänge). Eigene Darstellung.

Bewegungsmangel, starke körperliche Belastungen sowie ein unausgewogenes Ernährungsverhalten können unter anderem dazu führen, dass bestimmte Krankheitsarten bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern häufiger auftreten als bei Beschäftigten anderer Berufsgruppen. Abbildung 6 zeigt die Verteilung der Arbeitsunfähigkeitstage (AU-Tage) von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern und stellt diese der Verteilung über alle Branchen gegenüber. Muskel- und Skeletterkrankungen waren sowohl bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern als auch branchenübergreifend die häufigste Ursache für AU-Tage. Bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern zeichneten sie im Jahr 2019 für rund 23,5 Prozent aller AU-Tage verantwortlich, branchenübergreifend für rund 22,4 Prozent. Überproportional häufig waren Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2019 weiterhin von Herz-/Kreislauf-Erkrankungen sowie Verletzungen betroffen. So entfielen bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern im Jahr 2019 rund 9,7 Prozent aller AU-Tage auf Herz-/Kreislauf-Erkrankungen und rund 13,9 Prozent aller AU-Tage auf Verletzungen. Branchenübergreifend lagen die Werte im Jahr 2019 bei 5,4 bzw. 10,8 Prozent.

Krankheitsarten

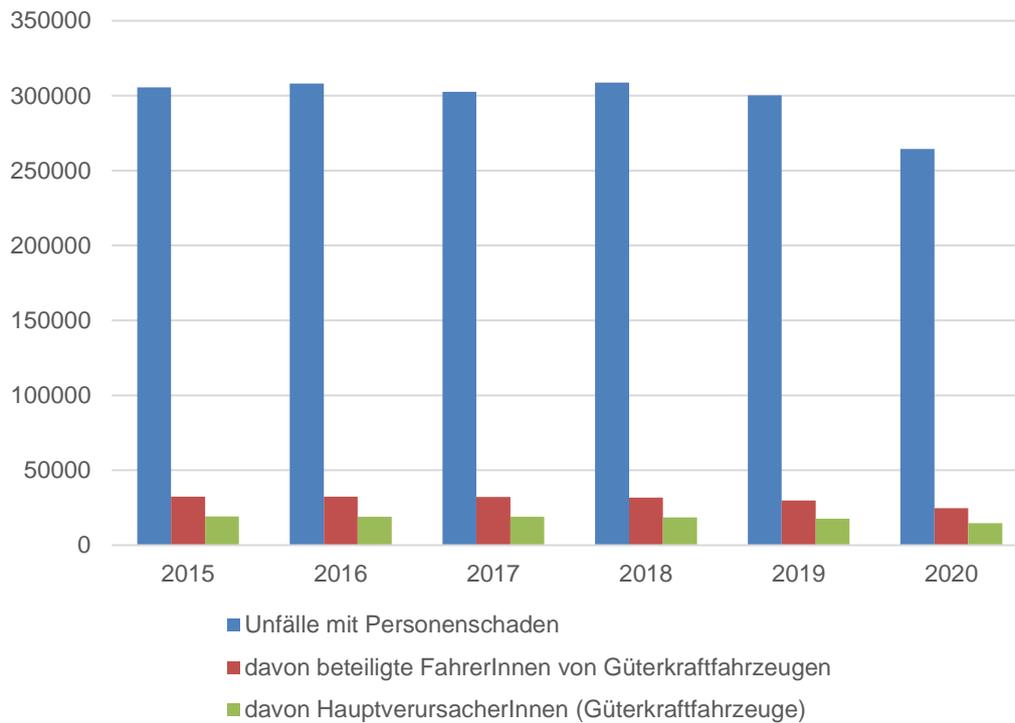
Abbildung 6: Arbeitsunfähigkeitstage in Prozent von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern und Beschäftigten aller Branchen nach Krankheitsarten



Quelle: Badura et al. (verschiedene Jahrgänge). Eigene Darstellung.

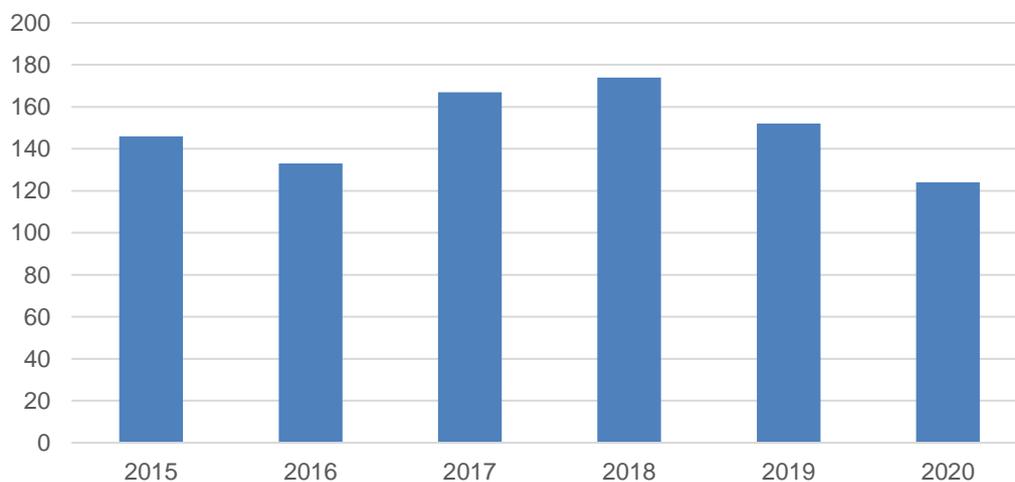
Unfälle im Straßenverkehr können neben hohen Sachschäden bei den Beteiligten zum Teil schwerwiegende physische sowie psychische Folgen verursachen. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, zu deren Haupttätigkeit das Führen eines Güterkraftfahrzeugs gehört, sind dem Risiko ausgesetzt, infolge eines Verkehrsunfalls nicht mehr arbeitsfähig zu sein und einen längeren Zeitraum auszufallen. Abbildung 7 zeigt die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die Beteiligung von Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen. Im Jahr 2020 zählte das Statistische Bundesamt insgesamt 264.499 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. In 14.799 Fällen bzw. rund 5,6 Prozent aller Fälle waren Güterkraftfahrzeuge die Hauptverursacher des Unfalls. Im Vergleich zum Jahr 2019 sank die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden um rund 12 Prozent; die Anzahl der Unfälle, bei denen Güterkraftfahrzeuge Hauptverursacher waren, nahm sogar um rund 16,1 Prozent ab. Insgesamt waren im Jahr 2020 an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden 24.730 Fahrerinnen und Fahrer von Güterkraftfahrzeugen beteiligt, rund 17,5 Prozent weniger als im Jahr 2019.

Verkehrsunfälle

Abbildung 7: Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf deutschen Straßen

Quelle Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle - Fachserie 8 Reihe 7 – 2020)

Abbildung 8 gibt Auskunft über tödlich verunglückte Insassinnen und Insassen von Güterkraftfahrzeugen in Deutschland. Im Jahr 2020 ging die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bei fast allen Verkehrsbeteiligungsarten zurück, wobei der Verkehr mit Güterkraftfahrzeugen relativ gesehen den stärksten Rückgang aufwies (-18,4 % gegenüber -14,2 % bei PKW).

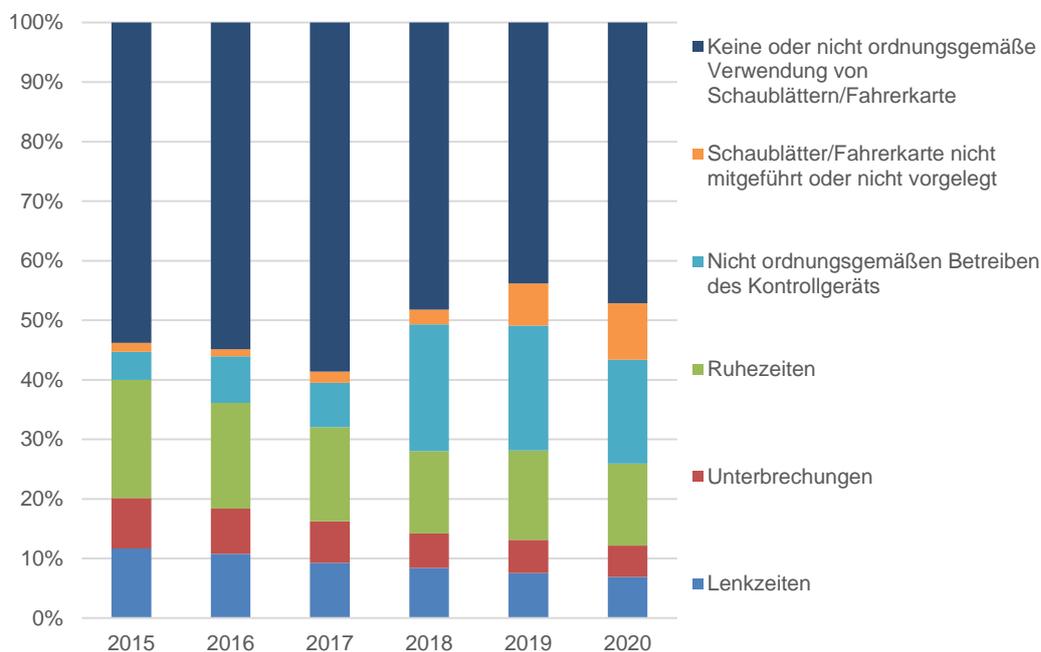
Abbildung 8: Tödlich verunglückte Insassinnen und Insassen von Güterkraftfahrzeugen in Deutschland

Quelle Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle - Fachserie 8 Reihe 7 – 2020)

Im Jahr 2020 wurden seitens des Bundesamtes für Güterverkehr 93.654 Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung der Vorschriften des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Rund 31,6 Prozent der Fahrzeuge waren in Deutschland gemeldet, die übrigen 68,4 Prozent in einem anderen Staat. Insgesamt wurden 11.938 Fahrzeuge beanstandet. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von rund 12,6 Prozent. Hierbei wurden insgesamt 58.460 Verstöße festgestellt. Abbildung 9 zeigt, dass in relativer Betrachtung im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr vor allem Beanstandungen wegen nicht bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten anteilig zugenommen haben, ebenso Verstöße gegen die Mitführungs- und Vorlagepflichten von Schaublättern und Fahrerkarten. Im Jahr 2020 entfielen rund 47,1 Prozent der Beanstandungen auf eine nicht bzw. nicht ordnungsgemäße Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten (2019: 43,8 %). Rund 9,5 Prozent der Beanstandungen entfielen im Jahr 2020 auf die Kategorie „Schaubild/Fahrerkarte nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt“ (2019: 7,1 %). Kumuliert rund 25,9 Prozent der Verstöße im Fahrpersonalrecht waren im Jahr 2020 auf nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Ruhezeiten sowie Fahrtunterbrechungen und Lenkzeitverstöße zurückzuführen (2019: 28,2 %).

BAG-Straßenkontrollen

Abbildung 9: Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes festgestellte Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts



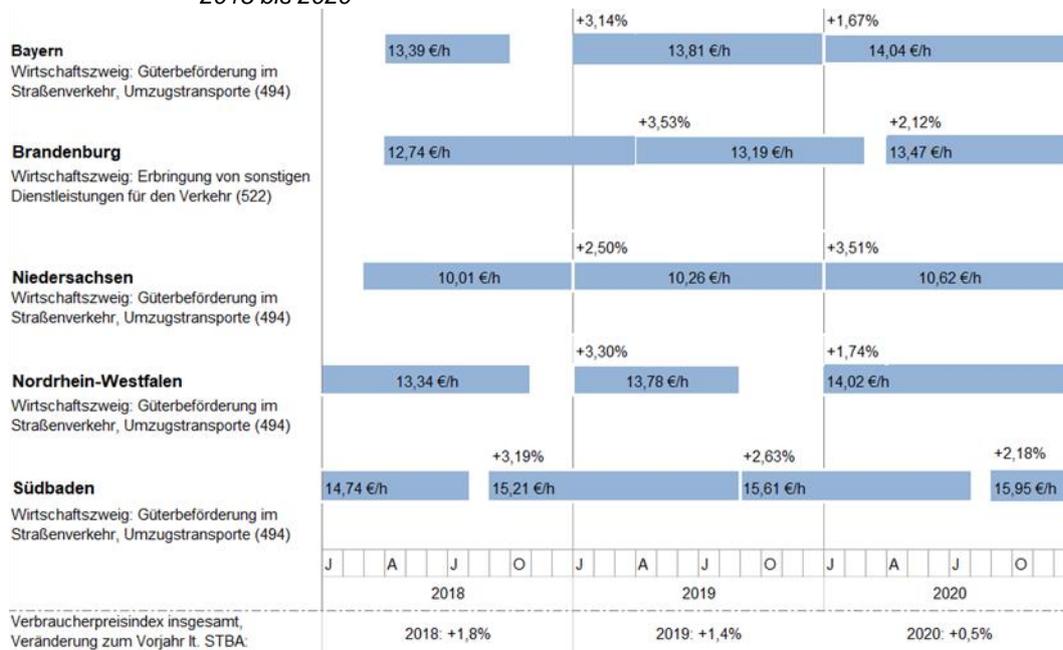
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Tarifverdienststatistik des Statistischen Bundesamtes gibt Auskunft über die Entwicklung ausgewählter Tariflöhne für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Im Zeitraum von 2018 bis 2020 nahm der tarifliche Stundenlohnsatz von Berufskraftfahrerinnen und -fahren in

Vergütung

abgebildeten Tarifverträgen zwischen 1,67 und 3,51 Prozent pro Jahr zu (siehe Abbildung 10). Die Steigerungsraten lagen damit über denen des Verbraucherpreisindex. Zwischen den tariflichen Stundenlohnsätzen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von Region, Berufserfahrung, Zusatzqualifikation sowie Tätigkeitsschwerpunkt. Während beispielsweise in Nordrhein-Westfalen und Bayern die Stundenlohnsätze für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer beruflichen Ausbildung bzw. Berufserfahrung mit rund 14,02 Euro bzw. 14,04 Euro im Jahr 2020 auf ähnlichem Niveau lagen, erreichten sie bei ähnlichen Qualifikationen in Niedersachsen trotz Lohnsteigerungen von rund 3,5 Prozent lediglich 10,62 Euro. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Südbaden mit einer mindestens 15-jährigen beruflichen Erfahrung auf schweren Fahrzeugen erhielten ab September 2020 eine Lohnerhöhung von rund 2,18 Prozent auf 15,95 Euro pro Stunde.

Abbildung 10: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung im Zeitraum von 2018 bis 2020



Quelle: Tarifverdienststatistik des Statistischen Bundesamtes. Eigene Darstellung.

3.3. Berufliche Bildung

Nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) kann in Deutschland eine Qualifizierung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer über den Abschluss der anerkannten Berufsausbildung als Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer oder über die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei der IHK zur Grundqualifikation (Mindestalter 18 Jahre) bzw. beschleunigten Grundqualifikation (Mindestalter 21 Jahre) erfolgen. Die Absolventinnen und Absolventen der (beschleunigten) Grundqualifikation stehen dem Arbeitsmarkt vergleichsweise schneller zur Verfügung, da die Dauer der Qualifizierung im Vergleich zum Abschluss einer Berufsausbildung deutlich geringer ist.

Wege zum Beruf

Die Grundqualifikation erfordert das Bestehen einer 450-minütigen theoretischen und praktischen Prüfung. Um die beschleunigte Grundqualifikation erfolgreich abzulegen, müssen Teilnehmerinnen und Teilnehmer 140 Stunden theoretischen und praktischen Unterricht nachweisen und anschließend eine 90-minütige schriftliche Prüfung bestehen. Nach dem BKrFQG müssen alle berufstätigen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Deutschland im 5-Jahres-Rhythmus Weiterbildungen in fünf verschiedenen Modulen nachweisen.

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen im Berufsbild „Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer“. Im Jahr 2020 befanden sich insgesamt 7.656 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer. Dies waren rund 2,2 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank im Vorjahresvergleich sogar um rund 14,8 Prozent. Insgesamt begannen 3.075 Personen die Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Jahr 2020. Der Anteil der Frauen, die eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin machen, entwickelte sich wiederholt positiv. Im Jahr 2020 lag er bei rund 8,3 Prozent. An der Abschlussprüfung nahmen insgesamt 2.004 Personen teil. Die Erfolgsquote sank von rund 88,0 Prozent im Jahr 2019 auf rund 82,8 Prozent im Jahr 2020. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 1.896 Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst; rund 57,9 Prozent hiervon wurden im ersten Lehrjahr vorzeitig gelöst.

Auszubildendenstatistik

Tabelle 2: Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer bzw. Berufskraftfahrerin“ - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2015	6.807	276	7.083	3.135	2.310	1.848	996	462	189	1.647
2016	6.543	303	6.846	2.979	2.232	1.782	990	504	225	1.719
2017	6.699	378	7.077	3.297	2.226	1.713	1.101	486	240	1.827
2018	7.113	510	7.623	3.702	2.040	1.677	1.269	495	246	2.010
2019	7.251	570	7.821	3.609	1.929	1.698	1.323	621	237	2.181
2020	7.020	636	7.656	3.075	2.004	1.659	1.098	549	249	1.896

Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Das Bundesamt für Güterverkehr als Bewilligungsbehörde bietet im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verschiedene Förderprogramme im Bereich Güterkraftverkehr an. Ziel der Programme ist es u.a., dem Fachkräftemangel im Straßengüterverkehr entgegenzuwirken und die branchenbezogene Qualifizierung von Beschäftigten in Unternehmen des Güterkraftverkehrs zu fördern. Mit dem Förderprogramm Ausbildung

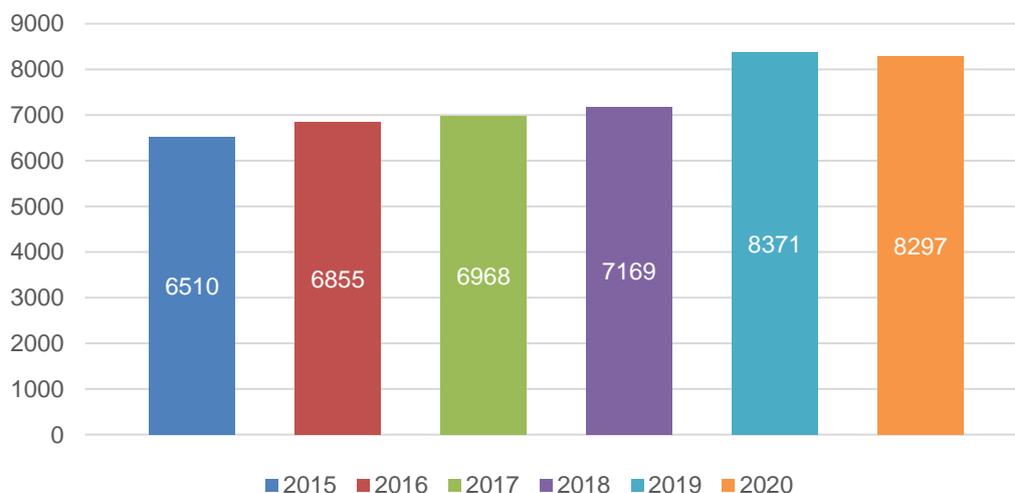
Förderprogramme

werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, die Ausbildungsplätze zur Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer schaffen, mit dem Förderprogramm Weiterbildung Unternehmen des Güterkraftverkehrs, die die branchenbezogene Qualifizierung ihrer Beschäftigten vorantreiben.

Für Umschülerinnen und Umschüler mit dem Berufswunsch „Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer im Güterverkehr“ bzw. Jugendliche, die kein Ausbildungsverhältnis auf regulärem Wege fanden und als arbeitslos gemeldet sind, besteht die Möglichkeit, an einem der verschiedenen Programme der Bundesagentur für Arbeit (BA) teilzunehmen. Zum einen wird jungen Erwachsenen die Teilnahme an einer abschlussorientierten Maßnahme, die zu einer regulären IHK-Abschlussprüfung als Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer führt, angeboten. Zum anderen wird förderfähigen Personen die Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen angeboten, die i.d.R. in Kooperation mit Bildungsträgern durchgeführt werden. Die Förderung der beruflichen Weiterbildung nach §§ 81 ff. SGB III (FbW) ist ein wichtiges arbeitsmarktpolitisches Instrument, um die Beschäftigungschancen durch eine berufliche Qualifizierung zu verbessern. Über die Anzahl der geförderten Personen im Berufsbild „Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer“ informiert die Bundesagentur für Arbeit. Deren statistische Daten werden für den Zeitraum von 2015 bis 2020 in Abbildung 11 zusammengefasst. Danach hat die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung in o.g. Berufsbild von 6.510 im Jahr 2015 bis auf 8.371 im Jahr 2019 zugenommen. Im Jahr 2020 war im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Rückgang um rund 0,9 Prozent auf insgesamt 8.297 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu beobachten.

Berufliche Qualifizierung:
Fördermaßnahmen der
Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 11: Bestand von Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer“ – gleitende Jahresdurchschnitte



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung).

Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse, geschichtet nach dem Jahr des Vertragsabschlusses.¹ Sie wird vom Bundesinstitut für Berufsbildung auf Basis der amtlichen Berufsbildungsstatistik errechnet und dient als Indikator für den Erfolg des dualen Ausbildungssystems und der Vergleichbarkeit von Ausbildungsberufen und Regionen im Zeitablauf. Wie in Tabelle 3 dargestellt, erreichte im Jahr 2019 die Lösungsquote im Ausbildungsberuf BerufskraftfahrerIn bzw. -fahrer im bundesweiten Durchschnitt mit rund 49,9 Prozent den höchsten Wert seit Jahren. Die durchschnittliche Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe lag im gleichen Jahr mit rund 26,8 Prozent nach wie vor deutlich unterhalb der Lösungsquote der angehenden Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Die Unterschiede zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern sind gering.

Lösungsquote

Tabelle 3: *Lösungsquote der Auszubildenden zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe*

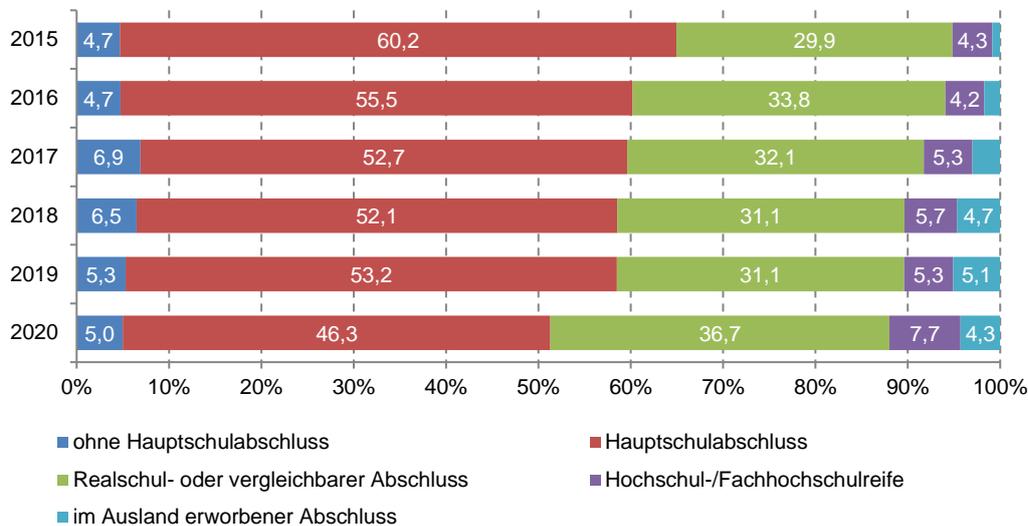
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer		
		DE gesamt	West	Ost
2012	24,4	45,9	44,9	49,5
2013	25,0	45,5	45,5	45,5
2014	24,6	46,5	46,0	48,3
2015	24,9	43,1	42,5	46,1
2016	25,8	46,2	46,9	42,9
2017	25,7	47,7	46,4	53,1
2018	26,5	48,3	47,9	50,3
2019	26,8	49,9	50,2	48,4

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (2019)

Abbildung 12 zeigt die Verteilung der Auszubildenden, die eine Ausbildung zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer neu aufgenommen haben, differenziert nach schulischer Vorbildung. Nach wie vor dominiert bei den Auszubildenden zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer der Hauptschulabschluss. Allerdings hat der Anteil der Auszubildenden, die bei Abschluss ihres Ausbildungsvertrages zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer über einen Hauptschulabschluss verfügten, von rund 60,2 Prozent im Jahr 2015 auf rund 46,3 Prozent im Jahr 2020 abgenommen. Im Gegenzug hat der Anteil höherer Schulabschlüsse (Realschule, Hochschul-/Fachhochschulreife) in den letzten Jahren zugenommen. Sie erreichten im Jahr 2020 kumuliert rund 44,4 Prozent; im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Anstieg um 8 Prozentpunkte.

¹ Bei der Lösungsquote handelt es sich nicht um eine Abbruchquote, da üblicherweise ein Großteil der Personen mit vorzeitig gelöstem Ausbildungsvertrag erneut einen Ausbildungsvertrag im dualen System abschließt; mithin schließt die Lösungsquote Vertragswechsel ein.

Abbildung 12: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zu Berufskraftfahrerinnen und -fahrern nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent)

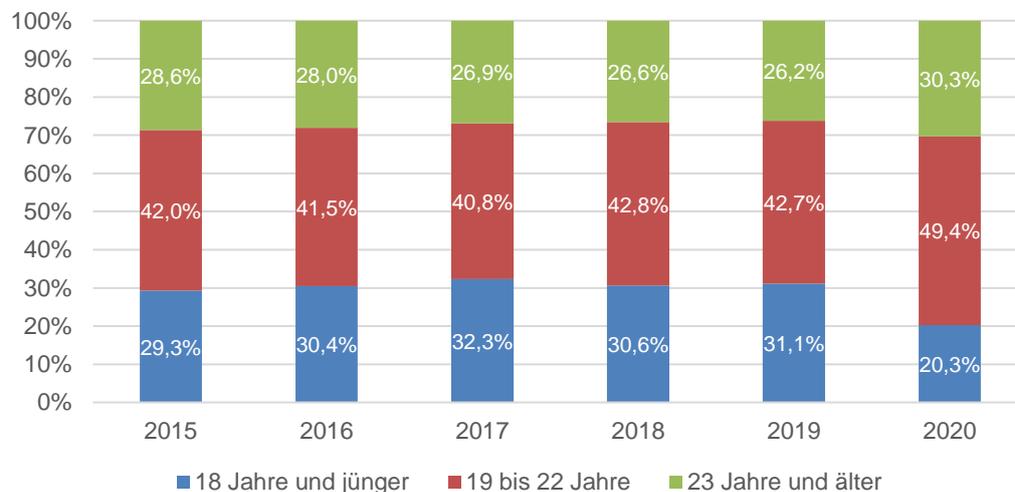


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 13 entnommen werden kann, ist im Jahr 2020 das durchschnittliche Alter der Auszubildenden zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer bei Ausbildungsbeginn im Vorjahresvergleich deutlich gestiegen. Waren im Jahr 2019 noch rund 31,1 Prozent aller Auszubildenden zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger, so waren es im Jahr 2020 mit rund 20,3 Prozent knapp 10 Prozentpunkte weniger. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn in die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen fielen, stieg im Gegenzug von rund 42,7 Prozent im Jahr 2019 auf rund 49,4 Prozent im Jahr 2020. Damit entfiel weiterhin der überwiegende Teil der Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn auf diese Altersgruppe.

Altersstruktur der Auszubildenden

Abbildung 13: Auszubildende zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter

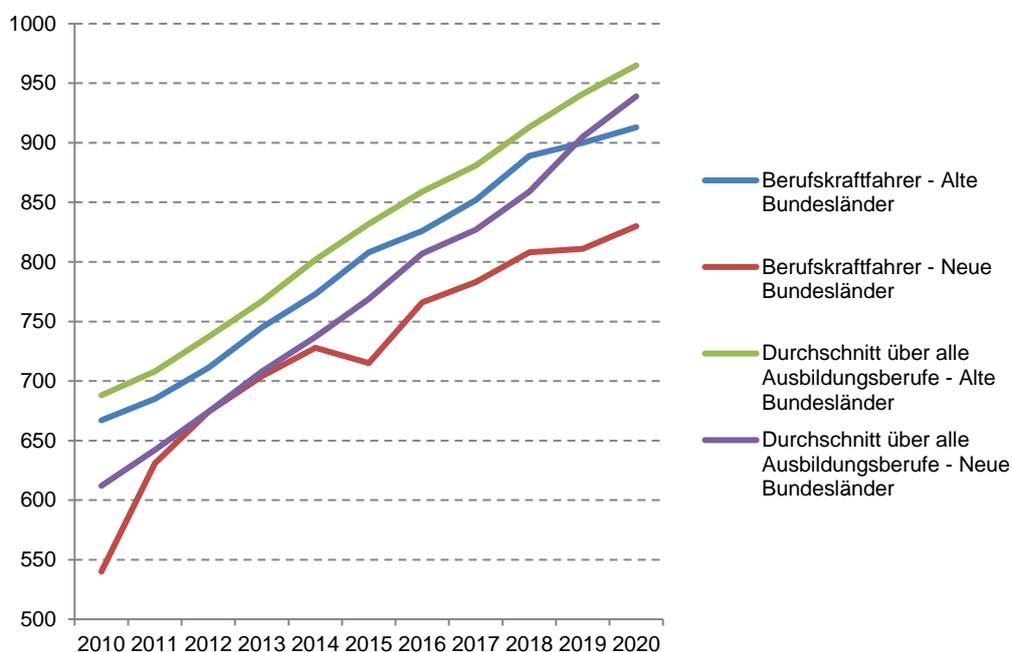


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 14 stellt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Güterverkehr dar. Im Durchschnitt über die drei Lehrjahre verdienten Auszubildende mit dem Zielberuf Berufskraftfahrerinnen bzw. -fahrer im Jahr 2020 in den alten Bundesländern 913 Euro und in den neuen Bundesländern 830 Euro pro Monat. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung der angehenden Berufskraftfahrerinnen und -fahrer lag damit sowohl in den neuen als auch in den alten Bundesländern im Jahr 2020 unterhalb des jeweiligen Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe. In den westlichen Bundesländern stieg die durchschnittliche Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,4 Prozent an. In den östlichen Bundesländern betrug die Steigerung rund 2,3 Prozent. Die prozentualen Zuwächse bei den Ausbildungsvergütungen für angehende Berufskraftfahrerinnen und -fahrer fielen damit im Jahr 2020 geringer aus als im Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Verbraucherpreisindex im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,5 Prozent. Der Anstieg fiel mithin geringer aus als die Steigerung der Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, d.h. es kam zu realen Lohnzuwächsen.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 14: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten und neuen Bundesländern in Euro



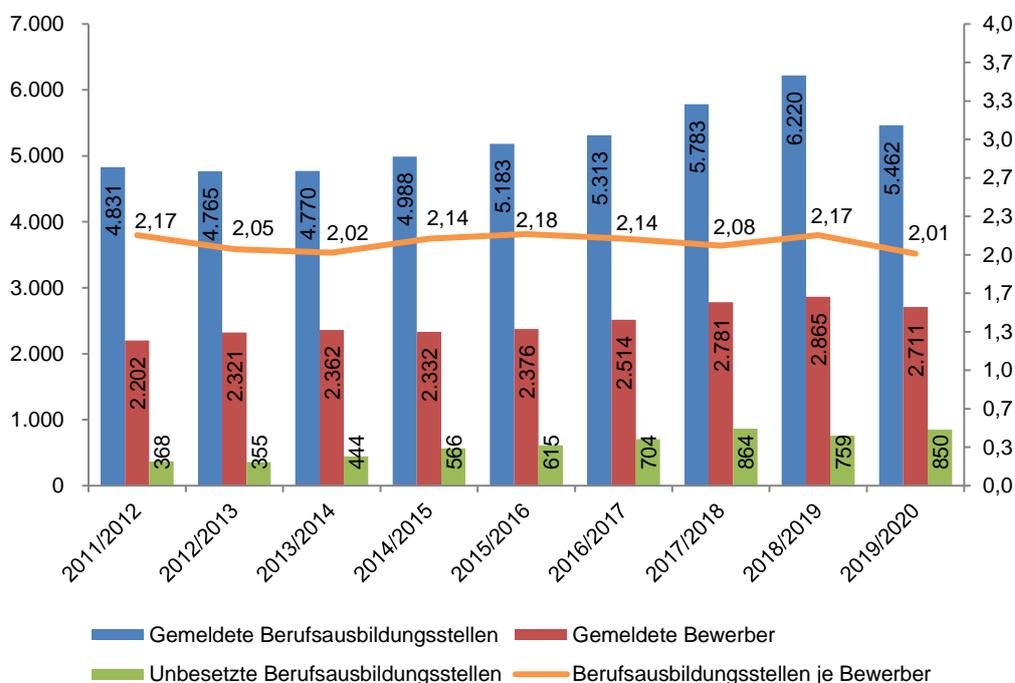
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Bundesagentur für Arbeit bietet nach dem Sozialgesetzbuch Ausbildungsvermittlung an. Im Rahmen der Vermittlungstätigkeit werden Ausbildungssuchende mit Arbeitgebern

Ausbildungsstellen und Bewerber

zur Begründung eines Ausbildungsverhältnisses zusammengeführt. Abbildung 15 zeigt die Entwicklung des Ausbildungsstellenmarkts für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ nach den Statistiken der Bundesagentur für Arbeit. Nach mehreren Jahren positiver Entwicklung sank im Berichtsjahr 2019/2020, das sich vom 1. Oktober 2019 bis zum 30. September 2020 erstreckte, im Vergleich zum vorherigen Berichtsjahr sowohl die Zahl der Bewerberinnen und Bewerber (-5,4 %) als auch die der angebotenen Berufsausbildungsstellen (-12,2 %). Das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin und Bewerber betrug im Ausbildungsjahr 2019/2020 rund 2,01 und ging damit im Vergleich zum Vorjahreswert leicht zurück. Die Zahl der nichtbesetzten Berufsausbildungsstellen erhöhte sich im Vorjahresvergleich um rund 11,9 Prozent auf insgesamt 850. Die Daten zeigen, dass das Angebot an Ausbildungsstellen im Berichtsjahr 2019/2020 zwar abgenommen hat, es die Zahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber allerdings weiterhin deutlich überstieg. Dies deckt sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen, im Rahmen derer Gesprächspartner regelmäßig von Schwierigkeiten bei der Besetzung von Ausbildungsstellen berichten. Danach können Ausbildungsstellen oftmals mangels einer ausreichenden Anzahl an Bewerberinnen und Bewerbern oder aufgrund mangelnder Qualifikation der Interessentinnen und Interessenten nicht besetzt werden.

Abbildung 15: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Straßenverkehr" (Berufsgruppe 521) nach Berichtsjahren



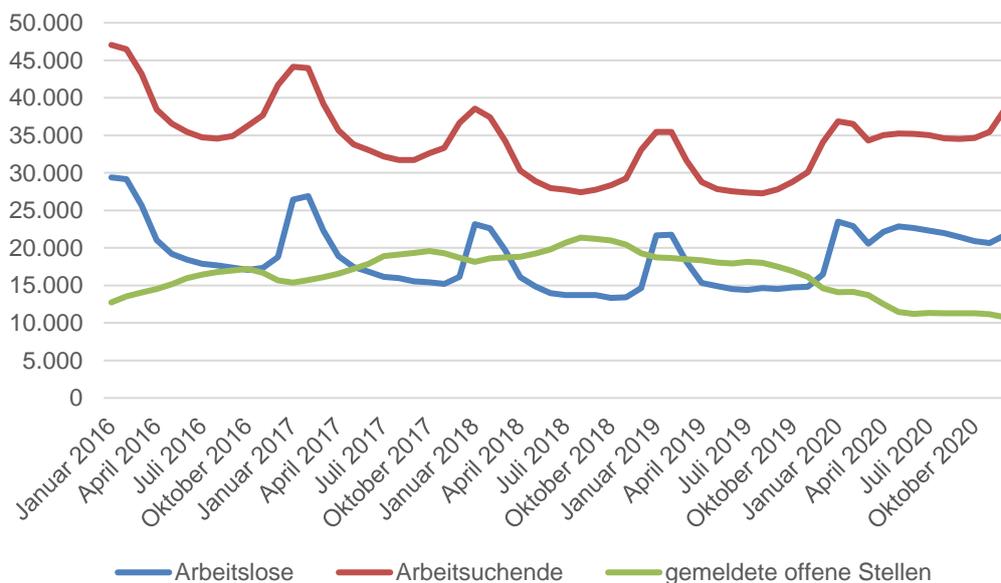
Anmerkung: Das Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres. Um alle Bewerberinnen und Bewerber und Berufsausbildungsstellen, die während eines Berichtsjahres bei den Agenturen für Arbeit und Jobcentern gemeldet waren, abzubilden, werden Bewerberinnen und Bewerber und Berufsausbildungsstellen jeweils kumuliert seit Beginn des Berichtsjahres ausgewiesen.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

3.4. Arbeitsmarktsituation

Auf Basis der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit zeigt Abbildung 16 die zahlenmäßige Entwicklung der gemeldeten offenen Stellen, der Arbeitslosen sowie der Arbeitssuchenden in der Berufsgruppe „Berufskraftfahrerin bzw. Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw)“. Im Jahr 2020 werden die Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den Arbeitsmarkt deutlich. Die Zahl der Arbeitslosen bzw. der Arbeitssuchenden lag im Jahresdurchschnitt deutlich über dem Vorjahresniveau, die Zahl der offenen Stellen deutlich darunter. Im Dezember 2020 waren 21.664 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer arbeitslos und 38.424 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer arbeitssuchend gemeldet. Dies waren rund 31,5 Prozent bzw. 12,6 Prozent mehr als im Dezember 2019. Der Bestand an gemeldeten Stellen sank im Vergleich zum Vorjahresmonat um rund 26,2 Prozent auf 10.768 Stellen ab. Trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs der als arbeitslos bzw. arbeitssuchend gemeldeten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer trat der Fachkräfteengpass im betrachteten Berufsbild vor dem Hintergrund der Corona-Krise allenfalls temporär etwas in den Hintergrund. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen zählt der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern und anderen Fachkräften mittlerweile wieder zu den zentralen Herausforderungen des deutschen Transportgewerbes.

Arbeitslose,
Arbeitssuchende
und offene Stellen

Abbildung 16: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitssuchende in der Berufsgruppe "Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer (Güterverkehr/LKW)" (5121) im Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2020

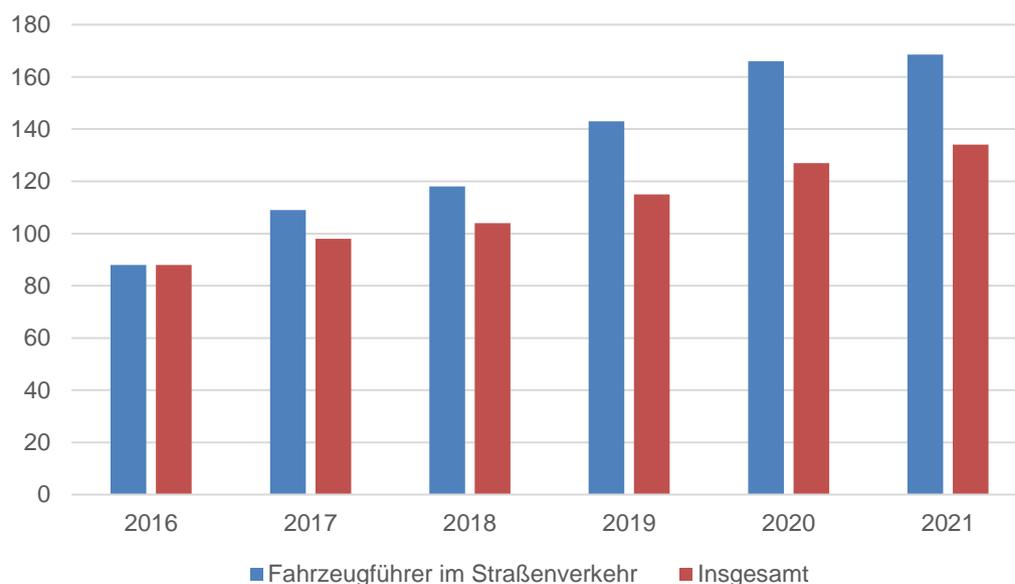


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung. (Arbeitsmarkt nach Berufen (KlB 2010))

Um mögliche Engpässe bei der Stellenbesetzung ausgewählter Berufsbilder beurteilen zu können, kann die Statistik bezüglich der abgeschlossenen Vakanzzeit, die seitens der Bundesagentur für Arbeit veröffentlicht wird, herangezogen werden (siehe Abbildung 17). Die Suche nach einem passenden Kandidaten für die Besetzung der Stelle als Berufskraftfahrerin bzw. -fahrer im Straßenverkehr beansprucht laut Bundesagentur für Arbeit immer mehr Zeit. Dies änderte sich auch während der Corona-Pandemie nicht. Zum Stichtag 31. Januar 2021 dauerte es durchschnittlich 169 Tage, eine offene Stelle als Fahrzeugführerin bzw. -fahrer im Straßenverkehr zu besetzen, ein Jahr zuvor waren es im Durchschnitt 166 Tage. Im Durchschnitt über alle Berufsbilder betrug die abgeschlossene Vakanzzeit zum Stichtag 31. Januar 2021 durchschnittlich 134 Tage, ein Jahr zuvor 127 Tage. Bereits im Dezember 2019 verkündete die Bundesagentur für Arbeit daher, dass für den Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers ein Fachkräfteengpass herrsche.

Fachkräfteengpass

Abbildung 17: Abgeschlossene Vakanzzeit in der Berufsgruppe „Fahrzeugführerin bzw. -fahrer im Straßenverkehr“ (521) im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland jeweils zum 31. Januar



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung. (Gemeldete Arbeitsstellen nach Berufen (Engpassanalyse) - Deutschland (Monatszahlen))

4. Schienenfahrzeugführerinnen und -führer¹

4.1. Struktur der Beschäftigten

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsgruppe „Triebfahrzeugführerin bzw. -führer im Eisenbahnverkehr“ entwickelt sich seit Jahren positiv (siehe Tabelle 4). Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich deren Anzahl zum Stichtag 31. Dezember 2020 auf insgesamt 35.543 Beschäftigte. Dies entspricht einem Anstieg von rund 5,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Frauenanteil entwickelte sich in den letzten Jahren positiv, liegt mit rund 4,8 Prozent aber weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Die Beschäftigung in Teilzeit folgte in den letzten Jahren ebenfalls einem ansteigenden Trend. Im Jahr 2020 erreichte der Anteil teilzeitiger Arbeitsverhältnisse rund 7,3 Prozent.

Beschäftigungs-
entwicklung

In allen Altersgruppen nahm die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr zu. Mit einem Plus von rund 8,8 Prozent verzeichnete die Altersgruppe der unter 25-Jährigen die größte Zuwachsrate. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg im Vergleich zum Vorjahr geringfügig auf rund 5,8 Prozent an. Auf die Gruppe der 25- bis unter 55-Jährigen entfiel mit 25.811 Beschäftigten im Jahr 2020 weiterhin der größte Anteilswert. Er ging allerdings im Vorjahresvergleich um 0,8 Prozentpunkte auf rund 72,6 Prozent zurück.

Altersstruktur

Die Struktur der Bildungs- bzw. Berufsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer wies im Jahr 2020 gegenüber den Vorjahren lediglich geringe Veränderungen auf. Der Anteil von Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss lag im Jahr 2020 bei rund 85,5 Prozent. Die Anzahl der Beschäftigten mit akademischem Berufsabschluss erhöhte sich im Vorjahresvergleich um rund 26,0 Prozent auf 950 Personen. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit von rund 2,2 Prozent im Jahr 2019 auf rund 2,7 Prozent im Jahr 2020.

Beruflicher Abschluss

¹ Bei den Schienenfahrzeugführerinnen und -führern erfolgt keine Unterscheidung zwischen Tätigkeiten im Personen- oder Güterverkehr.

Tabelle 4: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsuntergruppe „5220 Triebfahrzeugführerin bzw. -führer im Eisenbahnverkehr“, Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2018		2019		2020	
Insgesamt	31.634	(100)	33.618	(100)	35.543	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	30.307	(95,8)	32.101	(95,5)	33.853	(95,2)
Frauen	1.327	(4,2)	1.517	(4,5)	1.690	(4,8)
Deutsche	30.079	(95,1)	31.714	(94,3)	33.345	(93,8)
Ausländer	1.553	(4,9)	1.902	(5,7)	2.193	(6,2)
unter 25 Jahre	1.742	(5,5)	1.894	(5,6)	2.061	(5,8)
25 bis unter 55 Jahre	23.410	(74,0)	24.653	(73,4)	25.811	(72,6)
55 bis unter 65 Jahre	6.397	(20,2)	6.964	(20,7)	7.555	(21,3)
65 Jahre und älter	85	(0,3)	107	(0,3)	116	(0,3)
in Vollzeit	29.780	(94,1)	31.454	(93,6)	32.953	(92,7)
in Teilzeit	1.854	(5,9)	2.164	(6,4)	2.590	(7,3)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	2.225	(7,0)	2.363	(7,0)	2.512	(7,1)
mit anerkanntem Berufsabschluss	27.385	(86,6)	28.986	(86,2)	30.389	(85,5)
mit akademischem Berufsabschluss	576	(1,8)	754	(2,2)	950	(2,7)
Ausbildung unbekannt	1.448	(4,6)	1.515	(4,5)	1.692	(4,7)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KIdB 2010)). Eigene Berechnungen.

Am Ende des Jahres 2020 besaßen 2.193 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Triebfahrzeugführerinnen und -führer eine ausländische Staatsbürgerschaft, rund 15,3 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Ihr Anteil an der betrachteten Berufsgruppe betrug damit im Jahr 2020 rund 6,2 Prozent. Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, zeigten sich im Vorjahresvergleich Zuwächse sowohl bei Beschäftigten aus EU-Staaten als auch aus europäischen Nicht-EU-Staaten. Die größte Anzahl ausländischer Schienenfahrzeugführerinnen und -führer hatte die türkische Staatsangehörigkeit. Insgesamt stammten im Jahr 2020 910 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Lokführerinnen und -führer bzw. rund 41,5 Prozent aller sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lokführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsangehörigkeit aus der Türkei. Im Vergleich zum Jahr 2019 stieg ihre Anzahl um 68 Personen bzw. rund 8,1 Prozent.

Ausländische
Beschäftigte

Tabelle 5: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsuntergruppe „5220 Triebfahrzeugführerin bzw. führer im Eisenbahnverkehr“ nach Staatsangehörigkeit, Stand: jeweils 31.12.

	2018		2019		2020	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Deutschland	30.079	95,1%	31.714	94,3%	33.345	93,8%
EU ohne Deutschland	528	1,7%	653	1,9%	755	2,1%
Europa ohne EU	903	2,9%	1.072	3,2%	1.205	3,4%
Restliche Welt	122	0,3%	137	0,3%	233	0,7%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

4.2. Arbeitsbedingungen

Schienenfahrzeugführerinnen und -führer, auch Triebfahrzeug- bzw. Lokführerinnen und -führer genannt, steuern Züge im Güter- und Personenverkehr und bedienen in Abhängigkeit vom Einsatzgebiet unterschiedliche Fahrzeugtypen. Die Überprüfung der Fahrbereitschaft des Triebfahrzeuges und dessen Funktionsfähigkeit gehören ebenso zum Tätigkeitsprofil der Lokführerin bzw. des Lokführers wie die Zusammenstellung der Züge. Des Weiteren sind die Anforderungen an Schienenfahrzeugführerinnen und -führer abhängig vom Tätigkeitsspektrum des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens, beispielsweise ob das Unternehmen im Nah- oder Fernverkehr bzw. im Güter- oder Personenverkehr tätig ist. Bei grenzüberschreitenden Verkehren sind in der Regel zusätzliche Sprachkenntnisse erforderlich. Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit stehen Schienenfahrzeugführerinnen und -führer in engem Kontakt zu Fahrdienstleiterinnen und -leitern, Wagenmeisterinnen und -meistern, Rangiererinnen und Rangierern, Disponentinnen und Disponenten sowie Kundinnen und Kunden. Schienenfahrzeugführerinnen und -führer, die auf Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen Eisenbahnfahrzeuge führen, müssen über die erforderlichen Streckenkenntnisse verfügen, Lokrangierführerinnen und -führer über eine gesonderte Ausbildung, die auf der Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin bzw. zum Triebfahrzeugführer aufbaut. Während Triebfahrzeugführerinnen und -führer sich hauptsächlich mit der Beförderung von Personen oder Gütern beschäftigen, kombiniert das Tätigkeitsprofil einer Lokrangierführerin bzw. eines Lokrangierführers vielfältige Aufgaben im Bereich von Rangierdiensten.

Tätigkeitsprofil

Herausforderungen im Zuge der Corona-Pandemie ergaben sich u.a. im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre, da für die einzelnen Nachbarländer zeitweise sehr unterschiedliche Vorschriften und Regelungen zur Eindämmung der Pandemie zu beachten waren, die zudem teilweise sehr kurzfristigen Änderungen unterworfen waren. Des Weiteren gaben Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes an, dass es aufgrund der Corona-Pandemie insbesondere in der Anfangsphase

Auswirkungen der Corona-Pandemie

Probleme mit der Verfügbarkeit von Hotels und Gastronomie für Beschäftigte gab. Teilweise berichteten Unternehmen davon, dass Beförderungsaufträge fallweise nicht angenommen oder erfüllt werden konnten, da es aufgrund bestehender Corona-Schutzmaßnahmen im In- bzw. Ausland keine Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten für Lokführerinnen und -führer gab. Herausforderungen resultierten des Weiteren aus den Arbeitswegen der Beschäftigten, beispielsweise aufgrund von Einschränkungen des ÖPNV. Hier versuchten einige Unternehmen mit Shuttle-Verkehren oder Pkw-Fahrgemeinschaften Abhilfe zu schaffen. Allerdings waren hiermit vor dem Hintergrund des zeitweiligen Kontaktverbots und vorgeschriebenen Mindestabstandes weitere Herausforderungen für die Unternehmen und ihre Beschäftigten verbunden. Ebenso gab es Probleme bei der Organisation von grenzüberschreitenden Fahrten. Sich rasch ändernde und länderspezifische Maßnahmen zum Infektionsschutz sorgten für eine unsichere Planungsgrundlage bei Dienstplänen und erhöhte Stresspegel.

Generell sind Triebfahrzeugführerinnen und -führer in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Beispielsweise können körperliche Belastungen, Stresssituationen sowie Schichtarbeit die gesundheitliche Verfassung von Schienenfahrzeugführern und Schienenfahrzeugführerinnen negativ beeinflussen. Der jährlich von der BKK veröffentlichte Gesundheitsreport gibt Einblicke in die gesundheitliche Situation von Schienenfahrzeugführerinnen und -führern. Daten liegen gegenwärtig lediglich bis zum Jahr 2019 vor und bilden insoweit etwaige Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die gesundheitliche Situation von Schienenfahrzeugführerinnen und -führern noch nicht ab. Tabelle 6 stellt die Entwicklung der Arbeitsunfähigkeit (AU) von Schienenfahrzeugführerinnen und -führern aufgrund psychischer Störungen für den Zeitraum von 2015 bis 2019 dar. Nachdem in den Vorjahren sowohl in Bezug auf die AU-Fälle als auch die AU-Tage je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder Zunahmen zu verzeichnen waren, wiesen beide Werte im Jahr 2019 im Vorjahresvergleich Rückgänge auf. So sank die Anzahl der AU-Fälle je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder in dieser Diagnosegruppe im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Prozent auf 150. Die Anzahl der AU-Tage je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1,0 Prozent auf 4.488. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls stieg im Jahr 2019 hingegen auf 30,0 an, nachdem bereits im Vorjahr ein Anstieg verzeichnet wurde. Mit Blick auf die Anzahl von AU-Tagen aufgrund psychischer Störungen belegte die Berufsgruppe in den letzten Jahren regelmäßig einen der vorderen Plätze.

Gesundheit

Tabelle 6: *Entwicklung der AU-Kennzahlen der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer aufgrund von psychischen Störungen*

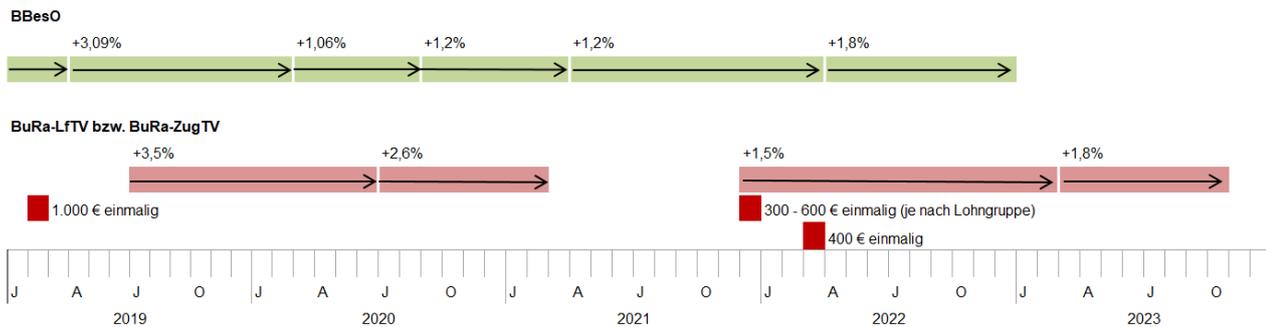
	2015	2016	2017	2018	2019
AU-Fälle (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	136	146	152	155	150
AU-Tage (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	3.277	4.197	4.276	4.533	4.488
Tage je Fall	24,0	29,0	28,0	29,2	30,0

Quelle: BKK Gesundheitsreport. Eigene Darstellung.

Abbildung 18 fasst die Entwicklungen bzw. die prozentualen Steigerungsraten der Tariflöhne sowie der Besoldung für verbeamtete Lokführerinnen und -führer zusammen. Zum 1. April 2021 wurde die Beamtenbesoldung (BBesO) um 1,2 Prozent, bzw. mindestens aber um 50 Euro, erhöht und ab dem 1. April 2022 ist eine weitere Steigerung von 1,8 Prozent festgehalten. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 28 Monaten und gilt rückwirkend vom 1. September 2020 bis zum 31. Dezember 2022. Im Januar 2019 wurde von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und den Arbeitgebervertretern (DB AG bzw. Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.) ein Tarifvertrag mit Laufzeit bis Ende Februar 2021 abgeschlossen. Der Tarifvertrag sah eine Gesamtlohnerhöhung von 6,1 Prozent in zwei Stufen vor. Für die zweite Stufe wurde ein Wahlmodell vereinbart. In der ersten Stufe stiegen die Löhne der Beschäftigten zum 1. Juli 2019 um 3,5 Prozent. In der zweiten Stufe hatten die Beschäftigten zum 1. Juli 2020 die Wahlmöglichkeit zwischen einer Lohnerhöhung von 2,6 Prozent, sechs Tagen zusätzlichem Urlaub oder einer Verkürzung der Arbeitszeit. Für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 erfolgte eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 Euro, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde. Des Weiteren beinhalteten die Tarifverträge weitere Leistungen wie eine Erhöhung der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersvorsorge, eine Anhebung des Mietkostenzuschusses, Zulagenerhöhungen und eine flexible Zeitentnahme aus dem Langzeitkonto der Beschäftigten. Nach Ablauf des Tarifvertrags Ende Februar 2021 konnten sich die Tarifparteien zunächst nicht auf einen neuen Tarifvertrag einigen, woraufhin die GDL den Bahnbetrieb zeitweise bestreikte. Im September 2021 einigten sich die Tarifparteien schließlich auf einen neuen Tarifvertrag mit einer Laufzeit bis Oktober 2023. Die Verständigung sieht eine Lohnerhöhung von 3,3 Prozent in zwei Stufen vor. Zum 1. Dezember 2021 sollen die Löhne um 1,5 Prozent, zum 1. März 2023 um weitere 1,8 Prozent steigen. Außerdem wird eine Corona-Prämie gezahlt: Zum 1. Dezember 2021 erhalten die Beschäftigten je nach Lohngruppe 300 bis 600 Euro, zum 1. März 2022 weitere 400 Euro.

Tarifverträge

Abbildung 18: Lohnentwicklung von Lokomotivführerinnen und -führern im Zeitraum von 2019 bis 2023



Quellen: BBesO, BuRa-LfTV, BuRa-ZugTV, Bahn AG, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) lag nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung im Jahr 2020 in Westdeutschland bei monatlich rund 1.038 Euro. Dabei erhielten die Auszubildenden im ersten Lehrjahr durchschnittlich 978 Euro, im zweiten Ausbildungsjahr 1.046 Euro und im dritten Ausbildungsjahr 1.113 Euro. In Ostdeutschland betrug die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung rund 997 Euro; im Durchschnitt entfielen auf das erste Ausbildungsjahr 933 Euro, auf das zweite Ausbildungsjahr 1.028 Euro und auf das dritte Ausbildungsjahr 1.093 Euro.

Der Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes informiert jährlich über signifikante Eisenbahnunfälle auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland.¹ Hierbei werden Unfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde, erheblicher Sachschaden entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen auftraten, berücksichtigt. Im Jahr 2019 ereigneten sich insgesamt 298 signifikante Eisenbahnunfälle (siehe Tabelle 7). Nach einem starken Rückgang im Vorjahr blieb der Wert für 2019 fast unverändert. Insgesamt wurden im Jahr 2019 136 Personen bei Eisenbahnunfällen getötet, bei den Fahrgästen waren keine Todesfälle zu beklagen.

Unfälle

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Berichte des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß Artikel 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft über die Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde (verschiedene Jahrgänge). Der Sicherheitsbericht enthält Informationen zu den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators, CSI), die der Sicherheitsrichtlinie 2009/149/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des EU-Parlaments und des -Rats entspricht.

Tabelle 7: Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Signifikante Unfälle	285	289	301	333	306	310	346	302	298
Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen	147	115	107	109	118	145	165	114	114
Schwerverletzte Fahrgäste	33	9	6	13	16	33	41	13	15
Schwerverletzte Mitarbeiter und Auftragnehmer	28	10	18	9	8	13	21	9	11
Getötete bei Eisenbahnunfällen	140	138	137	160	130	150	157	128	136
Getötete Fahrgäste	9	3	0	0	3	7	2	1	0
Getötete Mitarbeiter und Auftragnehmer	10	9	8	8	11	10	10	3	2
Suizide	853	872	834	781	806	798	771	732	646

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

4.3. Berufliche Bildung

Die berufliche Qualifizierung zur Schienenfahrzeugführerin bzw. zum Schienenfahrzeugführer kann über verschiedene Bildungswege erlangt werden. Einerseits besteht die Möglichkeit, eine duale Berufsausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführerin bzw. -führer und Transport – zu absolvieren. Andererseits kann die Qualifizierung im Rahmen einer mehrmonatigen Weiterbildung bzw. Umschulung zur Triebfahrzeugführerin bzw. zum Triebfahrzeugführer erfolgen. Aufgrund des bereits seit mehreren Jahren bestehenden hohen Personalbedarfs bieten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie spezialisierte Gesellschaften ein breites Schulungsangebot an. Der Beruf „Eisenbahnerin bzw. Eisenbahner im Betriebsdienst“ ist ein staatlich anerkannter Ausbildungsberuf, bei dem die Fachrichtungen „Fahrweg“ und „Lokführerin bzw. -führer und Transport“ unterschieden werden. Die dreijährige duale Ausbildung wird von einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten. Die theoretische Ausbildung legt den Fokus auf die Vermittlung von erforderlichen Kernkompetenzen, die für das fehlerfreie Bedienen der Triebfahrzeuge im Fahrbetrieb notwendig sind, sowie Kenntnissen bezüglich der Signalanlagen. Die praktische Ausbildung erfolgt im jeweiligen Ausbildungsbetrieb. Die Berufsausbildung umfasst diverse Lernfelder, u.a. zur Sicherheit, Prüfung und Bedienung von Triebfahrzeugen sowie zur (Signal-)Technik.

Qualifizierung
- Ausbildung

Die mehrmonatige Weiterbildung bzw. Umschulung zur Triebfahrzeugführerin bzw. zum Triebfahrzeugführer richtet sich hauptsächlich an Interessentinnen und Interessenten, die bereits eine andere Ausbildung absolviert haben bzw. bereits im Berufsleben aktiv waren. Bei Erfüllung aller psychischen und physischen Voraussetzungen kann im Rahmen der neun bis elf Monate dauernden Bildungsmaßnahme die Qualifikation zur Schienenfahr-

Qualifizierung
- Weiterbildung

zeugführerin bzw. zum Schienenfahrzeugführer erreicht werden. In den ersten drei Monaten werden regelmäßig die theoretischen Grundlagen im Rahmen der Vorbereitung auf den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins vermittelt. Anschließend finden Praxisphasen und weitere Theorieeinheiten im Wechsel statt. Interessierte Personen können für die Weiterbildung beim Erfüllen entsprechender Voraussetzungen staatliche Förderung z.B. seitens der Bundesagentur für Arbeit erhalten. Die Weiterbildung wird in der Regel von anerkannten Bildungsträgern in Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- sowie im Güterverkehr angeboten. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes bestehen anbieterabhängig spürbare Unterschiede in der Lehrqualität. Derzeit bieten am Markt einige wenige große Anbieter ihre Leistungen an, die jährlich eine überdurchschnittlich große Anzahl an Lokführerinnen und -führer ausbilden. Zu den großen Anbietern zählen die Deutsche Bahn AG mit DB Training, die europäische MEV-Lokführerschule sowie der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF). Daneben existiert eine Vielzahl kleinerer Bildungsträger. Im Vergleich zur klassischen Berufsausbildung ermöglicht die Weiterbildung eine schnellere Verfügbarkeit der Absolventinnen und Absolventen am Arbeitsmarkt.

Tabelle 8 fasst die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführerin bzw. -führer und Transport – zusammen. Im Jahr 2020 nahmen insgesamt 786 Personen eine Ausbildung auf. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von rund 3,5 Prozent. Der positive Trend der Vorjahre setzte sich damit fort. Im Jahr 2020 befanden sich insgesamt 1.947 Personen in der Ausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst. Dies war ebenfalls der höchste Wert der letzten Jahre. Die Zahl der weiblichen Auszubildenden steigt zwar seit Jahren. Ihr Anteil lag im Jahr 2020 bei rund 6,8 Prozent. Allerdings sind Frauen im Berufsbild weiterhin deutlich unterrepräsentiert. Im Jahr 2020 nahmen 450 Personen an der Abschlussprüfung teil, rund 90,7 Prozent bestanden diese erfolgreich.

Berufsausbildung
- Ausbildungsstatistik

Tabelle 8: Ausbildungsberuf "Eisenbahnerin bzw. Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführerin bzw. -führer und Transport" – Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer/innen und vorzeitig aufgelösten Verträge

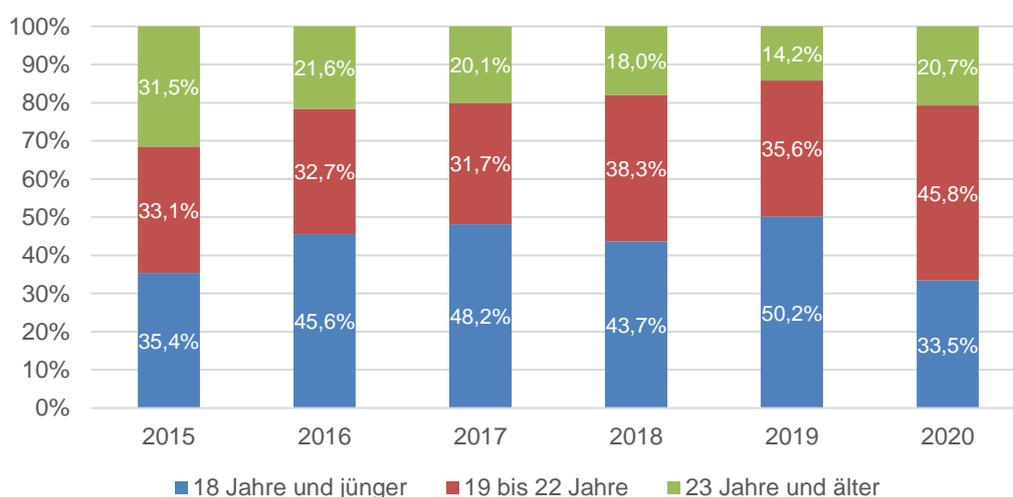
Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2015	1.488	72	1.560	528	543	492	51	21	9	84
2016	1.413	60	1.473	510	549	486	48	36	12	96
2017	1.362	66	1.428	492	483	438	57	33	6	93
2018	1.449	78	1.524	621	489	444	42	30	9	81
2019	1.680	105	1.785	759	444	405	54	24	12	90
2020	2.076	132	1.947	786	450	408	57	21	6	84

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Im Jahr 2020 hat sich die Altersstruktur der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst bei Ausbildungsbeginn im Vergleich zum Jahr 2019 stark verändert. Wie Abbildung 19 zu entnehmen ist, ist der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre und jünger waren, von rund 50,2 Prozent im Jahr 2019 auf rund 33,5 Prozent im Jahr 2020 gesunken. Im Gegenzug hat der Anteil älterer Auszubildender deutlich zugenommen. So erhöhte sich der Anteil von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 19 bis 22 Jahre alt waren, im Vergleichszeitraum um 10,2 Prozentpunkte auf rund 45,8 Prozent und von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre und älter waren, um 6,5 Prozentpunkte auf rund 20,7 Prozent. Die Anteile der letztgenannten Altersgruppe waren im Zeitraum von 2015 bis 2019 noch kontinuierlich von rund 31,5 Prozent auf rund 14,2 Prozent zurückgegangen.

Alter der Auszubildenden

Abbildung 19: Auszubildende zu Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter

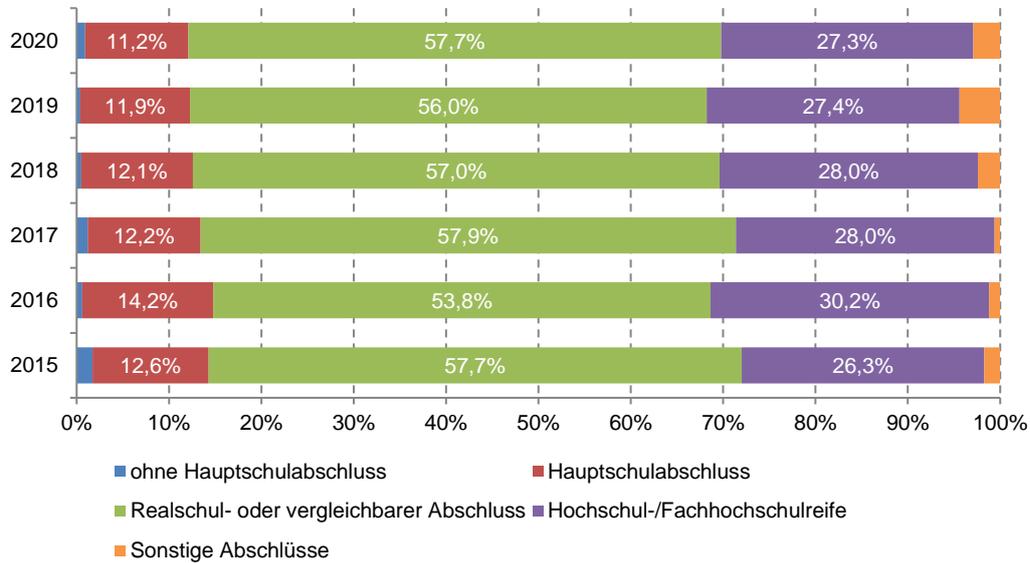


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Abbildung 20 stellt die schulische Vorbildung der Auszubildenden zu Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst der Fachrichtung „Lokführerin bzw. -führer und Transport“ dar. Mit rund 57,7 Prozent bildeten Auszubildende mit einem Realschulabschluss oder einem vergleichbaren Abschluss im Jahr 2020 weiterhin die Mehrheit. Auszubildende mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife waren im Jahr 2020 mit rund 27,3 Prozent anteilmäßig die zweitstärkste Gruppe. Rückläufig war in den letzten Jahren der Anteil der Hauptschülerinnen und -schüler; er sank im Zeitverlauf auf insgesamt rund 11,2 Prozent im Jahr 2020. Der Anteil derer, die sonstige Abschlüsse, z.B. einen im Ausland erworbenen Schulabschluss, als formale Qualifikation bei der Ausbildungsaufnahme vorwiesen, erreichte im Jahr 2019 mit rund 4,4 Prozent den höchsten Wert der letzten Jahre, im Jahr 2020 lag er bei rund 2,9 Prozent.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

Abbildung 20: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zu Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst-Fachrichtung „Lokführerin bzw. -führer und Transport“ nach schulischer Vorbildung



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung sank die durchschnittliche Lösungsquote der Auszubildenden zu Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst im Jahr 2019 auf rund 13,2 Prozent; im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einem Rückgang um 1,8 Prozentpunkte. Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse. Im Jahr 2018 betrug die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe rund 26,8 Prozent, sie lag damit deutlich über der Lösungsquote der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst. Die Unterschiede zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern sind gering.

Lösungsquote

Tabelle 9: Lösungsquoten der Auszubildenden zu Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst – alle Fachrichtungen (Angaben in Prozent)

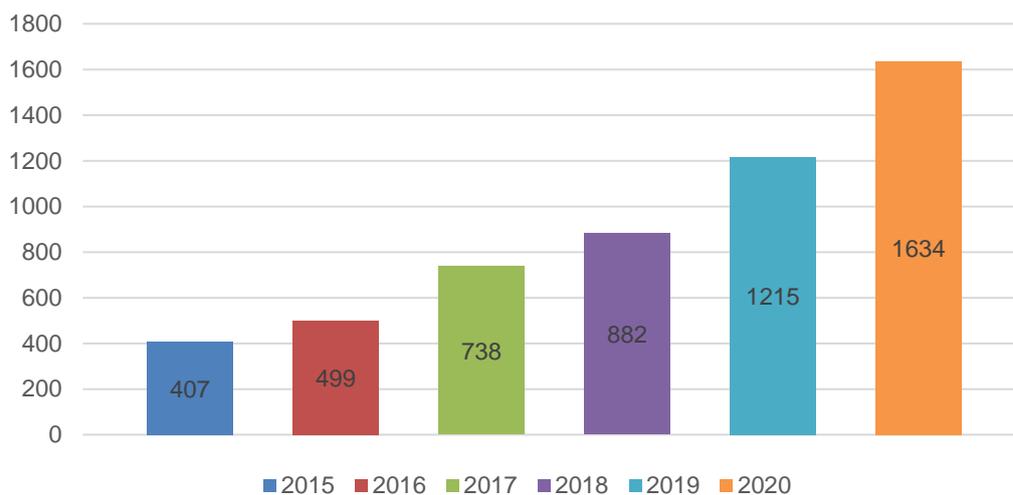
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen)		
		DE gesamt	West	Ost
2012	24,4	15,0	15,7	11,6
2013	25,0	13,2	13,4	12,2
2014	24,6	10,4	12,1	4,6
2015	24,9	14,6	13,8	17,0
2016	25,8	14,8	15,1	13,8
2017	25,7	16,0	16,4	14,3
2018	26,5	15,0	14,6	16,6
2019	26,8	13,2	13,4	12,8

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Die Bundesagentur für Arbeit informiert in ihrer Förderstatistik über erfolgte Förderungen bzw. Teilnahmen von Personen an Maßnahmen der aktiven Arbeitsförderung (§ 3 SGB III Abs. 4) sowie Leistungen zur Eingliederung (§ 16 SGB II) des Bundes. Eine entsprechende Berücksichtigung finden Förderungen, sobald für eine Person bzw. im Rahmen der Teilnahme an der Maßnahme der aktiven Arbeitsförderung eine Zahlung geleistet wird. Die Anzahl der Förderfälle ist dabei unabhängig von der Anzahl der geförderten Personen. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit nahmen im Jahr 2020 im Jahresdurchschnitt 1.634 Personen an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung mit dem Schulungsziel „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ teil (siehe Abbildung 21). Der vergleichsweise hohe Wert des Vorjahres wurde damit im Jahr 2020 nochmals übertroffen (+34,5 %).

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW

Abbildung 21: Bestand an Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ – Gleitende Jahresdurchschnitte



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

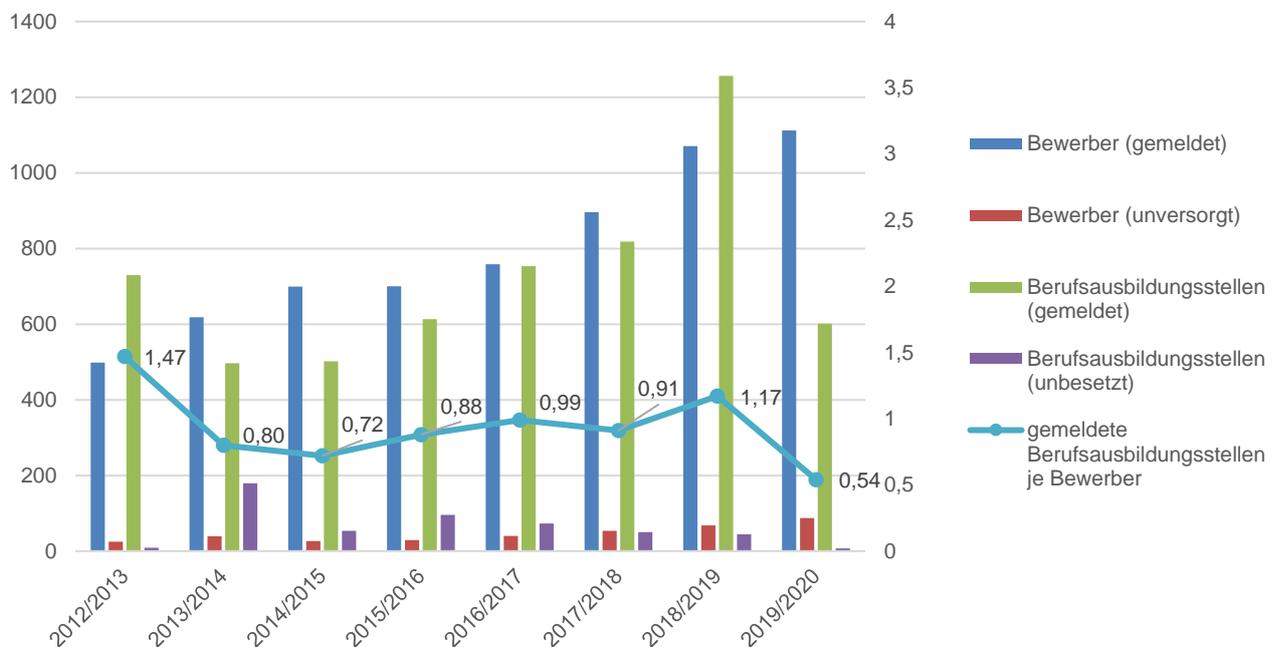
Abbildung 22 bietet einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie der Zahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber¹ in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“. Nach mehreren Jahren des Wachstums war bei den Berufsausbildungsstellen im Berichtsjahr 2019/2020 ein starker Rückgang zu beobachten. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Zahl der gemeldeten Ausbildungsstellen um rund 47,9 Prozent auf insgesamt 601. Gleichzeitig stieg die Zahl der Bewerberinnen und

Ausbildungsstellen und Bewerber

¹ Als Bewerberinnen und Bewerber für Berufsausbildungsstellen zählen grundsätzlich diejenigen gemeldeten Personen, die im Berichtsjahr bei Agenturen für Arbeit und Jobcentern eine individuelle Vermittlung in eine betriebliche oder außerbetriebliche Berufsausbildungsstelle in anerkannten Ausbildungsberufen nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) wünschten und deren Eignung dafür geklärt bzw. deren Voraussetzung dafür gegeben war. Als Berufsausbildungsstellen zählen alle mit einem Auftrag zur Vermittlung gemeldeten und im Berichtsjahr zu besetzenden betrieblichen und außerbetrieblichen Berufsausbildungsstellen für anerkannte Ausbildungsberufe nach dem BBiG.

Bewerber um rund 3,8 Prozent auf insgesamt 1.112, mithin den höchsten Wert der letzten Jahre. Im Ausbildungsjahr 2019/2020 überstieg damit wieder die Nachfrage das Angebot an Ausbildungsstellen, nachdem sich das Verhältnis im Ausbildungsjahr 2018/2019 erstmalig in den letzten Jahren umgedreht hatte. Rein rechnerisch gab es im vergangenen Ausbildungsjahr 0,54 Berufsausbildungsstellen pro interessierter Bewerberin bzw. pro interessiertem Bewerber. Die Anzahl der am Ende des Berichtsjahres unbesetzten Berufsausbildungsstellen war in der jüngsten Vergangenheit tendenziell rückläufig. Sieben unbesetzte Stellen im Jahr 2019/2020 bedeuteten den niedrigsten Wert im Beobachtungszeitraum, d.h. das Kontingent an Ausbildungsstellen wurde fast komplett ausgeschöpft.

Abbildung 22: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" (Berufsgruppe 522) nach Berichtsjahren



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

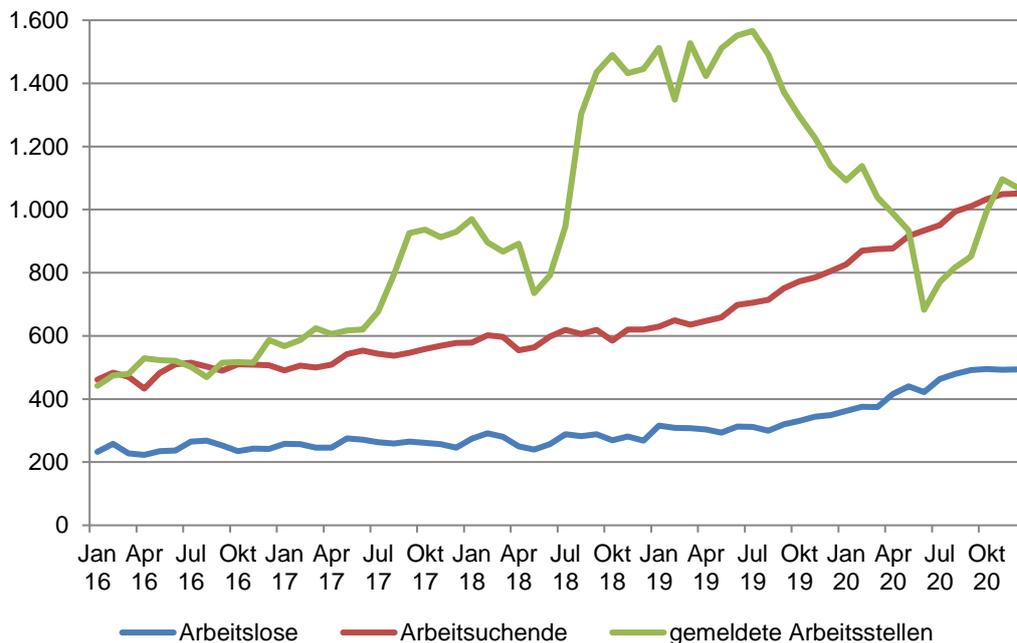
4.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 23 gibt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“. Dargestellt werden die Entwicklungen der Zahl der Arbeitslosen, der Arbeitssuchenden sowie der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland im Zeitraum von Anfang 2016 bis Ende 2020. Danach lag die Zahl der offenen Stellen im gesamten Betrachtungszeitraum mehr oder minder deutlich über der Zahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Hieran änderte auch der starke Rückgang der offenen Stellen im Zeitraum von August 2019 bis Juni 2020 nichts. Im Juni 2020 wurde mit 683 Stellen das Niveau des Stellenbestands

Arbeitslose,
Arbeitssuchende
und offene Stellen

vom Juni 2017 erreicht. Die Anzahl der Arbeitslosen wuchs im betrachteten Zeitraum vergleichsweise moderat. Allerdings nahm der Zuwachs der Arbeitslosenzahl seit Jahresmitte 2018 an Dynamik zu. Waren im August 2018 insgesamt 282 Fahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr arbeitslos gemeldet, stieg ihre Zahl auf 300 im August 2019. Im Zuge der Corona-Krise waren im August 2020 480 Personen arbeitslos gemeldet, rund 60 Prozent mehr als im August 2019. Im 4. Quartal 2020 erreichte die Zahl der arbeitslos gemeldeten Fahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr mit knapp 500 den höchsten Wert im o.g. Betrachtungszeitraum. Bei der Zahl der Arbeitsuchenden wurde ebenfalls eine steigende Tendenz beobachtet. Waren im August 2018 noch 620 Personen als arbeitsuchend gemeldet, stieg ihre Anzahl sukzessive bis auf 1.069 Personen im Dezember 2020 an. Dabei lag die Zahl der Arbeitsuchenden im Zeitraum von Juni bis Oktober 2020 erstmals seit mehreren Jahren wieder über der Zahl der offenen Stellen. Letztere zeigten nach starken Rückgängen in den Vormonaten ab Juli 2020 wieder eine ansteigende Tendenz.

Abbildung 23: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen sowie Arbeitsuchenden in der Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" im Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2020



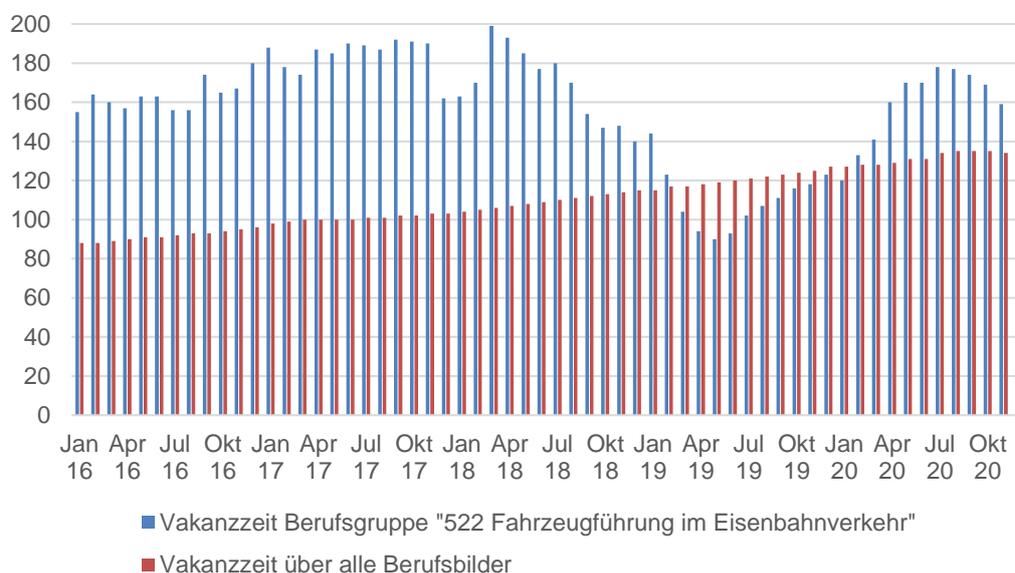
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Bericht: Analyse Arbeitsmarkt. Gemeldete Arbeitsstellen nach Berufen (Engpassanalyse). Eigene Darstellung.

Eine leichte Entspannung zeigte sich im Jahr 2020 zeitweilig bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten für Lokführerinnen und -führer. Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – also die Zeitspanne, in der eine Stelle tatsächlich besetzt oder storniert wurde. Nachdem die abgeschlossene Vakanzzeit bis zum Juni 2020 auf 185 Tage angestiegen war, ging sie

Vakanzzzeit

in den Folgemonaten bis auf 150 Tage im Dezember 2020 zurück (siehe Abbildung 24). Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit Leihpersonal arbeiten, berichteten unterjährig, dass Personaldienstleister aufgrund sinkender Nachfrage zeitweise Schwierigkeiten mit der Vermittlung von Lokführerinnen und -führern sowie anderem Betriebspersonal hatten. Trotz eines deutlichen Rückgangs bewegte sich das Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer im gesamten Jahr 2020 weiterhin über dem Angebot an Arbeitslosen mit diesem Zielberuf.

Abbildung 24: Abgeschlossene Vakanzzeit in der Berufsgruppe "522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" sowie die durchschnittliche Vakanzzeit über alle Berufsgruppe im Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

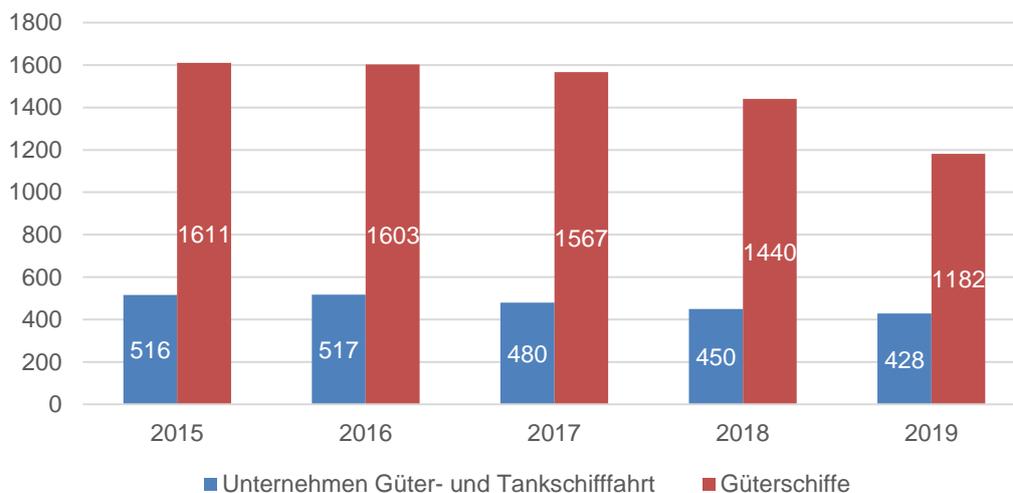
5. Binnenschifferinnen und Binnenschiffer

5.1. Struktur der Beschäftigten

Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes entwickelte sich die Anzahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt zuletzt rückläufig. Im Jahr 2019 sank die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Personen- und Güterschifffahrt um 421 Personen bzw. rund 6,0 Prozent auf insgesamt 6.555. Rückgänge zeigten sich sowohl beim fahrenden Personal als auch beim Landpersonal. Die Zahl des fahrenden Personals nahm im Vergleichszeitraum von 5.142 auf 4.843 Personen ab, beim Landpersonal betrug der Rückgang rund 6,7 Prozent auf 1.712 Personen. Die Anzahl der Unternehmen in der Güter- und Tankschifffahrt in Deutschland ist seit Jahren rückläufig. Wurden im Jahr 2015 noch 516 Unternehmen registriert, so waren es im Jahr 2019 nur noch 428 (siehe Abbildung 25). Gleichsam rückläufig ist seit Jahren die Anzahl der verfügbaren Güterschiffe. Waren im Jahr 2015 insgesamt noch 1.611 verfügbare Güterschiffe in Deutschland registriert, so reduzierte sich deren Anzahl auf 1.182 Einheiten im Jahr 2019.

Unternehmensstatistik

Abbildung 25: Anzahl der Unternehmen in der Güter- und Tankschifffahrt und Anzahl der Güterschiffe in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Strukturdaten zur Gesamtheit des in der deutschen Binnenschifffahrt tätigen fahrenden Personals sind nicht verfügbar, so dass im Folgenden diesbezüglich auf Ausweisungen der Bundesagentur für Arbeit zu sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr zurückgegriffen wird.¹ Danach waren im

Beschäftigungs-
entwicklung

¹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig sind. Dazu gehören unter anderem Auszubildende, Praktikanten und Praktikantinnen, Altersteilzeitbeschäftigte, Werkstudenten und Werkstudentinnen. Nicht einbezogen sind dagegen Selbständige und mithelfende Familienangehörige (Bundesagentur für Arbeit). Angehörige der Berufsgruppe 5242 „Schiffsführerin bzw. -führer Binnen-, Hafenverkehr“ führen, steuern bzw. navigieren Binnenschiffe oder organisieren und überwachen deren sicheren Betrieb in der Güter- und Fahrgastschifffahrt (KIdB 2010 Band 2, Bundesagentur für Arbeit). Es bestehen zwei Anforderungsniveaus: Fachkraft

Jahr 2020 in dieser Berufsgruppe 4.339 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, knapp 1,3 Prozent weniger als im Jahr 2019 (siehe Tabelle 10). Die Abgänge zeigten sich vor allem bei Beschäftigten mit deutscher Staatsangehörigkeit und in der Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen. Nach wie vor üben überwiegend Männer den Beruf aus. Im Jahr 2020 waren insgesamt 4.072 Männer (93,8 %) und 267 Frauen (6,2 %) beschäftigt. Der Anteil letzterer ist zuletzt allerdings weiter leicht gestiegen. Der Anteil sozialversicherungspflichtig beschäftigter Schiffsführerinnen und -führer, die ihrer Tätigkeit in Vollzeit nachgingen, lag im Jahr 2020 bei rund 93,2 Prozent und damit wieder auf dem Niveau von 2018. Rund 71,3 Prozent der Schiffsführerinnen und -führer verfügten im Jahr 2020 über einen anerkannten Berufsabschluss. Im Vergleich zum Vorjahr war dies abermals ein leichter Rückgang. Der Anteil der Beschäftigten mit akademischen Bildungshintergrund lag mit rund 3,2 Prozent im Jahr 2020 leicht über dem Vorjahresergebnis.

Tabelle 10: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Schiffsführerinnen und -führer Binnen-, Hafenverkehr“ (Berufsgruppe 5242), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2018		2019		2020	
Insgesamt	4.241	(100)	4.394	(100)	4.339	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	4.002	(94,4)	4.137	(94,2)	4.072	(93,8)
Frauen	239	(5,6)	257	(5,8)	267	(6,2)
Deutsche	3.341	(78,8)	3.456	(78,7)	3.386	(78,0)
Ausländer	897	(21,2)	936	(21,3)	953	(22,0)
unter 25 Jahre	465	(11,0)	496	(11,3)	485	(11,2)
25 bis unter 55 Jahre	2.496	(58,9)	2.535	(57,7)	2.436	(56,1)
55 bis unter 65 Jahre	1.126	(26,5)	1.202	(27,3)	1.249	(28,8)
65 Jahre und älter	154	(3,6)	161	(3,7)	169	(3,9)
in Vollzeit	3.953	(93,2)	4.066	(92,5)	4.046	(93,2)
in Teilzeit	288	(6,8)	328	(7,5)	293	(6,8)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	428	(10,1)	463	(10,5)	447	(10,3)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.097	(73,0)	3.166	(72,1)	3.112	(71,3)
mit akademischem Berufsabschluss	126	(3,0)	132	(3,0)	140	(3,2)
Ausbildung unbekannt	590	(13,9)	633	(14,4)	640	(15,2)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KIdB 2010)).

(fachlich ausgerichtete Tätigkeit; zugeordneter Beruf: z.B. Binnenschifferinnen und Binnenschiffer) und Spezialist (komplexe Spezialistentätigkeit; zugeordneter Beruf: z.B. Schiffsführerinnen und -führer (Binnenschiffahrt)).

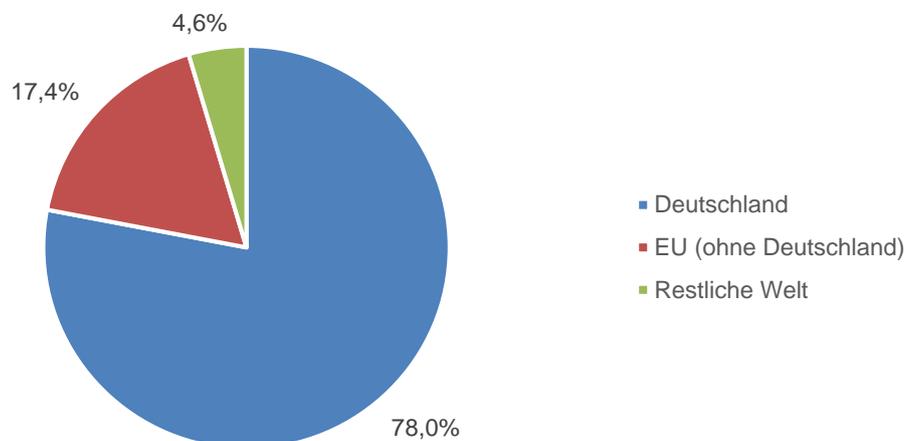
Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unter 25 Jahre lag im Jahr 2020 mit rund 11,2 Prozent annähernd auf Vorjahresniveau (2019: 11,3 %). Die Anteile älterer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter entwickelten sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr weiter ansteigend. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen stieg um rund 1,5 Prozentpunkte auf rund 28,8 Prozent im Jahr 2020. Die Gruppe der über 65-Jährigen erreichte im Jahr 2020 einen Anteil von rund 3,9 Prozent (2019: 3,7 %). In der Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen sank die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 99 Personen bzw. 3,9 Prozent. Der Anteil dieser Altersgruppe an den Gesamtbeschäftigten sank im Jahr 2020 auf 56,1 Prozent.

Altersstruktur

Der Anteil ausländischer Fachkräfte entwickelte sich wie bereits in den Vorjahren leicht ansteigend und erreichte im Jahr 2020 rund 22,0 Prozent. Im Jahr 2019 lag ihr Anteil noch bei rund 21,3 Prozent. Wie Abbildung 26 zu entnehmen ist, stammte hiervon der Großteil aus dem EU-Ausland. Insgesamt kamen im Jahr 2020 rund 17,4 Prozent aller sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr aus dem EU-Ausland und weitere rund 4,6 Prozent aus Nicht-EU-Staaten.

Ausländische Beschäftigte

Abbildung 26: Staatsangehörigkeit der Beschäftigten in der Berufsgruppe „Schiffsführerin und -führer Binnen-, Hafenverkehr“ im Jahr 2020; gruppiert, in Prozent



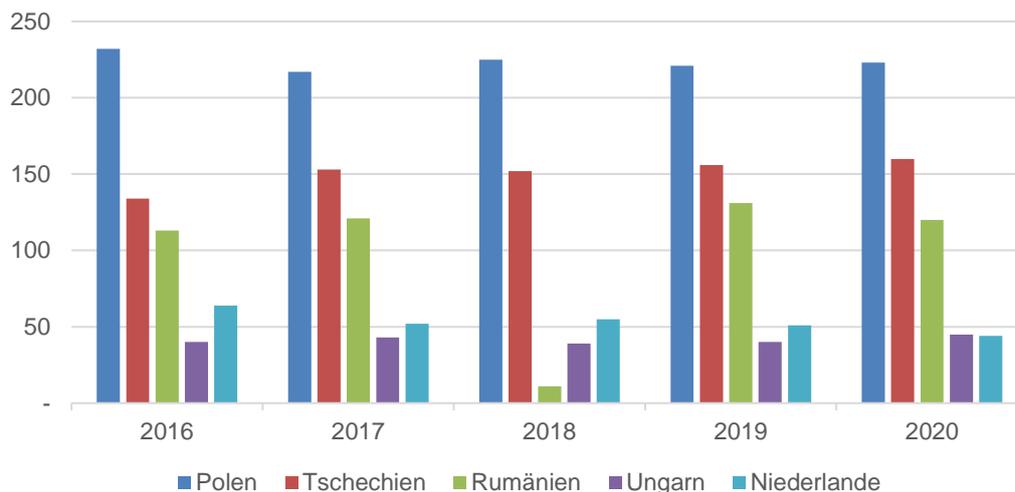
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Unter den ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit polnische Staatsbürger/innen in der Berufsgruppe „Schiffsführerinnen und -führer Binnen-, Hafenverkehr“ weiterhin am stärksten vertreten (siehe Abbildung 27). Mit insgesamt 223 Beschäftigten blieb ihre Anzahl im Jahr 2019 im Vergleich zu den beiden Vorjahren nahezu unverändert. An zweiter Stelle lagen zuletzt erneut sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Tschechien, deren Anzahl zuletzt leicht auf 160 anstieg. Die drittstärkste Gruppe bildeten Staatsbürgerinnen und -bürger aus Rumänien

Anzahl ausländischer Beschäftigte nach ihrer Herkunft

(120 Beschäftigte), deren Anzahl im Jahr 2020 allerdings um rund 8,4 Prozent abnahm. Kumuliert entfielen im Jahr 2020 rund 52,8 Prozent aller ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf diese drei Herkunftsländer.

Abbildung 27: Die fünf größten Herkunftsländer nach Anzahl der ausländischen Beschäftigten in der Berufsgruppe „Schiffsführerin und -führer Binnen-, Hafenverkehr“ (Stichtag jeweils 31.12.)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

5.2. Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen nahmen die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Binnenschifferinnen und Binnenschiffen. So kam es nach Unternehmensangaben vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 und im Zuge des zweiten Lockdowns zu Behinderungen aufgrund von Aus- und Einreisebeschränkungen. Dies galt insbesondere im Zusammenhang mit dem Wechsel von ausländischen, häufig aus Mittel- und Osteuropa stammenden Schiffsbesatzungen. Da Beschäftigte aus einzelnen dieser Staaten zeitweise von Reisebeschränkungen betroffen waren oder bei Heimreisen in eine 14-tägige Quarantäne gerieten, kam es mitunter zu Personalengpässen und Verzögerungen beim Schichtwechsel des fahrenden Personals. In der Folge musste das fahrende Personal fallweise länger arbeiten; in Einzelfällen wurde von Verstößen gegen die Arbeitszeitregeln berichtet, da Ablösungen nicht erschienen seien. Fallweise mussten dringend benötigte Bordmitglieder über Drittstaaten nach Deutschland einreisen. Einzelne Unternehmen berichteten, dass sie aufgrund fehlender Schiffsbesatzungen aus dem Ausland verstärkt Personal aus der Fahrgastschifffahrt rekrutierten.

Auswirkungen der Corona-Pandemie
- Aus- und Einreisebeschränkungen

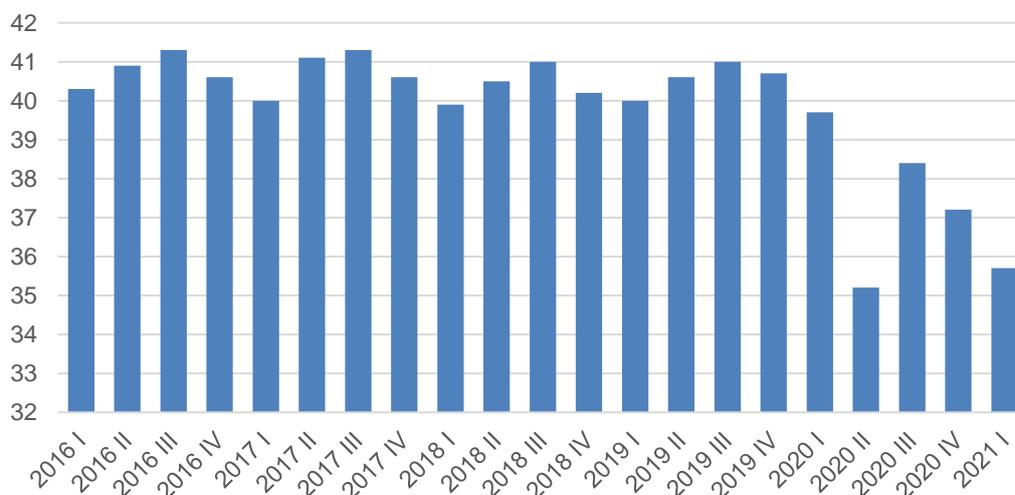
Darüber hinaus berichteten Binnenschiffahrtsunternehmen von Einschränkungen bei Landgängen des Bordpersonals im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre. Teilweise durften Schiffsbesatzungen in ausländischen Häfen nicht an Land gehen oder Büros bzw. Gebäude an Lade- bzw. Entladestellen nicht betreten. Die Versorgung der Besatzung erfolgte in diesen Fällen zum Teil von nahegelegenen anderen Schiffen. Der Dokumentenaustausch in den Häfen erfolgte in der Regel ohne größere Probleme, zumeist kontaktlos. In der Folge befanden sich Schiffsbesatzungen zum Teil durchgängig für längere Zeit auf dem Schiff und hatten fast keinen Kontakt zu Personen außerhalb des Schiffes.

- Landgänge

Nach Angaben befragter Unternehmen wurden zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal immer wieder verschoben. Dies bedeutete, dass beispielsweise Schulungen für die Schiffsführerpatente nicht planmäßig durchgeführt wurden. Dies führte fallweise nicht nur zu Problemen bei der Besetzung von Binnenschiffen. Häufig befanden sich dadurch an Bord eines Schiffes anstatt zwei nur ein Binnenschiffer bzw. eine Binnenschifferin mit einem gültigen Patent. In der Folge musste teilweise die Fahrzeit der betroffenen Schiffe reduziert werden. Dies galt dies insbesondere für das 2. Quartal 2020 vor dem Hintergrund des durch die Corona-Krise ausgelösten Nachfrageeinbruchs (siehe Abbildung 28). So erreichte die durchschnittliche Wochenarbeitszeit im betrachteten Wirtschaftszweig im 2. Quartal 2020 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lediglich 35,2 Stunden, im entsprechenden Vorjahresquartal lag sie noch bei 40,6 Stunden. Trotz gewisser Erholungstendenzen reichte die durchschnittliche Wochenarbeitszeit auch in den Folgequartalen bei weitem nicht an die Vorkrisenwerte heran.

-Weiterbildungen/Arbeitszeiten

Abbildung 28: Durchschnittliche Wochenarbeitszeit in der Personen- und Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt, Aufstellung quartalsweise



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach über zweijährigen Verhandlungen wurde im Mai 2019 ein neuer Vergütungstarifvertrag für die Güterbinnenschifffahrt abgeschlossen.¹ Der neue Tarifabschluss sah für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 29. Februar 2020 einen Anstieg der Tarifgehälter um 3,2 Prozent vor. Zum 1. März 2020 wurde eine weitere Erhöhung der Tarifgehälter in Höhe von 1,7 Prozent vereinbart. Ergänzend hierzu wurde eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro am 1. Mai 2019 getätigt. Der Tarifvertrag kann mit einer Frist von 3 Monaten, erstmalig zum 30.04.2021, von den Vertragsparteien gekündigt werden. Die neuen Vergütungstabellen beinhalten neben einer Monatsgrundvergütung eine feste Zulage, Schichtzulagen sowie einen täglichen Verpflegungsmehraufwand in Höhe von 24 Euro (bei einer 24 Stunden Fahrt) bzw. 12 Euro (bei 8 Stunden Einsatz). Ferner ist das Weihnachtsgeld in die monatliche Grundvergütung eingearbeitet worden. Ergänzend zu der Einigung auf einen Rahmen- und Vergütungstarif für die deutsche Güterbinnenschifffahrt wurde im Jahr 2020 ein Tarifvertrag über die betriebliche Altersvorsorge geschlossen, der zum 1. September 2020 in Kraft trat.² Dies war erforderlich geworden, da im Zuge der Verhandlungen um den Rahmentarifvertrag der ursprüngliche Tarifvertrag betreffend die vermögenswirksamen Leistungen aufgekündigt wurde und lediglich noch in der Nachwirkung Geltung besaß. Die zu zahlenden Beiträge teilen sich dergestalt auf, dass das Besatzungsmitglied einen monatlichen Beitrag von mindestens 50 Euro in die betriebliche Altersvorsorge einzahlt und die Arbeitgeberseite einen pauschalen Arbeitgeberzuschuss von 20 Prozent des von dem Besatzungsmitglied umgewandelten Betrags zuzüglich eines Arbeitgeberbetrags von 50 Euro in die betriebliche Altersvorsorge leistet.

Löhne und Gehälter

5.3. Berufliche Bildung

Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen nahmen die Corona-Pandemie und die zu deren Eindämmung beschlossenen hoheitlichen Maßnahmen maßgeblichen Einfluss auf die Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt. So waren die Präsenzzeiten in der Berufsschule zeitweise ganz ausgesetzt bzw. auf wenige Tage im Monat begrenzt. Auszubildende mussten in dieser Zeit zu Hause lernen. Die Planung und Durchführung von Weiterbildungen für das fahrende Personal (z.B. ADN oder Erweiterung von Schifffahrtspatenten) waren deutlich erschwert, da die zuständigen Einrichtungen nach Unternehmensangaben nur wenige freie Termine, beispielsweise für Prüfungen, anboten. Zahlreiche Weiterbildungslehrgänge für das fahrende Personal wurden daher immer wieder verschoben mit der Folge, dass beispielsweise Schulungen für die Schiffsführerpatente nicht planmäßig durchgeführt werden konnten.

Auswirkungen der Corona-Pandemie

¹ Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) (2019), S. 16 ff..

² Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) (2020), S. 20.

Im Jahr 2020 befanden sich insgesamt 384 Personen in der beruflichen Ausbildung zu Binnenschifferinnen bzw. Binnenschiffern, im Vergleich zum Vorjahr ging die Anzahl der Auszubildenden damit leicht zurück (2019: 399). Die Rückgänge zeigten sich ausschließlich bei den männlichen Auszubildenden, deren Anteil an den insgesamt im Jahr 2020 bestehenden Ausbildungsverträgen damit auf knapp 88,3 Prozent fiel (2019: 94,0 %). Insgesamt wurden 120 neue Ausbildungsverträge im Jahr 2020 geschlossen, so wenige wie zuletzt im Jahr 2015. Die Anzahl der Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer stieg im Jahr 2020 erneut an und zwar auf 129; 105 Auszubildende schlossen ihre Ausbildung mit Erfolg ab. Die Erfolgsquote bei den Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmern lag damit bei rund 81,4 Prozent, mithin etwas unter dem Wert des Vorjahres. Insgesamt wurden 54 Ausbildungsverträge im Jahr 2020 vorzeitig beendet.

Ausbildungsstatistik

Tabelle 11: Ausbildungsberuf „Binnenschifferin bzw. Binnenschiffer“ - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge¹

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2015	292	36	328	120	127	120	27	15	3	45
2016	282	36	318	144	117	105	33	21	3	57
2017	315	27	345	144	96	93	24	12	3	39
2018	369	27	396	147	90	81	30	18	6	54
2019	375	27	399	135	114	99	36	12	3	51
2020	339	45	384	120	129	105	27	18	9	54

¹ Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (absolute Werte) jeweils auf ein Vielfaches von drei gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3).

Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse. Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung lag die durchschnittliche Lösungsquote der Auszubildenden zu Binnenschifferinnen bzw. Binnenschiffern im Jahr 2019 bei rund 31,5 Prozent. Die Lösungsquote in den östlichen Bundesländern ist tendenziell etwas höher, variiert aber bei der kleinen Grundgesamtheit stark.

Lösungsquoten

Tabelle 12: *Lösungsquoten der Auszubildenden zu Binnenschifferinnen und Binnenschiffern (Angaben in Prozent)*

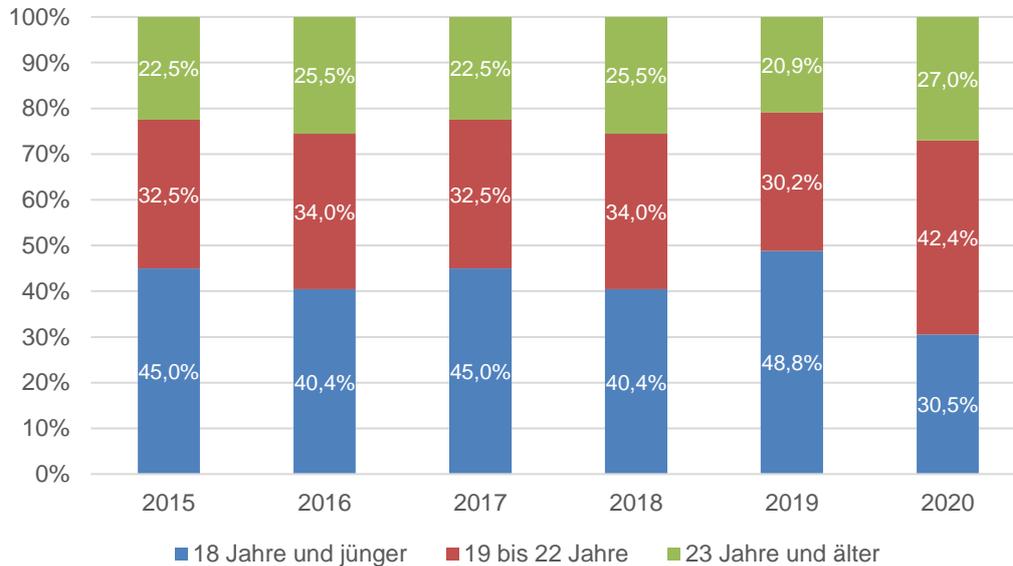
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Binnenschifferinnen und Binnenschiffer		
		DE gesamt	West	Ost
2012	24,4	25,3	25,9	22,8
2013	25,0	33,6	28,1	54,4
2014	24,6	24,0	25,0	20,7
2015	24,9	31,7	31,7	31,1
2016	25,8	38,1	35,5	45,4
2017	25,7	24,9	25,7	22,8
2018	26,5	31,2	29,9	34,4
2019	26,8	31,5	27,2	42,4

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB).

Im Jahr 2020 waren rund 27,0 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag 23 Jahre oder älter (siehe Abbildung 29). Im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Anstieg um rund 6,1 Prozentpunkte. In diese Altersklasse fallen häufig junge Erwachsene, die bereits in anderen Berufen Erfahrungen sammeln konnten und sich anschließend für eine Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer entscheiden. Rund 30,5 Prozent der neuen Auszubildenden im Jahr 2020 waren 18 Jahre oder jünger. Nach dem hohen Wert im Vorjahr war dies der niedrigste Anteilswert im Zeitraum von 2015 bis 2020. Rund 42,4 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag waren im Jahr 2020 zu Ausbildungsbeginn zwischen 19 und unter 23 Jahren alt. Dies war der höchste Anteilswert im Betrachtungszeitraum.

Auszubildende nach
Alter

Abbildung 29: Auszubildende zu Binnenschifferinnen und Binnenschiffern mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter

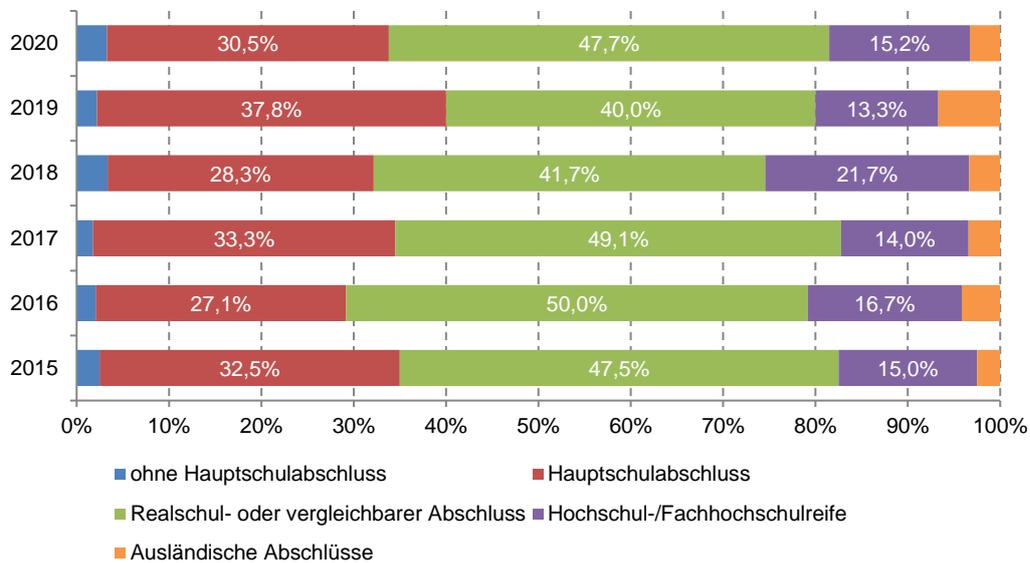


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 30 differenziert für den Zeitraum von 2015 bis 2020 die Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nach schulischer Vorbildung. Mit rund 47,7 Prozent wies im Jahr 2020 weiterhin der größte Anteil der Auszubildenden einen Realschulabschluss oder einen vergleichbaren Abschluss auf (2019: 40,0 %). Die zweitgrößte Gruppe unter den Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer bildeten im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 30,5 Prozent Hauptschulabsolventinnen und -absolventen. Ihr Anteil ging im Vorjahresvergleich um 7,3 Prozentpunkte zurück. Der Anteil der Auszubildenden ohne Schulabschluss lag im Jahr 2019 bei rund 3,3 Prozent. Der Anteil der Personen mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife unterlag im Betrachtungszeitraum ebenfalls größeren Schwankungen und erreichte zuletzt rund 15,2 Prozent.

Auszubildende nach
Alter und schulischer
Vorbildung

Abbildung 30: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zu Binnenschifferinnen und Binnenschiffern nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

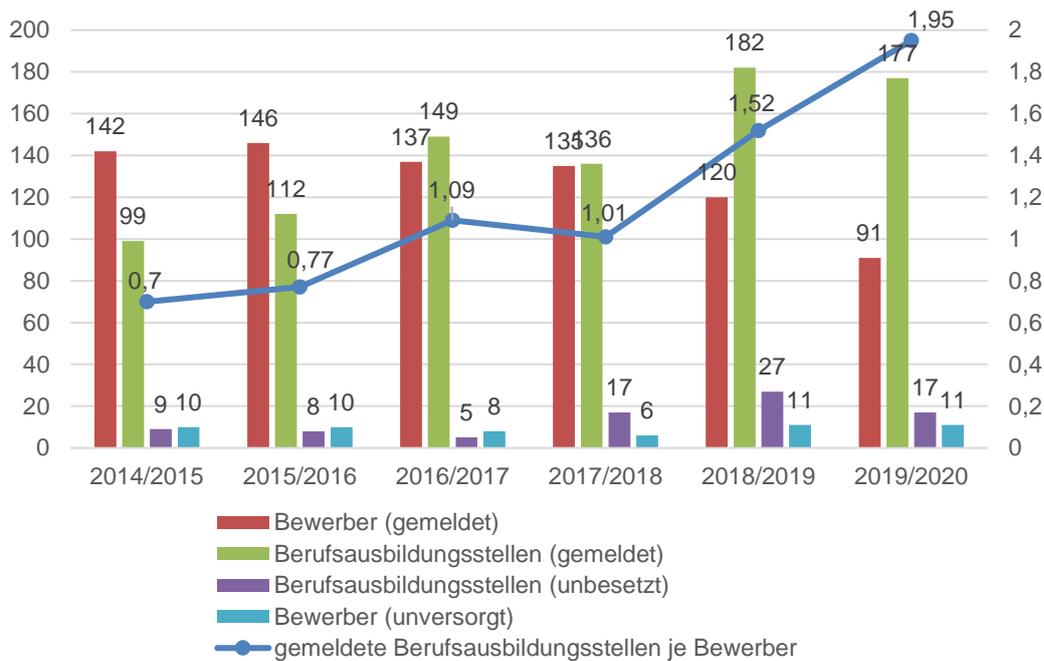
Abbildung 31 beschreibt die Entwicklung der Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber sowie der Berufsausbildungsstellen in der Berufsgruppe „Fahrzeugführerin bzw. -führer im Schiffsverkehr“¹. Nach der Definition der Bundesagentur für Arbeit sind gemeldete Berufsausbildungsstellen alle im laufenden Berichtsjahr zu besetzenden Berufsausbildungsstellen für anerkannte Ausbildungsberufe, für die Vermittlungsaufträge erteilt wurden und deren Ergebnis bei der Begutachtung durch die nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) zuständige Stelle positiv war. Als Bewerberinnen und Bewerber für Berufsausbildungsstellen zählen diejenigen gemeldeten Personen, die im aktuellen Berichtsjahr eine individuelle Vermittlung in eine betriebliche oder außerbetriebliche Berufsausbildungsstelle in anerkannten Ausbildungsberufen nach BBiG wünschten und deren Eignung dafür geklärt bzw. deren Voraussetzung dafür gegeben war. Die Zahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber nahm im Ausbildungsjahr 2019/2020 wie bereits in den beiden Vorjahren ab. Insgesamt wurden 91 gemeldete Bewerberinnen und Bewerber im Ausbildungsjahr 2019/2020 registriert. Dies waren 29 Bewerberinnen und Bewerber weniger als im vorherigen Ausbildungsjahr, es bedeutete zugleich die niedrigste Zahl der Bewerberinnen und Bewerber der letzten Jahre. Die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen blieb mit 177 hingegen nur leicht hinter dem Vorjahresniveau zurück (2019: 182). Mit einer Quote von 1,95 gemeldeten Berufsausbildungsstellen je Bewerberin und Bewerber lag das Stel-

Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerber

¹ Darunter sind die Berufsuntergruppen „5241 Nautische Schiffsoffiziere und Kapitäne“ und „5242 Schiffsführerinnen und -führer in Binnen-, Hafenverkehr“ zusammengefasst.

lenangebot erneut deutlich über der Nachfrage nach Ausbildungsplätzen. Die Zahl der unbesetzten Stellen lag mit insgesamt 17 im Ausbildungsjahr 2019/2020 unter dem Niveau des Vorjahres.

Abbildung 31: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Schiffsverkehr" (Berufsgruppe 524) nach Berichtsjahren*

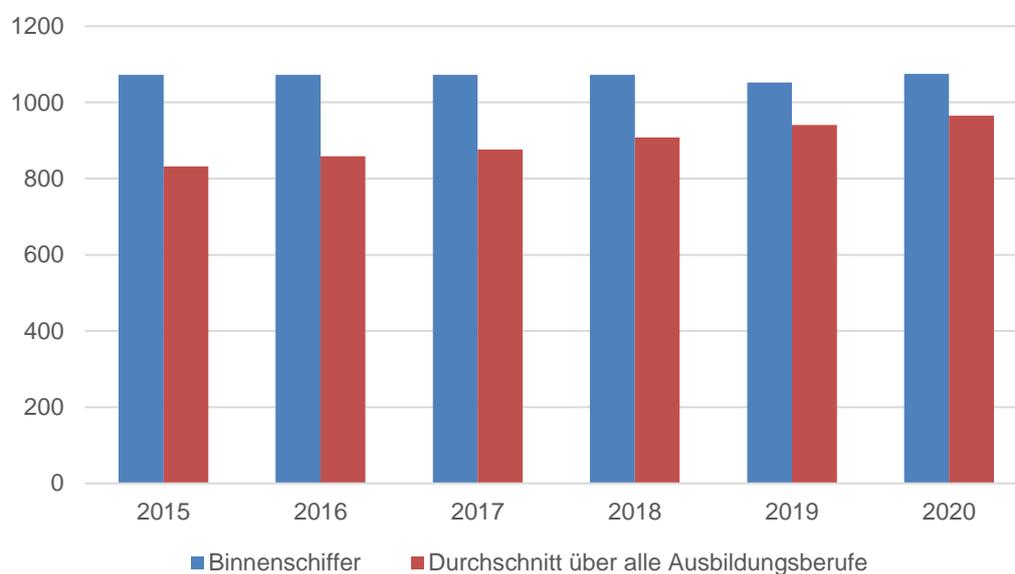


* Das Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres.
Anmerkung: Um alle Bewerberinnen und Bewerber und Berufsausbildungsstellen, die während eines Berichtsjahres bei den Agenturen für Arbeit und Jobcentern gemeldet waren, abzubilden, werden Bewerberinnen und Bewerber und Berufsausbildungsstellen jeweils kumuliert seit Beginn des Berichtsjahres ausgewiesen.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung veröffentlicht jährlich die durchschnittlichen Ausbildungsvergütungen der verschiedenen Ausbildungsberufe. Demnach betrug das Gehalt der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in der Ausbildung im Jahr 2020 im Durchschnitt im ersten Lehrjahr 967 Euro, im zweiten Lehrjahr 1.073 Euro und im dritten Lehrjahr 1.185 Euro. Dies entsprach einer monatlichen Durchschnittsvergütung von 1.075 Euro. Wie Abbildung 32 zeigt, lag die durchschnittliche Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt damit weiterhin über der durchschnittlichen Ausbildungsvergütung über alle Berufe. Letztere stieg in den letzten Jahren jedoch vergleichsweise stärker und näherte sich damit bis zuletzt sukzessive an die nach wie vor höhere Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt an.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 32: Entwicklung der tariflichen Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sowie der durchschnittlichen Ausbildungsvergütung in Westdeutschland¹



Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Das Führen eines Binnenschiffs auf Wasserstraßen erfordert in Abhängigkeit von Wasserwegen und Schiffstyp unterschiedliche Patente bzw. Fahrerlaubnisse. Wesentliche Patente für Deutschland sind das Rheinschiffahrtspatent, das Donaupatent und das Elbepatent. Die Patente werden nach bestandener Prüfung verliehen. Die Voraussetzungen zur Zulassung zu einer Patentprüfung sind in der Binnenschiffahrtspatentverordnung (BinSchPatV) und in der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPerV) festgelegt. Tabelle 13 zeigt die ausgestellten Befähigungsnachweise im Zeitraum vom Jahr 2017 bis 2019. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 257 Rheinpatente ausgestellt und damit etwa so viele wie im Jahr zuvor. Die Anzahl der Ausstellungen von Binnenpatenten ging von 724 im Jahr 2018 auf 688 im Jahr 2019 zurück. Die Anzahl der Bewilligungen von Donaupatenten nahm von 40 im Jahr 2018 auf 29 im Jahr 2019 ab. Eine hohe Zunahme zeigte sich hingegen bei den sonstigen Befähigungsnachweisen, deren Ausstellungen sich von 207 im Jahr 2018 auf 529 im Jahr 2019 mehr als verdoppelten. Die Gesamtzahl der ausgestellten Befähigungsnachweise wies daher im Jahr 2019 insgesamt eine Zunahme auf. Mit insgesamt 1.503 wurden rund 20,8 Prozent mehr Befähigungsnachweise ausgestellt als im Jahr 2018. Entsprechende Daten für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

Befähigungszeugnisse

¹ Das Bundesinstitut für Berufsbildung erfasst die Daten der Binnenschiffahrt nur für Westdeutschland, daher werden diese ebenfalls mit dem Durchschnitt aus Westdeutschland verglichen.

Tabelle 13: Durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ausgestellte Befähigungsnachweise

	2017	2018	2019
Rheinpatente¹	451	260	257
Binnenpatente	721	724	688
Donaukapitänspatente	61	40	29
Sonstige Befähigungsnachweise	201	207	529
Gesamt	1440	1244	1503

¹ Anmerkung: Rheinpatente (einschl. Großes Rheinpatent (Erteilung u. Erweiterung), Kleines Rheinpatent (Erteilung und Erweiterung), Streckenzeugnisse (Rhein), Behördenpatent (Erteilung u. Erweiterung)); Binnenpatente (A/B/C1/C2/D1/D2/E/F); Streckenzeugnisse (Elbe, Oder, Saale, Untere Havel-Wasserstraße und Oberweser); Amtlicher Berechtigungsschein); Donaupatente (Erteilung u. Erweiterung) und Streckenzeugnisse Donau; sonstige Befähigungsnachweise (einschl. Radarpatente und Qualifikation Matrosen-Motorwart).
Quelle: GDWS (2021).

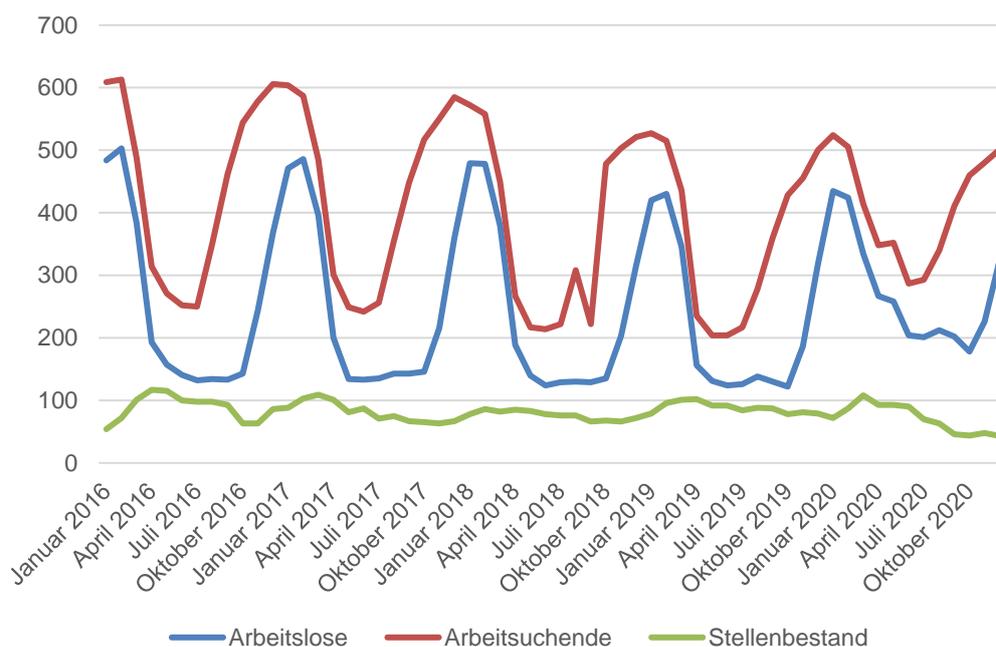
5.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 33 stellt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit die Arbeitsmarktsituation für die Berufsgruppe „Schiffsführerin bzw. -führer Binnen-, Hafenverkehr“ im Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2020 anhand der zahlenmäßigen Entwicklung der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden sowie des Stellenbestands dar. Die Zahlen der Arbeitslosen bzw. der Arbeitsuchenden schwankten im Betrachtungszeitraum im Verlauf des Jahres deutlich. Ähnlich wie beispielsweise in der Landwirtschaft oder der Tourismusbranche hat der Wechsel der Jahreszeiten großen Einfluss auf die Beschäftigungslage in der Binnenschifffahrt. In den Herbst- und Wintermonaten erhöht sich gewöhnlich die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden spürbar, bevor sie im Frühjahr abnimmt und im Sommer ihren Tiefststand erreicht. In der Personenschifffahrt sind zeitlich befristete Verträge üblich, da in den Wintermonaten das Fahrgastaufkommen stark abnimmt. Bei der Güterschifffahrt können winterliche Witterungsbedingungen mit Eis und Schnee den Gütertransport stark einschränken. Die Anzahl der Arbeitsuchenden und Arbeitslosen wies im Betrachtungszeitraum bis Anfang 2020 in der Tendenz eine rückläufige Entwicklung auf. Ab dann wurden die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Beschäftigtenzahlen spürbar. Nachdem die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie der offenen Stellen in der Berufsgruppe „Schiffsführerin bzw. -führer Binnen-/Hafenverkehr“ zu Beginn des Jahres 2020 noch auf einem ähnlichen Niveau wie zu Beginn des Jahres 2019 lagen, kam es im weiteren Jahresverlauf zu hohen Abweichungen. Im August 2020 lag die Zahl der Arbeitslosen in der betrachteten Berufsgruppe mit 212 um rund 53,6 Prozent über dem Wert des entsprechenden Vorjahresmonats; die Zahl der offenen Stellen lag mit insgesamt 63 um rund 28,4 Prozent unter dem Vorjahreswert. Im weiteren Verlauf des Jahres 2020 näherten sich die Werte für die Arbeitslosen und Arbeitsuchenden wieder den Vorjahreswerten an. So wurden im Dezember 2020 in der betrachteten Berufsgruppe 324 Arbeitslose und 501 Arbeitsuchende gemeldet; im Dezember 2019 waren es 318 Arbeitslose und 500

Arbeitslose,
Arbeitsuchende
und offene Stellen

Arbeitsuchende. Die Zahl der offenen Stellen entwickelte sich hingegen ab April 2020 rückläufig und erreichte mit 43 im Dezember 2020 ihren niedrigsten Stand im o.g. Betrachtungszeitraum.

Abbildung 33: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe "Schiffsführerin bzw. -führer Binnen-, Hafenverkehr" (5242) im Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

6. Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen – Arbeitsmarktstatistik, Arbeitsmarkt nach Berufen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Bericht Analyse Arbeitsmarkt. Gemeldete Arbeitsstellen nach Berufen (Engpassanalyse), Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen – Ausbildungsstellenmarkt, Bewerber und Berufsausbildungsstellen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen – Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach der ausgeübten Tätigkeit der Klassifikation der Berufe (KldB 2010) und ausgewählten Merkmalen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen – Förderstatistik, Teilnehmer in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW), Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (2019): Fachkräfteengpassanalyse. Statistik/Arbeitsmarktberichterstattung, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (2018): Fachkräfteengpassanalyse – Methode und Begriffe. Statistik/Arbeitsmarktberichterstattung, Nürnberg.

Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz 2018/2019/2020 (BBVAnpG 2018/2019/2020): unter: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzestexte/DE/bbvvanpg_2018_2019.pdf;jsessionid=BE69AC462088AC680348F1F2108EC75F.1_cid287?__blob=publicationFile&v=3. [abgerufen am 18.09.2019].

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Datenbank Ausbildungsvergütungen, unter: <http://www.bibb.de/dav>.

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.): Datensystem Auszubildende - Datenblätter (DAZUBI), <https://www.bibb.de/de/1874.php> [abgerufen am 18.09.2010].

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) (2019): Neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschifffahrt in: BDB Report 2/2019.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) (2020): BDB-Report 3/2020.

Deutsche Bahn AG (2021): Informationen zur aktuellen Tarifrunde bei der Deutschen Bahn, unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Informationen-zur-aktuellen-Tarifrunde-bei-der-Deutschen-Bahn-5957978 [abgerufen am 07.09.2021].

Deutsche Bahn AG (2020): https://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bahn_panorama/menschen/2020-Deutsche-Bahn-plant-25-000-Einstellungen--4918360. [abgerufen am 05.08.2020].

Deutsche Bahn AG (2019): DB-Tarifrunde mit GDL abgeschlossen – Gute Nachricht für Bahnkunden und Mitarbeiter, unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Tarifrunde-mit-GDL-abgeschlossen-Gute-Nachricht-fuer-Bahnkunden-und-Mitarbeiter-6-1-Prozent-Lohnplus-in-zwei-Stufen-plus-Verbesserungen-bei-Arbeitszeit-Zulagen-und-Pausen--3674736. [abgerufen am 18.09.2019].

Eisenbahn-Bundesamt (versch. Jahrgänge): EBA-Jahresbericht, jährliche Veröffentlichung, Bonn.

Eisenbahn-Bundesamt (2019): Bericht des Eisenbahn-Bundesamts gemäß Artikel 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie 2004/49/EG, „Sicherheitsrichtlinie“) über die Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde, Berichtsjahr 2019, Bonn.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft e.V. (2018): EVG-Tarifabschluss mit der DB AG - 6,1 Prozent mehr Geld einschließlich mehr vom EVG-Wahlmodell, unter: <https://www.evg-online.org/dafuer-kaempfen-wir/tarifpolitik/news/evg-tarifabschluss-mit-der-db-ag-61-prozent-mehr-geld-einschliesslich-mehr-vom-evg-wahlmodell-alle-37-forderungen-durchgesetzt/>. [abgerufen am 05.08.2020].

Knieps, Franz und Pfaff, Holger (Hrsg.) (2018): BKK Gesundheitsreport 2019, Psychische Gesundheit und Arbeit Berlin.

Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt vom 29. April 2015 (BAnz AT 18.05.2015 B4)

Richtlinie 2014/112/EU des Rates vom 19. Dezember 2014 zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt, in: ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 86.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 11 Reihe 3 – Berufliche Bildung, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 16 Reihe 2.3 – Verdienste und Arbeitskosten – Tarifverdienste, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt: Tarifdatenbank, unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/VerdiensteArbeitskosten/Tarifverdienste/TDB/TDB/TarifdatenbankIF.html>.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Verbraucherpreisindizes für Deutschland – unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/Preise/Verbraucherpreisindizes/Tabellen_/VerbraucherpreiseKategorien.html?cms_gtp=145114_ist%253D2%2526145110_slot%253D2&https=1

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 4 - Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt, Wiesbaden.

Verordnung über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt (BinSchArbZV) vom 19. Juli 2017, BGBl. I S 2659.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2020): Verkehrsbericht 2018, Bonn.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: November 2021

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
