



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in
Güterverkehr und Logistik 2022-I

- Fahrerberufe -

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Einleitung	6
3.	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer.....	6
3.1	Struktur der Beschäftigten	6
3.2	Arbeitsbedingungen.....	11
3.3	Berufliche Bildung.....	21
3.4	Arbeitsmarktsituation	30
4.	Schienefahrzeugführerinnen und -führer	33
4.1	Struktur der Beschäftigten	33
4.2	Arbeitsbedingungen.....	36
4.3	Berufliche Bildung.....	39
4.4	Arbeitsmarktsituation	45
5.	Binnenschifferinnen und Binnenschiffer	47
5.1	Struktur der Beschäftigten	47
5.2	Arbeitsbedingungen.....	52
5.3	Berufliche Bildung.....	54
5.4	Arbeitsmarktsituation	62

1. Zusammenfassung

Das Bundesamt hat im vorliegenden Bericht die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern (Güterverkehr/Lkw), Schienenfahrzeugführerinnen und -führern sowie Binnenschifferinnen und Binnenschiffern näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse, die sich schwerpunktmäßig auf das Jahr 2021 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit befanden sich am Ende des Jahres 2021 insgesamt 561.561 **Berufskraftfahrerinnen und -fahrer** (Güterverkehr/Lkw) in Deutschland in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis – rund 0,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Neuerlichen Rückgängen bei den deutschen Beschäftigten standen abermals Zuwächse bei Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft gegenüber. Der Anteil der Kraftfahrerinnen entwickelte sich in den letzten Jahren positiv. Sie vereinten zuletzt einen Anteil von rund 2,1 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Der Anteil von Fahrerinnen und Fahrern im Alter von 55 bis unter 65 Jahren gewann mit zuletzt rund 30,6 Prozent an den Gesamtbeschäftigten erneut an Bedeutung. Der Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft erreichte mit rund 26,1 Prozent im Jahr 2021 einen neuen Höchstwert. Besonders stark waren die prozentualen Zuwächse bei Fahrerinnen und Fahrern aus anderen EU-Ländern – insbesondere aus Bulgarien und Polen. Darüber hinaus waren zum Stichtag 31.12.2021 insgesamt 2.217 Fahrerinnen und Fahrer aus Syrien beschäftigt – rund 34,9 Prozent mehr als im Jahr 2020. Im Zuge der Corona-Pandemie erreichte die Anzahl der als arbeitsuchend bzw. arbeitslos gemeldeten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Februar 2021 ihren zwischenzeitlichen Höhepunkt. In den darauffolgenden Monaten verbesserte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt; im Herbst 2021 näherten sich die Zahlen der Arbeitsuchenden und Arbeitslosen wieder ihrem Vorkrisenniveau.

Berufskraftfahrerinnen und
-fahrer
- Arbeitsmarktsituation

Im Arbeitsalltag sind Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verschiedenen Faktoren ausgesetzt, die zum Teil belastende Auswirkungen auf die Gesundheit haben können. Dies schlägt sich in vergleichsweise hohen Krankenständen und einer überdurchschnittlichen Anzahl an Arbeitsunfähigkeitstagen in Folge von Muskel- und Skeletterkrankungen sowie Verletzungen nieder. Die hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie nahmen in den vergangenen zwei Jahren ebenfalls wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Fahrerinnen und Fahrern. So führte u.a. die sogenannte 3G-Regelung, die im November 2021 im Zuge der Neuerungen im Infektionsschutzgesetz eingeführt wurde, in der Praxis teilweise zu zusätzlichen Belastungen. Dennoch gab im Rahmen einer vom Bundesamt durchgeführten Fahrerbefragung rund die Hälfte aller befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer an, eine positive Entwicklung ihrer Arbeitsbedingungen seit Ausbruch der Corona-Pandemie wahrgenommen zu haben. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die durch Fehlverhalten von Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen verursacht wurden, lag im Jahr 2021 zwar etwas über dem Vorjahreswert, ist in der Tendenz allerdings weiterhin rückläufig. Die Höhe der Stundenlöhne für

- Arbeitsbedingungen

Berufskraftfahrerinnen und -fahrer entwickelte sich zuletzt weiterhin positiv; Unterschiede in Abhängigkeit von der Region und der Berufserfahrung blieben bestehen.

Im Jahr 2021 befanden sich insgesamt 7.296 Personen in der beruflichen Ausbildung zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer – rund 4,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank erneut – im Vorjahresvergleich um rund 8,7 Prozent auf insgesamt 2.811 Verträge. Der Frauenanteil unter den angehenden Berufskraftfahrern entwickelte sich zuletzt positiv und belief sich im Jahr 2021 auf rund 9,3 Prozent. Im Jahr 2021 schlossen insgesamt 1.803 Personen ihre berufliche Ausbildung zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer erfolgreich ab. Darüber hinaus erwarben 16.311 Personen ihre Qualifizierung zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer über die beschleunigte Grundqualifikation, weitere 385 Personen über die Grundqualifikation. Im Rahmen der beruflichen Ausbildung wurden allerdings nach wie vor überdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst. Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für angehende Fahrerinnen und Fahrer lag sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern im Jahr 2021 deutlich unter dem Durchschnitt über allen Ausbildungsberufen.

- Berufliche Bildung

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit erhöhte sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Schienefahrzeugführerinnen und -führer** im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,7 Prozent auf insgesamt 36.520. Somit setzte sich die positive Entwicklung der letzten Jahre fort. Schienefahrzeugführerinnen vereinten dabei zuletzt einen Anteil von rund 5,1 Prozent. Der Anteil der Teilzeitbeschäftigten legte im Jahr 2021 weiter auf rund 7,7 Prozent zu. Schienefahrzeugführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsbürgerschaft erreichten zuletzt einen Anteil von rund 6,5 Prozent an den Gesamtbeschäftigten; die größte Gruppe bildeten Beschäftigte aus der Türkei (39,9 Prozent). Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ging die Anzahl der gemeldeten Stellen für Schienefahrzeugführerinnen und -führer zeitweise zurück. Im Verlauf des Jahres 2021 verbesserte sich aus Arbeitnehmersicht die Situation auf dem Arbeitsmarkt; im Dezember 2021 wurden insgesamt 1.442 Stellen für interessierte Fahrzeugführerinnen und -führer gemeldet, rund 34,9 bzw. 26,7 Prozent mehr als im Dezember 2020 bzw. Dezember 2019.

Schienefahrzeugführerinnen und -führer
- Arbeitsmarktsituation

Schienefahrzeugführerinnen und -führer sind in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. So können körperliche Belastungen, Stress, Schichtarbeit sowie Unfälle die gesundheitliche Verfassung der Fahrzeugführerinnen und -führer negativ beeinflussen. Im Jahr 2020 sank die Zahl der Arbeitsunfähigkeitstage aufgrund psychischer Störungen bei den Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,0 Prozent. Psychische Belastungen resultieren u.a. aus Unfallereignissen. Die Zahl der signifikanten Unfälle war im Jahr 2020 ebenfalls rückläufig. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie hervorgerufenen krisenhaften Situation verständigten sich die Tarifparteien auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die

- Arbeitsbedingungen

Corona-Sonderzahlungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der betrachteten Branche vorsahen. Darüber hinaus profitierten die Fahrzeugführerinnen und -führer im Jahr 2021 von weiteren tariflichen Lohnsteigerungen.

Im Jahr 2021 befanden sich insgesamt 2.259 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer/in und Transport) – rund 8,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sank im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr hingegen um rund 3,1 Prozent. Die Zahl der weiblichen Auszubildenden entwickelte sich in den letzten Jahren positiv und belief sich zuletzt auf insgesamt 150. Im Jahr 2021 schlossen insgesamt 498 Personen ihre Ausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst erfolgreich ab. Im betrachteten Ausbildungsberuf werden nach wie vor unterdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge aufgelöst; dabei fiel die Lösungsquote in den östlichen Bundesländern zuletzt niedriger aus als in Westdeutschland. Die durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung für angehende Eisenbahnerinnen und Eisenbahner lag im Jahr 2021 weiterhin über dem Durchschnitt über allen Ausbildungsberufen.

- Berufliche Bildung

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Schiffsführerinnen und -führer** im Binnen- und Hafenverkehr im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,9 Prozent auf insgesamt 4.255 Beschäftigte ab. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe erreichte rund 6,4 Prozent. Mit rund 23,2 Prozent erreichte der Anteil der Schiffsführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsbürgerschaft an den Gesamtbeschäftigten einen neuen Höchstwert. Besonders stark vertreten waren Schiffsführerinnen und -führer aus anderen EU-Ländern – insbesondere aus Polen, Tschechien und Rumänien. Die Anzahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt ging indes weiter zurück. Im Jahr 2020 wurden insgesamt noch 381 Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt sowie 264 Unternehmen der Personenschifffahrt registriert. Der Arbeitsmarkt wurde im Jahr 2021 weiterhin von der Corona-Pandemie beeinflusst. So lag die Zahl der arbeitslos gemeldeten Schiffsführerinnen und -führer im Oktober 2021 zwar rund 16,3 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert, allerdings weiterhin deutlich über dem Vorkrisenniveau.

Binnenschifferinnen und
Binnenschiffer
- Arbeitsmarktsituation

Nach Unternehmensangaben nahmen die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung vor allem in der ersten Jahreshälfte 2021 weiter Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Binnenschifferinnen und Binnenschiffen. Im Zuge der Einreiseverordnung der Bundesregierung vom 14. Januar 2021 kam es bei den Unternehmen zu Unsicherheiten bei der Personalplanung, da die zeitlichen Vorgaben zur Nachweispflicht, nicht mit dem Corona-Virus SARS-CoV-2 infiziert zu sein, für das fahrende Personal kaum einzuhalten waren. Darüber hinaus berichteten Unternehmen, dass sie aufgrund bestehender Quarantänebestimmungen ihr fahrendes Personal – insbesondere aus Osteuropa – bis zu sechs Wochen auf dem Schiff ließen. In der zweiten Jahreshälfte 2021 wiesen die befragten Unternehmen auf große Probleme hin, geeignetes Personal für ihre Schiffe

- Arbeitsbedingungen

zu finden. Ergänzend zu der im Jahr 2019 getroffenen Einigung auf einen Rahmen- und Vergütungstarif für die deutsche Güterbinnenschifffahrt wurden im Februar 2021 Corona-Sonderzahlungen für das Schiffspersonal vereinbart. Sämtlichen Besatzungsmitgliedern wurde unabhängig von ihrer Eingruppierung eine Einmalzahlung in Höhe von 590 Euro gezahlt; Auszubildende erhielten einmalig 295 Euro.

Im Jahr 2021 befanden sich insgesamt 330 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer; damit setzte sich der Rückgang des Vorjahres fort. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge nahm im Jahr 2021 ebenfalls weiter ab und fiel auf den niedrigsten Wert Stand der letzten Jahre. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden belief sich im Jahr 2021 auf rund 12,7 Prozent. Insgesamt schlossen im Jahr 2021 99 Personen ihre Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer erfolgreich ab. Nach wie vor werden in der betrachteten Berufsgruppe überdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge aufgelöst. Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für angehende Binnenschifferinnen und Binnenschiffer lag im Jahr 2021 weiterhin über dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe. Allerdings hat sich die Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in den letzten Jahren immer mehr dem Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe angepasst.

- Berufliche Bildung

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 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/Lkw), Schienenfahrzeugführerinnen und -führer sowie Binnenschifferinnen und Binnenschiffer. Grundlage für die Abgrenzung der einzelnen Berufsgruppen bildet die aktuelle Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) der Bundesagentur für Arbeit.

Ausgangslage

In den Kapiteln 3 bis 5 werden die Entwicklungen in den oben genannten Berufsbildern dargestellt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf dem Jahr 2021. 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 befanden sich am Ende des Jahres 2021 insgesamt 561.561 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/Lkw) (Berufsgruppe 5212) in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 1). Damit sank deren Gesamtzahl im Vergleich zum Vorjahr um 2.360 Fahrerinnen und Fahrer bzw. rund 0,4 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2019 um 10.687 Fahrerinnen und Fahrer bzw. rund 1,9 Prozent. Neuerlichen Rückgängen bei den deutschen Beschäftigten standen abermals Zuwächse bei Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft gegenüber. Der Anteil der Berufskraftfahrerinnen entwickelte sich in den letzten Jahren positiv und lag zuletzt bei rund 2,1 Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrern mit ausländischer Staatsbürgerschaft verzeichnete in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg. Lag deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten im Jahr 2019 noch bei rund 22,8 Prozent, erreichte er im Jahr 2021 rund 26,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl ausländischer Fahrerinnen und Fahrer um rund 7,2 Prozent auf 146.640. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und

Beschäftigungsentwicklung

-fahrer legte im Jahr 2021 weiter auf rund 6,1 Prozent zu. Insgesamt 34.507 Teilzeitbeschäftigte bedeuteten im Vorjahresvergleich eine Zunahme von rund 1,4 Prozent.

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

	2019		2020		2021	
Insgesamt	572.248	(100)	563.921	(100)	561.561	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	561.308	(98,1)	552.701	(98,0)	549.615	(97,9)
Frauen	10.940	(1,9)	11.220	(2,0)	11.946	(2,1)
Deutsche	441.625	(77,2)	426.807	(75,7)	414.913	(73,9)
Ausländer	130.238	(22,8)	136.763	(24,3)	146.640	(26,1)
unter 25 Jahre	15.632	(2,7)	15.740	(2,8)	15.065	(2,7)
25 bis unter 55 Jahre	376.497	(65,8)	364.511	(64,6)	356.523	(63,5)
55 bis unter 65 Jahre	163.731	(28,6)	167.000	(29,6)	171.667	(30,6)
65 Jahre und älter	16.388	(2,9)	16.670	(3,0)	18.306	(3,3)
in Vollzeit	538.215	(94,1)	529.891	(94,0)	527.054	(93,9)
in Teilzeit	34.033	(5,9)	34.030	(6,0)	34.507	(6,1)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	59.175	(10,3)	59.187	(10,5)	58.916	(10,5)
mit anerkanntem Berufsabschluss	391.642	(68,4)	386.768	(68,6)	386.764	(68,9)
mit akademischem Berufsabschluss	6.194	(1,1)	6.701	(1,2)	7.238	(1,3)
Ausbildung unbekannt	115.237	(20,1)	111.265	(19,7)	108.643	(19,3)

Quelle: Bundeagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Anteile der älteren Berufskraftfahrerinnen und -fahrer haben sich im Jahr 2021 weiter erhöht. Am Ende des letzten Jahres vereinten Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren Anteile von rund 30,6 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Auf sozialversicherungspflichtige Fahrerinnen und Fahrer ab 65 Jahren entfielen zuletzt Anteile von rund 3,3 Prozent. Absolut nahm deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,6 Prozent auf 18.306 zu. Die Zahl der 25- bis unter 55-Jährigen war in den letzten Jahren rückläufig. Im Jahr 2021 nahm sie im Vorjahresvergleich um rund 2,2 Prozent auf 356.523 ab; dies entsprach einem Anteil an den Gesamtbeschäftigten von rund 63,5 Prozent (2020: 64,6 Prozent). Trotz Anteilsverlusten bildeten die 25- bis unter 55-jährigen Fahrerinnen und Fahrer weiterhin die größte Beschäftigtengruppe. Die Anzahl der unter 25-Jährigen in der betrachteten Berufsgruppe sank im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,3 Prozent auf insgesamt 15.065 Fahrerinnen und Fahrer. Dies entsprach einem Anteil von rund 2,7 Prozent an den Gesamtbeschäftigten.

Altersstruktur
der Beschäftigten

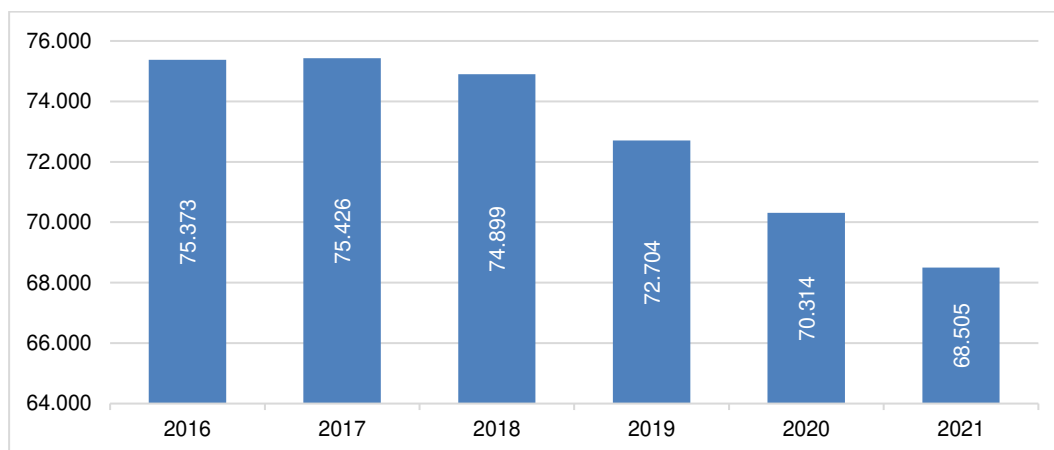
Weiter zugenommen hat der Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einem akademischen Berufsabschluss. Im Jahr 2021 traf dies auf insgesamt 7.238 Fahrerinnen und Fahrer zu. Dies waren 537 Fahrerinnen und Fahrer bzw. rund 8,0 Prozent mehr als im Vorjahr. Ebenfalls eine steigende Tendenz weist der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Fahrerinnen und Fahrer mit einem anerkannten Berufsabschluss auf, der im Jahr 2021 rund 68,9 Prozent erreichte (2020: 68,6 Prozent). Damit bildeten Fahrerinnen und Fahrer mit einem anerkannten Berufsabschluss weiterhin die größte Beschäftigtengruppe. Der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer, bei denen die Ausbildung unbekannt ist, betrug im Jahr 2021 bei rückläufiger Tendenz rund 19,3 Prozent. Der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer, die keinen beruflichen Bildungsabschluss nachweisen können, lag wie im Vorjahr bei rund 10,5 Prozent.

Beruflicher Abschluss

Die rückläufige Gesamtzahl der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer wird von einer sinkenden Anzahl an geringfügig beschäftigten Fahrerinnen und Fahrern begleitet. Zuletzt betrug deren Anzahl 68.505. Dies war der niedrigste Wert der letzten sechs Jahre (siehe Abbildung 1). Im Vergleich zum Vorjahr nahm sie um rund 2,6 Prozent ab.

Geringfügige Beschäftigte

Abbildung 1: Entwicklung der Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Stichtag: jeweils 31.12.)



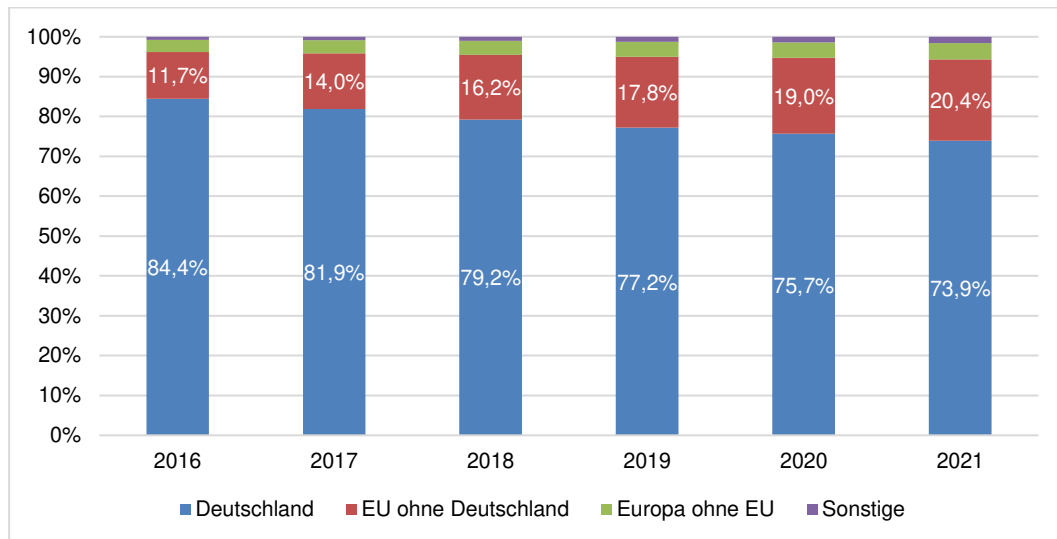
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft nahm in den letzten Jahren zu. Abbildung 2 differenziert dahingehend die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach ihrer Nationalität für den Zeitraum von 2016 bis 2021. Der kumulierte Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft betrug demnach im Jahr 2021 rund 26,1 Prozent, der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer mit deutscher Staatsbürgerschaft entsprechend rund 73,9 Prozent. Im Jahr 2016 lag der kumulierte Anteil der ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten noch bei rund 15,6 Prozent. Hohe jährliche Zuwächse zeigten sich seitdem insbesondere bei Beschäftigten mit einer Staatsbürgerschaft eines anderen Landes der Europäischen Union (EU). Deren Anzahl hat sich im Betrachtungszeitraum auf insgesamt 114.664 nahezu verdoppelt. Die Anteile der Beschäftigten in der betrachteten Berufs-

Herkunft der Beschäftigten

gruppe mit einer Staatsbürgerschaft eines Landes des afrikanischen bzw. asiatischen Kontinents sind in den letzten Jahren ebenfalls gestiegen. Zuletzt wurden 1.920 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer Staatsbürgerschaft eines afrikanischen Landes, weitere 5.948 Fahrerinnen und Fahrer mit einer Staatsbürgerschaft eines asiatischen Landes registriert. Im Vergleich zum Jahr 2016 entsprach dies in den beiden Gruppen Zuwächsen von 647 bzw. 3.770 Beschäftigten.

Abbildung 2: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrerinnen und -fahrer nach Herkunft (Stichtag: jeweils am 31.12.)

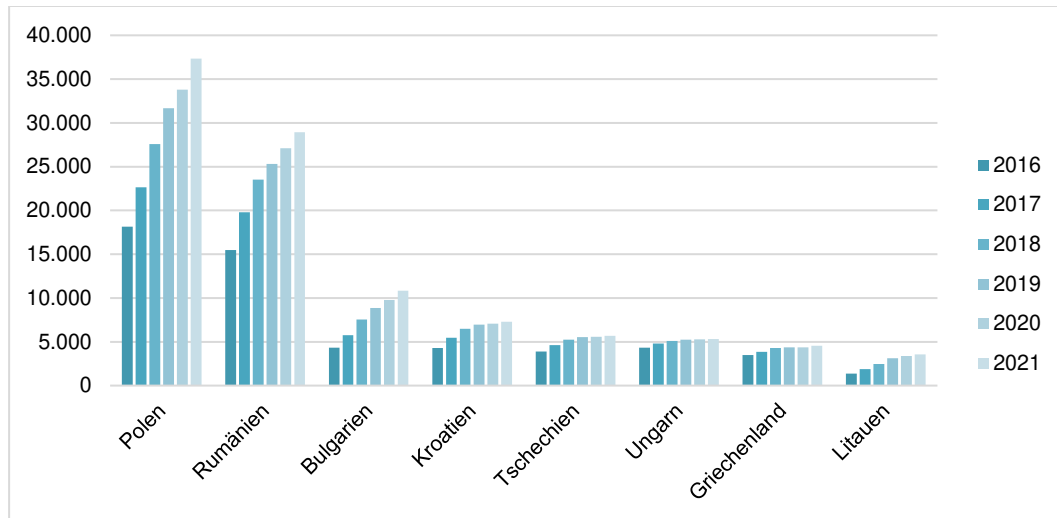


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 3 zu entnehmen ist, stammt der überwiegende Teil ausländischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus den EU-Mitgliedstaaten Polen und Rumänien. Im Jahr 2021 belief sich die Anzahl polnischer Beschäftigter auf insgesamt 37.332, die Anzahl rumänischer Beschäftigter auf 28.946. Bei beiden Nationalitäten waren im Vorjahresvergleich Zuwächse in Höhe von rund 10,5 Prozent bzw. rund 6,8 Prozent zu verzeichnen. Letzteres galt gleichsam für Fahrerinnen und Fahrer aus Bulgarien (+11,0 Prozent), Kroatien (+3,4 Prozent), Tschechien (+1,7 Prozent), Ungarn (+0,6 Prozent), Griechenland (+4,2 Prozent) sowie Litauen (+5,4 Prozent).

Beschäftigte aus
EU-Staaten

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



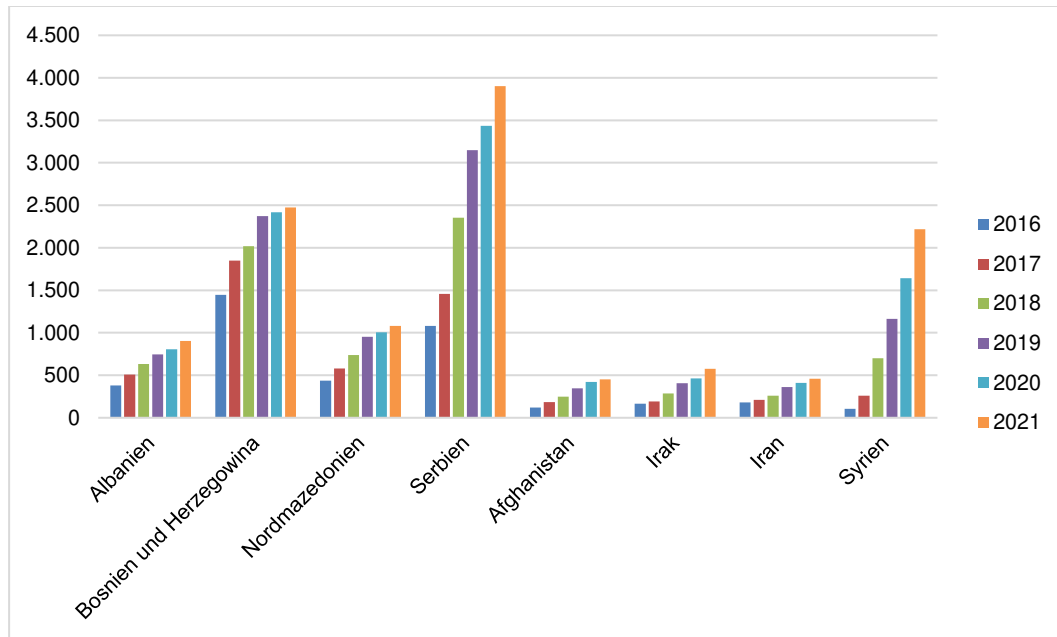
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 4 zeigt anhand von Daten der Bundesagentur für Arbeit die Entwicklung sozialversicherungspflichtig beschäftigter Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus ausgewählten Ländern außerhalb der EU im Zeitraum von 2016 bis 2021. Es ist zu erkennen, dass insbesondere die Zahl der Beschäftigten aus Syrien seit dem Jahr 2016 deutlich angestiegen ist. Im Jahr 2021 waren 2.217 Fahrerinnen und Fahrer mit syrischer Staatsbürgerschaft sozialversicherungspflichtig beschäftigt; dies entsprach einem Zuwachs von 2.111 Personen aus Syrien im Vergleich zum Jahr 2016. Die Zahl der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus Serbien stieg seit dem Jahr 2016 ebenfalls an. Waren im Jahr 2016 lediglich 1.079 Fahrerinnen und Fahrer mit serbischer Staatsbürgerschaft sozialversicherungspflichtig beschäftigt, so waren es Ende des Jahres 2021 bereits 3.902 Personen.¹

Beschäftigte aus Nicht-EU-Ländern

¹ Die Bundesagentur für Arbeit weist darauf hin, dass die Statistik nicht ausschließlich vor kurzem eingewanderte Personen enthält, sondern alle Beschäftigte, die die Staatsangehörigkeit der hier im Fokus stehenden Länder besitzen; folglich auch Personen, die sich schon lange in Deutschland aufhalten.

Abbildung 4: 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 (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

3.2 Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen¹ nahmen die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung im Jahr 2021 weiterhin wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern. Insbesondere die sogenannte 3G-Regelung, die im November 2021 im Zuge der Neuerungen im Infektionsschutzgesetz eingeführt wurde, führte zu zusätzlichen Belastungen. Demnach wurde der Zugang zu Arbeitsstätten nur noch geimpften, genesenen oder negativ getesteten Personen gewährt. Ein Teil der Unternehmen knüpfte die Gewährung des Zutritts von Fahrerinnen und Fahrern zu ihren Be- und Entladestellen an die 3G-Regelung, teilweise sogar an die 2G-Regelung, mit der Folge, dass bei Fehlen entsprechender Nachweise die Befahrung des Firmengeländes bzw. die Be- bzw. Entladung von Fahrzeugen untersagt wurde. In der Praxis führte dies dazu, dass betroffene Touren aufgrund verweigerter Zugänge zu Lade- bzw. Entladestellen oder fehlender Testmöglichkeiten für das Fahrpersonal teilweise nur mit erheblichem zeitlichen und finanziellen Zusatzaufwand bzw. gar nicht abgewickelt werden konnten. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen hatten nicht geimpfte Fahrerinnen und Fahrer aufgrund von Konzepten zur Kontaktvermeidung, die keine zusätzlichen Testungen erforderten, vielerorts zwar keine

Auswirkungen der Corona-Pandemie

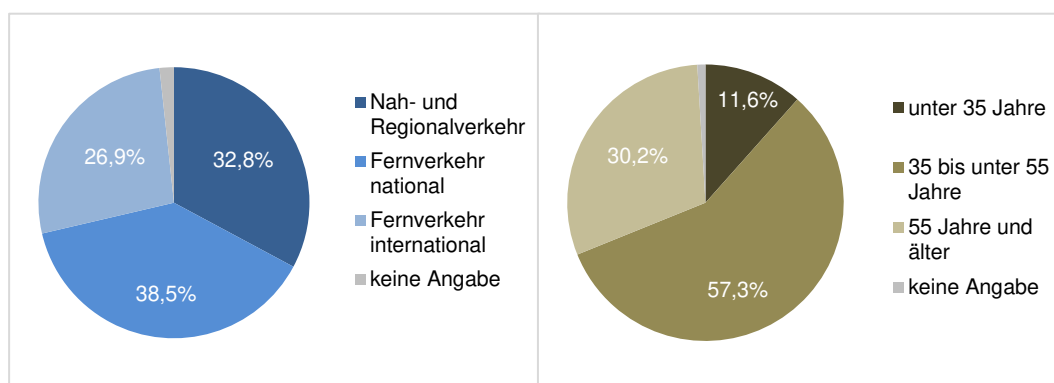
¹ Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat das Bundesamt gebeten, im Rahmen der Marktbeobachtung über die Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt zu berichten. Die ausführlichen Ergebnisse sind den Corona-Wochenberichten des Bundesamtes zu entnehmen. Die Ergebnisse wurden insbesondere durch umfangreiche Befragungen durch die Außendienstmitarbeiterinnen und -mitarbeiter des Bundesamtes von Marktteilnehmern erlangt.

Probleme an Laderampen, dennoch stieg der zeitliche Aufwand in der Disposition deutlich an.

Die hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie nahmen in den vergangenen zwei Jahren auf zahlreiche Lebensbereiche wesentlichen Einfluss. Um nähere Anhaltspunkte über die Entwicklung der Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern während der Corona-Pandemie zu gewinnen, führte das Bundesamt im Sommer 2022 eine bundesweite Befragung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern durch. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, wie sich die Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie auf die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer und die Attraktivität des Berufsbildes ausgewirkt haben. Insgesamt nahmen 527 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus dem gewerblichen Güterverkehr an der freiwilligen Befragung teil. Rund 32,8 Prozent der befragten Fahrerinnen und Fahrer waren im Nah- und Regionalverkehr tätig; rund 38,5 Prozent führten überwiegend Fahrten im nationalen Fernverkehr, weitere rund 26,9 Prozent im internationalen Fernverkehr durch (siehe linke Seite der Abbildung 5).¹ Rund 11,6 Prozent der Befragten waren jünger als 35 Jahre, rund 57,3 Prozent im Alter von 35 bis unter 55 Jahren und rund 30,2 Prozent 55 Jahre oder älter (siehe rechte Seite der Abbildung 5). Diese Altersverteilung entspricht approximativ der Altersstruktur der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, die die obige Statistik der Bundesagentur für Arbeit ausweist. Differenziert nach ihrem Tätigkeitsschwerpunkt arbeitete der überwiegende Teil der jüngeren Befragten vorrangig im Nah- und Regionalverkehr (rund 36,3 Prozent). In den Altersgruppen der 35- bis unter 55-Jährigen sowie der 55-Jährigen und älteren führten die befragten Fahrerinnen und Fahrer hingegen hauptsächlich Fahrten im nationalen Fernverkehr aus (rund 39,7 bzw. 42,8 Prozent).

BAG-Befragung
- Stichprobe

Abbildung 5: Ergebnisse der Fahrerbefragung bezüglich des Tätigkeitsschwerpunktes sowie des Alters (Angaben in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

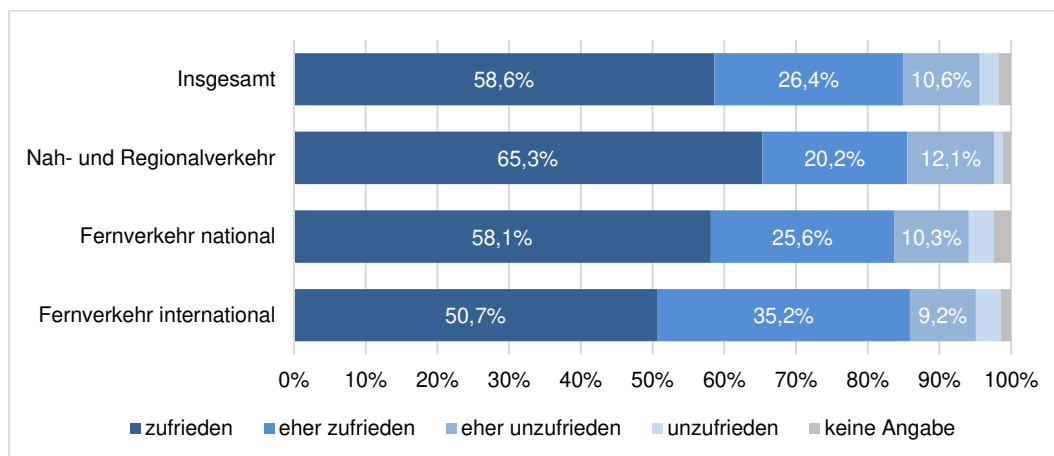
Abbildung 6 zeigt die Befragungsergebnisse zur Zufriedenheit der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit ihren Arbeitsbedingungen. Demnach gaben kumuliert rund 85,0 Prozent

- Zufriedenheit im Beruf

¹ Als Nah- und Regionalverkehr gelten Fahrten mit einer Entfernung bis 150 km; als Fernverkehr Fahrten mit einer Entfernung von mehr als 150 km.

aller befragten Fahrerinnen und Fahrer an, mit ihren Arbeitsbedingungen zufrieden (rund 58,6 Prozent) oder eher zufrieden (rund 26,4 Prozent) zu sein. Lediglich rund 2,7 Prozent der Befragten waren mit ihren Arbeitsbedingungen unzufrieden; weitere rund 10,6 Prozent gaben an, eher unzufrieden zu sein. Eine Differenzierung der Ergebnisse nach dem Tätigkeitsschwerpunkt der Befragten zeigt, dass Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im internationalen Fernverkehr sich in geringerem Maße mit ihren Arbeitsbedingungen zufrieden zeigten. Während im internationalen Fernverkehr tätige Befragte zu rund 50,7 Prozent mit ihren Arbeitsbedingungen vollends zufrieden waren, lagen die entsprechenden Anteilswerte im nationalen Fernverkehr sowie im Nah- und Regionalverkehr bei rund 58,1 Prozent bzw. rund 65,3 Prozent. Entsprechend höher fiel unter den Fahrerinnen und Fahrern, die im Nah- und Regionalverkehr tätig waren, der Anteil jener aus, die den Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers weiterempfehlen (rund 56,0 Prozent). Die Fernfahrerinnen und -fahrer rieten hingegen überwiegend von der Berufswahl ab.

Abbildung 6: Ergebnisse der Fahrerbefragung „Mit meinen Arbeitsbedingungen bin ich ...“ differenziert nach Tätigkeitsschwerpunkt (Angaben in Prozent)



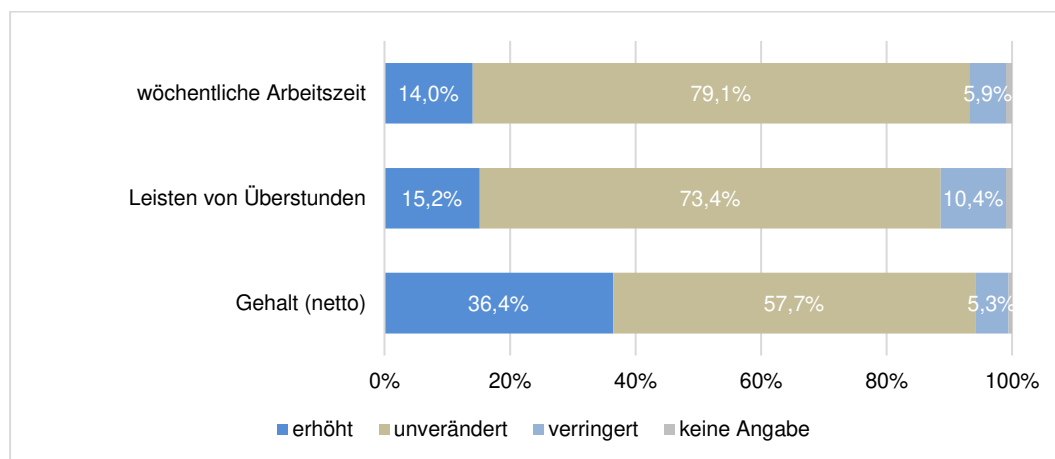
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Insgesamt gab die Hälfte aller befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer an, eine positive Entwicklung ihrer Arbeitsbedingungen seit Ausbruch der Corona-Pandemie wahrgenommen zu haben, wobei die Fahrerinnen und Fahrer im Nah- und Regionalverkehr diese Antwortmöglichkeit häufiger wählten als die Fernfahrerinnen und -fahrer. Kumuliert gaben rund 54,8 Prozent der im Nah- und Regionalverkehr Beschäftigten an, dass sich ihre Arbeitsbedingungen seit Ausbruch der Corona-Pandemie verbessert bzw. eher verbessert hätten. Signifikant geringer war der entsprechende Wert bei den Beschäftigten mit Schwerpunkt im nationalen (rund 50,5 Prozent) bzw. im internationalen Fernverkehr (rund 44,9 Prozent). Von einer positiven Entwicklung der Arbeitsbedingungen berichteten besonders häufig jene Befragte, deren Nettogehalt nach eigenen Aussagen seit Ausbruch der Corona-Pandemie erhöht wurde. Auch diejenigen, die eine Verbesserung der Wertschätzung für Ihre Arbeit und des Arbeitsklimas im Unternehmen seit Beginn der Corona-Pandemie wahrnahmen, sprachen überwiegend von verbesserten bzw. eher verbesserten Arbeitsbedingungen.

- Veränderung der Arbeitsbedingungen

Neben der Bewertung der Arbeitsbedingungen insgesamt evaluierten die befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer spezifische Faktoren, die einen wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen haben können, hinsichtlich ihrer Veränderung seit Ausbruch der Corona-Pandemie. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in den Abbildungen 7.1 und 7.2. Demnach erhöhte sich für rund 14,0 Prozent aller Befragten die wöchentliche Arbeitszeit seit Ausbruch der Corona-Pandemie; bei rund 5,9 Prozent der Befragten verringerte sie sich, bei rund 79,1 Prozent der Befragten blieb sie unverändert. Darüber hinaus leisteten insgesamt rund 15,2 Prozent der Befragten seit Ausbruch der Corona-Pandemie mehr Überstunden, rund 10,4 Prozent verrichteten weniger Überstunden. Mehr als ein Drittel der befragten Fahrerinnen und Fahrer gaben an, dass sich ihr Nettogehalt seit Ausbruch der Corona-Pandemie erhöht habe; bei rund 57,7 Prozent blieb es unverändert. Rund 5,3 Prozent der Befragten erhielten nach eigenen Angaben weniger Gehalt als vor der Pandemie.

Abbildung 7.1: Ergebnisse der Fahrerbefragung „Wie haben sich ... seit Ausbruch der Corona-Pandemie verändert?“ (Angaben in Prozent)

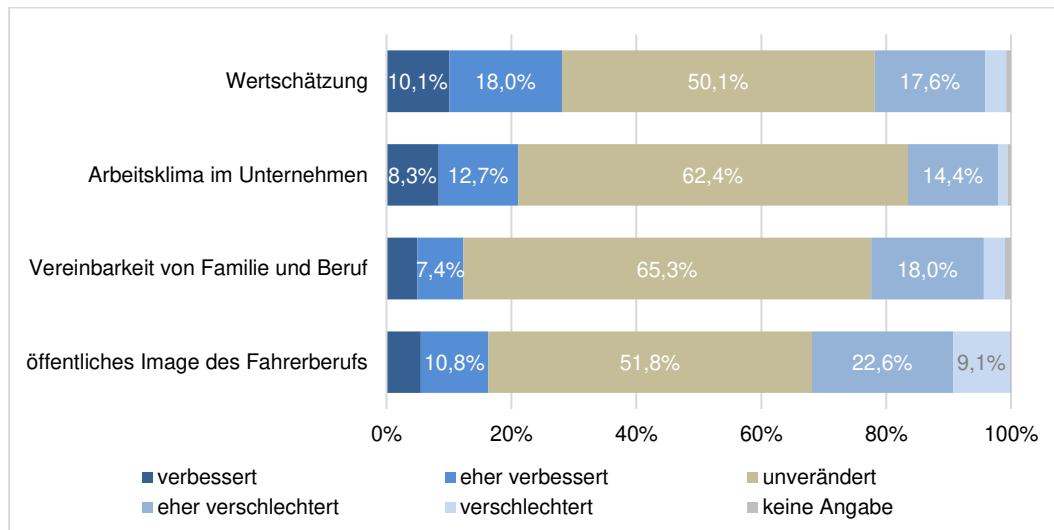


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 7.2 stellt weitere Umfrageergebnisse dar. Demnach entwickelte sich nach Angaben der befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer insbesondere die Wertschätzung, die sie für ihre Arbeit erhalten, seit Ausbruch der Corona-Pandemie positiv. Insgesamt gaben kumuliert rund 28,1 Prozent der Befragten an, dass sich diese verbessert bzw. eher verbessert habe; rund 21,1 Prozent empfanden eine Verschlechterung der Wertschätzung. Mehr als ein Drittel der Befragten gab an, eine Veränderung des Arbeitsklimas wahrgenommen zu haben. Kumuliert rund 21,1 Prozent der Befragten vermerkten, dass sich dieses verbessert bzw. eher verbessert habe; rund 15,9 Prozent der Befragten berichteten gegenteiliges. Veränderungen in Bezug auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wurden ebenfalls von rund einem Drittel der befragten Fahrerinnen und Fahrer festgestellt. Diesbezüglich nahmen rund 21,4 Prozent der Befragten eine Verschlechterung wahr, deutlich weniger eine Verbesserung (rund 12,3 Prozent). In Bezug auf das öffentliche Image des Fahrerberufs gab knapp ein Drittel der befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer an, dass sich dieses aus ihrer Sicht seit Ausbruch der Corona-Pandemie verschlechtert

bzw. eher verschlechtert habe; lediglich rund 5,5 Prozent der Befragten wählten die Antwortmöglichkeit „verbessert“, weitere rund 10,8 Prozent die Kategorie „eher verbessert“.

Abbildung 7.2: Ergebnisse der Fahrerbefragung „Wie haben sich ... seit Ausbruch der Corona-Pandemie verändert?“ (Angaben in Prozent)

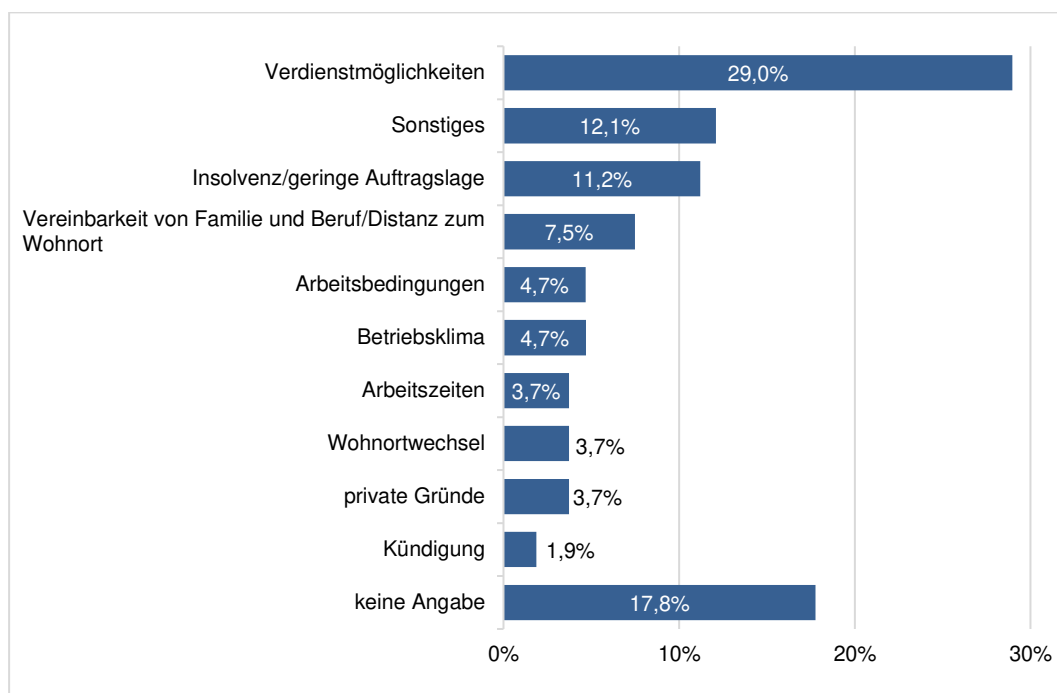


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Im Rahmen der Befragungen des Bundesamtes gaben rund 19,0 Prozent der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer an, seit Ausbruch der Corona-Pandemie ihren Arbeitgeber gewechselt zu haben. Vorrangig erfolgte der Arbeitgeberwechsel aufgrund der Verdienstmöglichkeiten (siehe Abbildung 8). Rund 29,0 Prozent aller befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, die seit Ausbruch der Corona-Pandemie ihren Arbeitgeber gewechselt haben, gaben an, bei ihrem neuen Arbeitgeber mehr zu verdienen. Darüber hinaus wurde von rund 11,2 Prozent der Befragten angegeben, dass ihr ehemaliger Arbeitgeber im Zuge der Pandemie Insolvenz anmelden musste oder die Auftragslage für eine Weiterbeschäftigung zu gering war. Für rund 7,5 Prozent der befragten Fahrerinnen und Fahrer lag der Grund für den Wechsel in der Distanz zwischen Unternehmensstandort und Wohnort und damit einhergehend in einer Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Vereinzelt wurde angegeben, dass aufgrund einer kürzeren Strecke zum Arbeitsplatz nunmehr täglich oder zumindest am Wochenende nach Hause gefahren werden könne. Jeweils rund 3,7 Prozent der Befragten, die ihren Arbeitgeber gewechselt hatten, gaben hierfür bessere Arbeitszeiten, einen Wohnortwechsel bzw. private Gründe an.

- Arbeitgeberwechsel

Abbildung 8: Ergebnisse der Fahrerbefragung „Wenn Sie seit Ausbruch der Corona-Pandemie Ihren Arbeitgeber gewechselt haben, warum?“ (Angaben in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

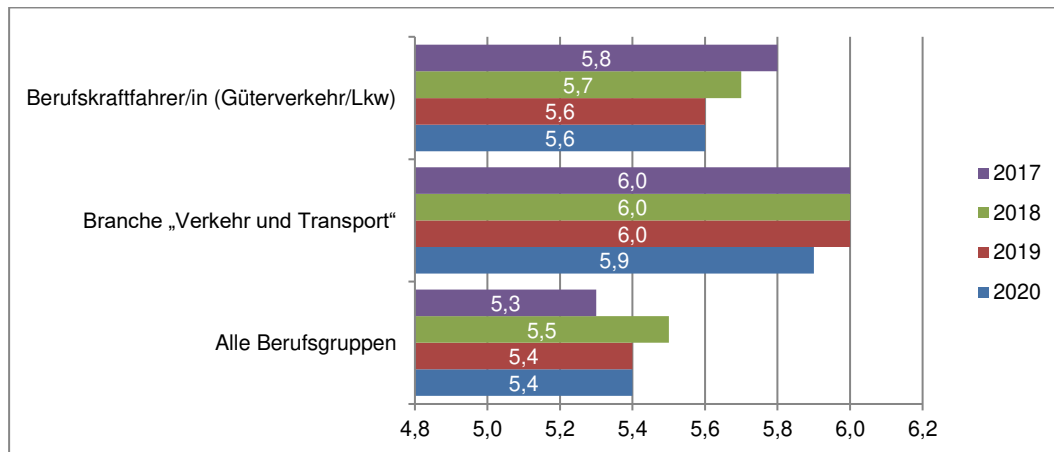
Im Arbeitsalltag sind Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verschiedenen Faktoren ausgesetzt, die zum Teil belastende Auswirkungen auf die Gesundheit haben können. Anhaltspunkte für die gesundheitliche Situation der Fahrerinnen und Fahrer liefert der jährliche Fehlzeiten-Report der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK). Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Krankenstände über alle Berufsgruppen auf Bundesebene, branchenspezifisch über alle Berufsgruppen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Transport“ sowie speziell für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/Lkw).¹ Demnach war der Krankenstand der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den letzten Jahren tendenziell rückläufig. Im Jahr 2020 lag er wie im Vorjahr bei rund 5,6 Prozent (2018: 5,7 Prozent; 2017: 5,8 Prozent). Im Vergleich zu den Krankenständen in der Verkehrs- und Transportbranche insgesamt fielen die jährlichen Krankenstände der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2020 – wie in den Jahren zuvor – geringer aus, allerdings lagen sie über den Krankenständen aller Berufsgruppen im Durchschnitt. Die Krankenstände im gesamten Verkehrs- und Transportbereich betragen im Jahr 2020 rund 5,9 Prozent, die Krankenstände über alle Berufsgruppen im Durchschnitt rund 5,4 Prozent. Der Einfluss der Corona-Pandemie im Jahr 2020 auf die Krankenstände der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer lässt sich aus den Zahlen der AOK nicht erschließen. Wie sich die Pandemie im Jahr 2021 auf die Krankenstände der Fahrerinnen und Fahrer ausgewirkt hat, lässt sich in Ermangelung aktuellerer Daten bislang nicht beurteilen. Jenseits dessen wirkte sie sich – zumindest temporär – stark auf die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus. So kam es

Krankenstand

¹ Krankenstand: Anteil der im Auswertungszeitraum angefallenen Arbeitsunfähigkeitstage am Kalenderjahr.

nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen insbesondere zu Beginn der Corona-Krise sowie während der Lockdowns zu wahrgenommen Belastungen, beispielsweise dadurch, dass Fahrerinnen und Fahrer teilweise keinen Zutritt mehr zu den Räumlichkeiten und Sanitäreinrichtungen von Kunden erhielten. Verzögerungen, die u.a. auf eingeführte Hygienestandards zurückzuführen waren, führten bei Be- und Entladeprozessen zum Teil zu erhöhten Stresspegeln.

Abbildung 9: Krankenstände berufsbezogen, branchenspezifisch sowie für alle Berufsgruppen auf Bundesebene (Angaben in Prozent)



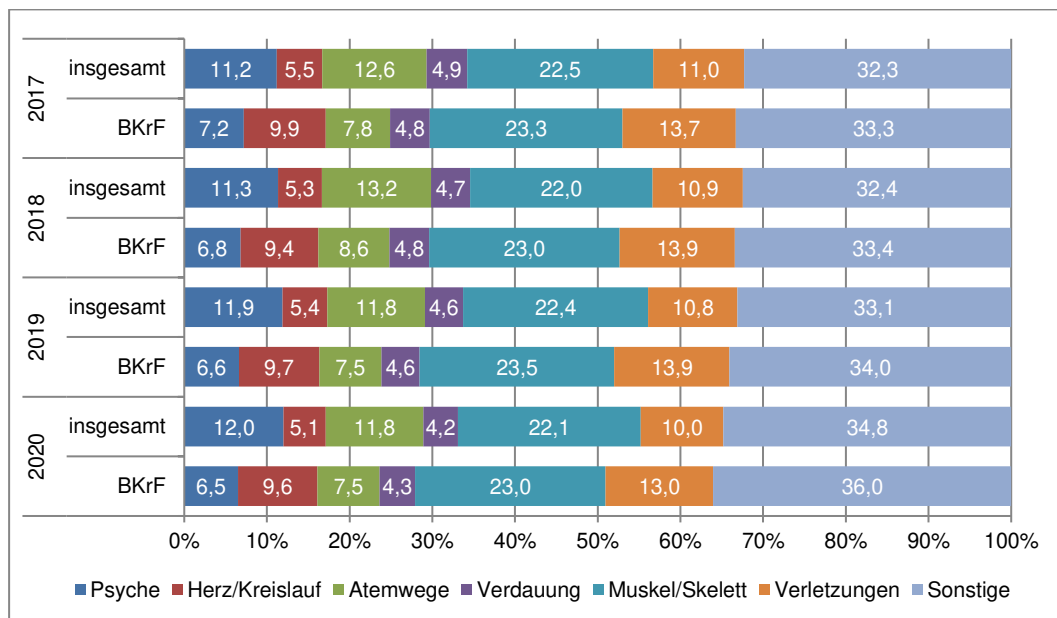
Quelle: Badura et al. (Fehlzeiten-Report). Eigene Darstellung.

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. Auf der Grundlage von Daten der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK) differenziert Abbildung 10 dahingehend die Arbeitsunfähigkeitstage (AU-Tage) von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern nach Krankheitsarten und vergleicht diese mit entsprechenden Daten über alle Berufsbilder. Demnach wiesen Fahrerinnen und Fahrer überdurchschnittlich lange Arbeitsunfähigkeitszeiten infolge von Erkrankungen des Bewegungsapparats auf. Im Jahr 2020 entfielen bei ihnen rund 23,0 Prozent aller AU-Tage auf Muskel- und Skeletterkrankungen; der Durchschnitt über alle Berufe lag bei rund 22,1 Prozent. Bei Verletzungen lagen die Werte der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ebenfalls über den durchschnittlichen Werten über alle Berufsbilder. Während im Durchschnitt über alle Berufe im Jahr 2020 rund 10,0 Prozent der AU-Tage auf Verletzungen zurückzuführen waren, lag der entsprechende Wert bei den Fahrerinnen und Fahrern bei rund 13,0 Prozent. Weit überdurchschnittlich lange Arbeitsunfähigkeitszeiten wiesen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer bei Erkrankungen des Herz-/Kreislaufsystems auf. Im Jahr 2020 entfielen bei ihnen rund 9,6 Prozent aller AU-Tage auf eine solche Erkrankung; der Durchschnitt über alle Berufe lag bei rund 5,1 Prozent. Bei den AU-Tagen aufgrund psychischer Erkrankungen wiesen die Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe hingegen unterdurchschnittliche Werte auf. Rund 6,5 Prozent aller AU-Tage der Fahrerinnen und Fahrer entfielen im Jahr

Krankheitsarten

2020 auf psychische Erkrankungen; dies war gleichbedeutend mit dem niedrigsten Anteilswert im gesamten Betrachtungszeitraum.

Abbildung 10: Arbeitsunfähigkeitstage von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern sowie Beschäftigten aller Branchen nach Krankheitsarten (Angaben in Prozent)



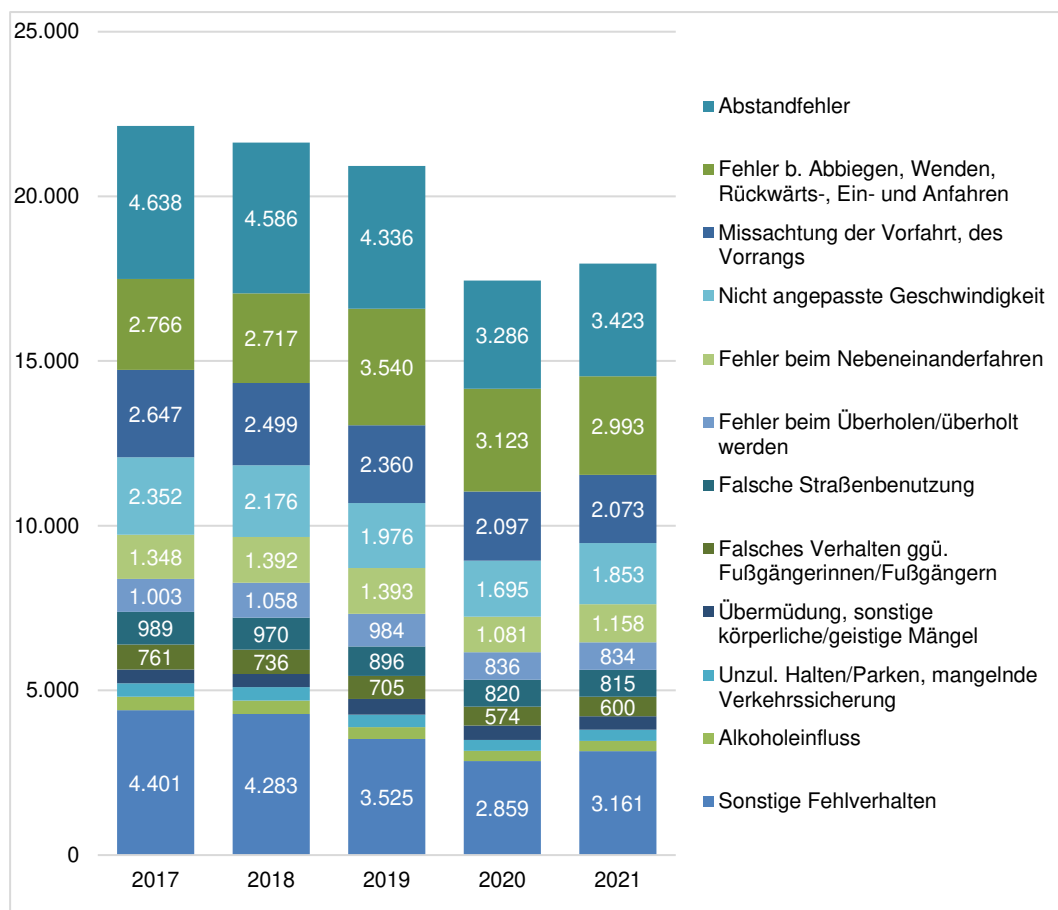
Quelle: Badura et al. (Fehlzeiten-Report). Eigene Darstellung.

Unfälle im Straßenverkehr können neben hohen Sachschäden bei den Beteiligten zum Teil zu schwerwiegenden physischen und psychischen Folgen führen. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer sind dem Risiko ausgesetzt, infolge eines Verkehrsunfalls nicht mehr arbeitsfähig zu sein und einen längeren Zeitraum auszufallen. Auf Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamts differenziert Abbildung 11 dahingehend die Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die durch Fehlverhalten der Fahrerin bzw. des Fahrers eines Güterkraftfahrzeugs verursacht wurden, nach der Unfallursache. Insgesamt 17.962 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2021 bedeuteten eine Zunahme von rund 3,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, im Vergleich zum Jahr 2017 einen Rückgang von rund 18,9 Prozent. Mit einem Anteil von rund 19,1 Prozent waren im Jahr 2021 Fehler beim Einhalten des Abstandes die häufigste Unfallursache. In 2.993 Fällen wurden Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts- sowie Ein- und Anfahren als Unfallursache identifiziert (rund 16,7 Prozent der Verkehrsunfälle). An dritter Stelle der häufigsten Unfallursachen im Jahr 2021 stand mit rund 11,5 Prozent die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs; im Vergleich zum Vorjahr sank die Zahl derartiger Fälle um rund 1,1 Prozent auf insgesamt 2.073. Auf Straßenverkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit entfielen im Jahr 2021 rund 10,3 Prozent aller durch Fehlverhalten von Fahrerinnen und Fahrern verursachten Verkehrsunfälle; absolut nahm deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,3 Prozent auf insgesamt 1.853 zu, im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 21,2 Prozent ab. Die seit Jahren zu beobachtende rückläufige Anzahl der durch Fehlverhalten von Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen verursachten Straßenverkehrsunfälle mit Personen-

Verkehrsunfälle

schaden setzte sich damit im Jahr 2021 grundsätzlich fort. Zwar zeigte sich im Vorjahresvergleich eine absolute Zunahme der in Rede stehenden Unfälle. Allerdings war im Jahr 2020 ein außergewöhnlich hoher Rückgang zu verzeichnen, der auf ein verringertes Verkehrsaufkommen aufgrund des Lockdowns während der Corona-Pandemie bzw. der Corona-Maßnahmen zurückzuführen sein dürfte.

Abbildung 11: Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden verursacht durch Fehlverhalten der Fahrerin bzw. des Fahrers von Güterkraftfahrzeugen differenziert nach Unfallursache



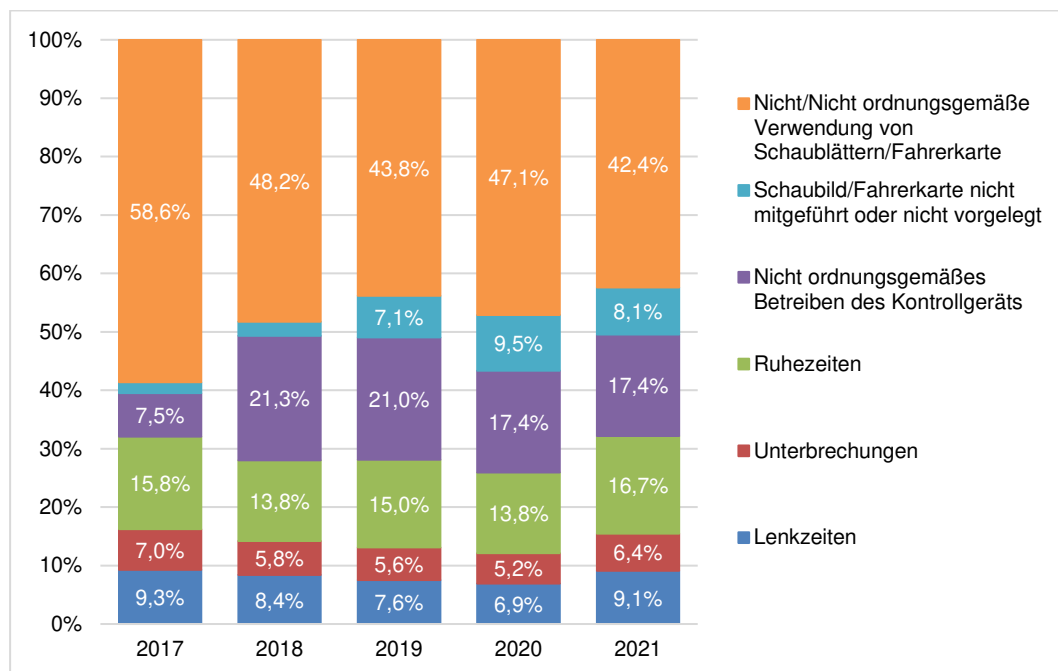
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Im Jahr 2021 wurden seitens des Bundesamtes insgesamt 111.134 Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung der Vorschriften des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Rund 26,1 Prozent der Fahrzeuge waren in Deutschland gemeldet, die übrigen 73,9 Prozent in einem anderen Staat. Insgesamt wurden 18.302 Fahrzeuge beanstandet. Die Beanstandungsquote betrug im Jahr 2021 rund 16,5 Prozent. Insgesamt wurden 72.603 Verstöße festgestellt. Rund 16,7 Prozent der Verstöße im Fahrpersonalrecht waren im Jahr 2021 auf nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Ruhezeiten zurückzuführen, rund 9,1 Prozent auf Lenkzeitverstöße und weitere rund 6,4 Prozent auf ein nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Fahrtunterbrechungen (siehe Abbildung 12). Verstöße wegen des nicht ordnungsgemäßen Betriebes des Kontrollgeräts lagen im Jahr 2021 mit rund 17,4 Prozent auf gleichem Niveau wie im Vorjahr. Verstöße wegen nicht bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schablätteln bzw. Fahrerkarten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr anteilmäßig

BAG-Straßenkontrollen

auf rund 42,4 Prozent. Rund 8,1 Prozent aller Verstöße entfielen zuletzt auf die Kategorie „Schaubild/Fahrerkarte nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt“. Während die Anteile der Ruhe- und Lenkzeitverstöße sowie des Nichteinhaltens der Fahrtenunterbrechungen im Jahr 2021 im Vergleich zu den Vorjahren zunahmen, sanken zuletzt die Verstoßanteile im Zusammenhang mit der Verwendung, Mitführung und Vorlage von Schaublättern bzw. Fahrerkarten.

Abbildung 12: Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes festgestellte Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts im Zeitraum von 2017 bis 2021 (Anteile in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Tarifdatenbank des Statistischen Bundesamts gibt Auskunft über ausgewählte Tariflöhne für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Abbildung 13 stellt exemplarisch deren Entwicklung in ausgewählten Bundesländern dar. Demnach zeigen sich im Zeitraum von 2020 bis 2022 sowohl bezüglich der Höhe der tariflichen Stundenlohnsätze von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern als auch der prozentualen Zuwächse teilweise deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Region sowie der Berufserfahrung. Während in Nordrhein-Westfalen die Stundenlohnsätze für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer abgeschlossenen Ausbildung und anschließender mehrjähriger Fahrpraxis im Jahr 2021 bei rund 14,08 Euro lagen, wurden in Niedersachsen trotz Lohnsteigerungen zu Jahresbeginn in Höhe von rund 2,42 Prozent lediglich 11,83 Euro pro Stunde bei ähnlicher Qualifikation erreicht. Zum 1. Januar 2022 wurde der Stundenlohn der Fahrerinnen und Fahrer in Niedersachsen um rund 5,83 Prozent auf 12,52 Euro erhöht; trotz dieser deutlichen Erhöhung lag er weiterhin unter dem Lohnniveau in Nordrhein-Westfalen. Der gesetzliche Mindestlohn liegt seit dem 1. Juli 2022 bei 10,45 Euro pro Stunde, ab dem 1. Oktober 2022 steigt er auf 12,00 Euro pro Stunde. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Südbaden mit einer mindestens 15-jährigen beruflichen Erfahrung auf schweren Fahrzeugen erhielten im September 2020 eine Lohnerhöhung von rund 2,18 Prozent auf 15,95 Euro pro Stunde.

Tarifliche Vergütung

Abbildung 13: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung sowie Fahrpraxis im Zeitraum von 2020 bis 2022

Brandenburg Wirtschaftszweig: Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (522)	+2,12%				13,47€/h				+4,90%				14,13€/h											
Niedersachsen¹⁾ Wirtschaftszweig: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte (494)	+3,49%				11,55€/h				+2,42%				11,83€/h				+5,83%				12,52€/h			
Nordrhein-Westfalen²⁾ Wirtschaftszweig: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte (494)	+1,74%				14,02€/h				+0,43%				14,08€/h											
Südbaden³⁾ Wirtschaftszweig: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte (494)	15,61€/h				+2,18%				15,95€/h															
	J	A	J	O	J	A	J	O	J	A	J	O	J	A	J	O	J	A	J	O				
	2020				2021				2022															
Verbraucherpreisindex insgesamt, Veränderung zum Vorjahr lt. Statistischem Bundesamt	2020: +0,5%				2021: +3,1%				2022: keine Angabe															

¹⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung bei anschließender vierjähriger Fahrpraxis.

²⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung bei anschließender zweijähriger einschlägiger Fahrpraxis.

³⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung sowie mindestens 15-jähriger Tätigkeit auf schweren Fahrzeugen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Tarifdatenbank). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

3.3 Berufliche Bildung

Nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) kann eine Qualifizierung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer auf drei alternativen Wegen erfolgen. Zum einen besteht für junge Erwachsene die Möglichkeit, eine dreijährige Ausbildung in einem Betrieb zu absolvieren, zum anderen die Option, die Voraussetzungen für die Ausübung des Fahrerberufs über die Grundqualifikation bzw. die beschleunigte Grundqualifikation zu erwerben.¹ Die Absolventinnen und Absolventen der (beschleunigten) Grundqualifikation stehen dem Arbeitsmarkt vergleichsweise schneller zur Verfügung, da die Dauer der Qualifizierung im Vergleich zum Abschluss der Berufsausbildung deutlich geringer ist. Die Grundqualifikation gilt als bestanden, wenn erfolgreich eine 240-minütige theoretische und eine 210-minütige praktische Prüfung bei der IHK abgelegt wurden. Die beschleunigte Grundqualifikation wird durch die Teilnahme an einer 140-stündigen Schulung bei einer

Wege zum Beruf

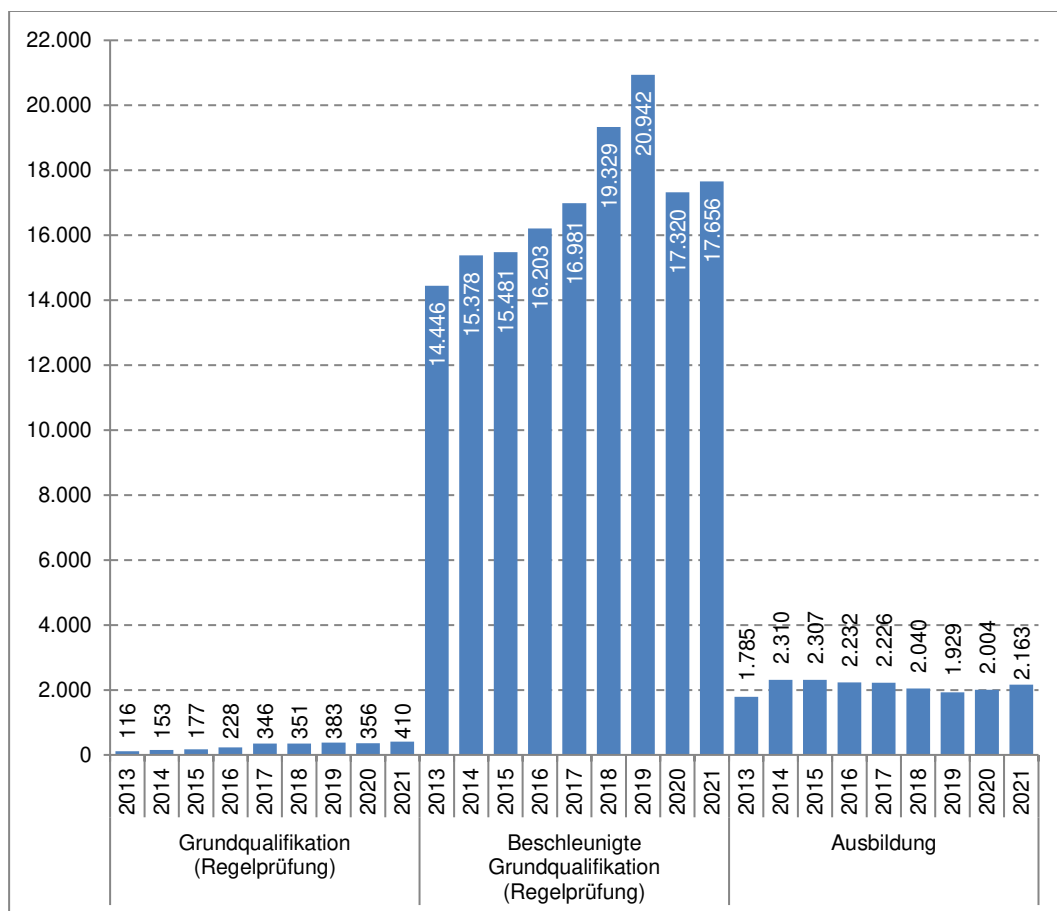
¹ Bei Fahrten im Güterkraftverkehr, bei denen die Führerscheinklasse C oder CE erforderlich ist, gilt ein Mindestalter von 18 bzw. 21 Jahren, wenn ein Nachweis zur Grundqualifikation bzw. beschleunigten Grundqualifikation mitgeführt wird. Werden Fahrten, bei denen die Führerscheinklasse C1 oder CE1 erforderlich ist, durchgeführt, gilt ein Mindestalter von 18 Jahren, wenn ein Nachweis zur Grundqualifikation oder beschleunigten Grundqualifikation mitgeführt wird.

anerkannten Ausbildungsstätte mit einer abschließenden 90-minütigen theoretischen Prüfung bei der IHK erworben. Darüber hinaus ist nach dem BKrFQG eine 35-stündige Weiterbildung für alle berufstätigen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer alle fünf Jahre verpflichtend. Bis Mai 2021 wurde die Ausbildung bzw. (beschleunigte) Grundqualifizierung sowie die Weiterbildung durch den Eintrag der Schlüsselzahl 95 auf dem Führerschein der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers nachgewiesen. Seit dem 23. Mai 2021 wird in Deutschland nicht mehr die Schlüsselzahl im Führerschein eingetragen. Stattdessen erhalten die Fahrerinnen und Fahrer einen Fahrerqualifikationsnachweis mit der Schlüsselzahl; dies ist eine Karte, die dem Führerschein in Form und Größe ähnelt.

Die Entwicklung der Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer der (beschleunigten) Grundqualifikation sowie der Abschlussprüfung im Rahmen der dualen Berufsausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Zeitraum von 2013 bis 2021 ist Abbildung 14 zu entnehmen. Insgesamt 20.229 Personen traten demnach im Jahr 2021 zu einer der drei möglichen Prüfungen für den Erwerb der Qualifizierung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer an – rund 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Großteil entfiel mit 17.656 Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf die beschleunigte Grundqualifikation. Ihr Anteil an der Gesamtanzahl der Prüfungen betrug im Jahr 2021 rund 87,3 Prozent (2020: 88,0 Prozent). Die Abschlussprüfung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Rahmen der anerkannten dualen Berufsausbildung wurde im Jahr 2021 von 2.163 Auszubildenden angetreten; ihr Anteil an der Gesamtheit aller Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer des betrachteten Berufsbilds erreichte somit rund 10,7 Prozent. Die Anzahl der Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Rahmen der Grundqualifikation stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 15,2 Prozent auf 410 an; ihr Anteil an der Gesamtheit der Prüfungen zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer blieb mit rund 2,0 Prozent weiterhin verhältnismäßig gering. Im Jahr 2021 schlossen insgesamt 1.803 Personen ihre berufliche Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer erfolgreich ab. Darüber hinaus erwarben 16.311 Personen ihre Qualifizierung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer über die beschleunigte Grundqualifikation, weitere 385 Personen über die Grundqualifikation. Die Bestehensquote bei der Abschlussprüfung fiel im Jahr 2021 im Rahmen der dualen Ausbildung mit rund 83,4 Prozent geringer aus als im Rahmen der Grundqualifikation (93,9 Prozent) bzw. der beschleunigten Grundqualifikation (92,4 Prozent).

Prüfungsteilnehmer/innen

Abbildung 14: Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer der Abschlussprüfung der Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer sowie der Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation im Zeitraum von 2013 bis 2021



Quelle: DIHK (Statistiken der DIHK-Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH und der DIHK), Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen für den Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/-in“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach befanden sich im Jahr 2021 insgesamt 7.296 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer – rund 4,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge nahm ebenfalls weiter auf insgesamt 2.811 ab. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden an der Gesamtzahl der angehenden Berufskraftfahrerinnen und -fahrer nahm hingegen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu und belief sich im Jahr 2021 auf rund 9,3 Prozent (2020: 8,3 Prozent). Im Jahr 2021 wurden 2.163 Auszubildende zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 83,4 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.695 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst; davon entfiel der größte Teil mit 891 aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr.

Auszubildendenstatistik

Tabelle 2: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/-in“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer/innen		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2014	6.876	255	7.131	3.180	2.310	1.869	1.029	549	225	1.803
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	7.023	636	7.659	3.078	2.004	1.659	1.041	507	237	1.785
2021	6.618	678	7.296	2.811	2.163	1.803	891	486	318	1.695

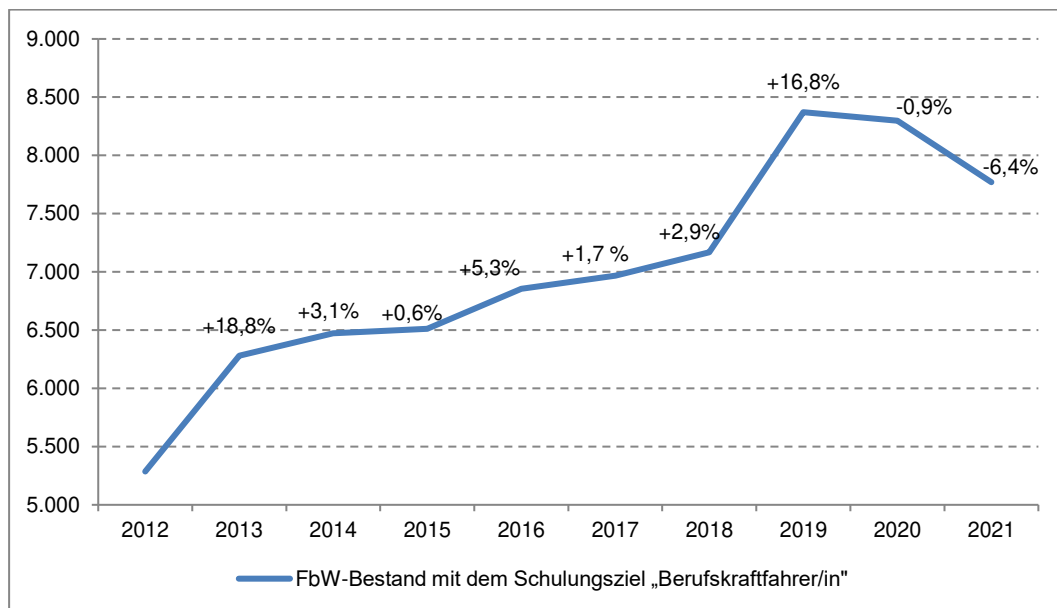
Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

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

Für Umschülerinnen und Umschüler mit dem Berufswunsch „Berufskraftfahrer/-in im Güterverkehr“ bzw. junge Erwachsene, die kein Ausbildungsverhältnis auf regulärem Weg finden und als arbeitslos gemeldet sind, besteht die Möglichkeit, an einem der verschiedenen Förderprogramme der Bundesagentur für Arbeit teilzunehmen. Unter anderem dient die Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW) als arbeitsmarktpolitisches Instrument, um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Betriebe bei Weiterbildungsbedarf zu unterstützen. Arbeitsuchende können dadurch bei Arbeitslosigkeit in den Arbeitsmarkt eingegliedert, bei fehlendem Berufsabschluss integriert oder von drohender Arbeitslosigkeit verschont werden. Im Rahmen der Schulungen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer werden zwei Varianten angeboten; zum einen die Teilnahme an einer abschlussorientierten Maßnahme, die zu einer regulären IHK-Abschlussprüfung als Berufskraftfahrerin bzw. Berufskraftfahrer führt, zum anderen eine Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen, die i.d.R. in Kooperation mit Bildungsträgern durchgeführt werden. Abbildung 15 zeigt für den Zeitraum von 2012 bis 2021 die Entwicklung der Gesamtzahl der Personen, die sich innerhalb eines Jahres in einer Fördermaßnahme mit dem Schulungsziel „Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ befanden. Insgesamt war der Teilnehmerbestand in den Jahren 2020 und 2021 rückläufig nachdem bis zum Jahr 2019 ein steigender Trend beobachtbar war. So wurden zuletzt jahresdurchschnittliche 7.769 Teilnehmerinnen und Teilnehmer registriert. Dies entsprach einem Rückgang von rund 6,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020 und von rund 7,9 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019.

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung

Abbildung 15: Entwicklung des Teilnehmerbestands in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW) mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ (gleitende Jahresdurchschnitte) sowie die Veränderungen zum Vorjahr (in Prozent)



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

Das Bundesamt für Güterverkehr als Bewilligungsbehörde bietet im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verschiedene Förderprogramme im Bereich Güterkraftverkehr an. Mitunter verantwortet das Bundesamt die Förderprogramme „Ausbildung“ und „Weiterbildung“. Mit dem Förderprogramm „Ausbildung“ werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, die Ausbildungsplätze zur Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer schaffen. Mit dem Förderprogramm „Weiterbildung“ werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs gefördert, die die branchenbezogene Qualifizierung ihrer Beschäftigten vorantreiben. Die Anzahl der in den Förderperioden 2020 sowie 2021 bewilligten Bescheide in den vorgenannten Förderprogrammen ist Tabelle 3 zu entnehmen. Demnach bewilligte das BAG zuletzt 2.546 Bescheide im Förderprogramm „Ausbildung“; dies entsprach einem Rückgang von rund 2,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der bewilligten Bescheide im Förderprogramm „Weiterbildung“ stieg im Jahr 2021 um rund 6,7 Prozent auf 1.954 an.

Förderprogramme

Tabelle 3: Anzahl der bewilligten Bescheide in den Förderprogrammen „Ausbildung“ und „Weiterbildung“ in den Förderperioden 2020 und 2021 sowie die absoluten und prozentualen Veränderungen

	Bewilligte Bescheide			
	Förderperiode		Veränderung	
	2020	2021	absolut	in Prozent
Förderprogramm „Ausbildung“	2.611	2.546	-65	-2,5
Förderprogramm „Weiterbildung“	1.832	1.954	122	6,7

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) errechnet jährlich auf Basis der amtlichen Berufsbildungsstatistik die Lösungsquoten der Ausbildungsberufe in Deutschland. Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Auszubildenden. ¹ Sie wird mittels eines Schichtmodells errechnet und dient als Indikator für den Erfolg des dualen Ausbildungssystems sowie der Vergleichbarkeit von Ausbildungsberufen und Regionen. Die Entwicklung der Lösungsquote der Auszubildenden zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer sowie des bundesweiten Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe ist Tabelle 4 zu entnehmen. Demnach sank die Lösungsquote der angehenden Fahrerinnen und Fahrer im Jahr 2020 auf rund 43,1 Prozent (2019: 49,9 Prozent). Die Lösungsquoten in West- und Ostdeutschland waren dabei nahezu identisch. Die Lösungsquote der Auszubildenden in der betrachteten Berufsgruppe lag in den letzten Jahren stets deutlich über dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe.

Lösungsquote

Tabelle 4: Lösungsquoten der Auszubildenden zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
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	26,9	49,9	50,2	48,4
2020	25,1	43,1	43,0	43,6

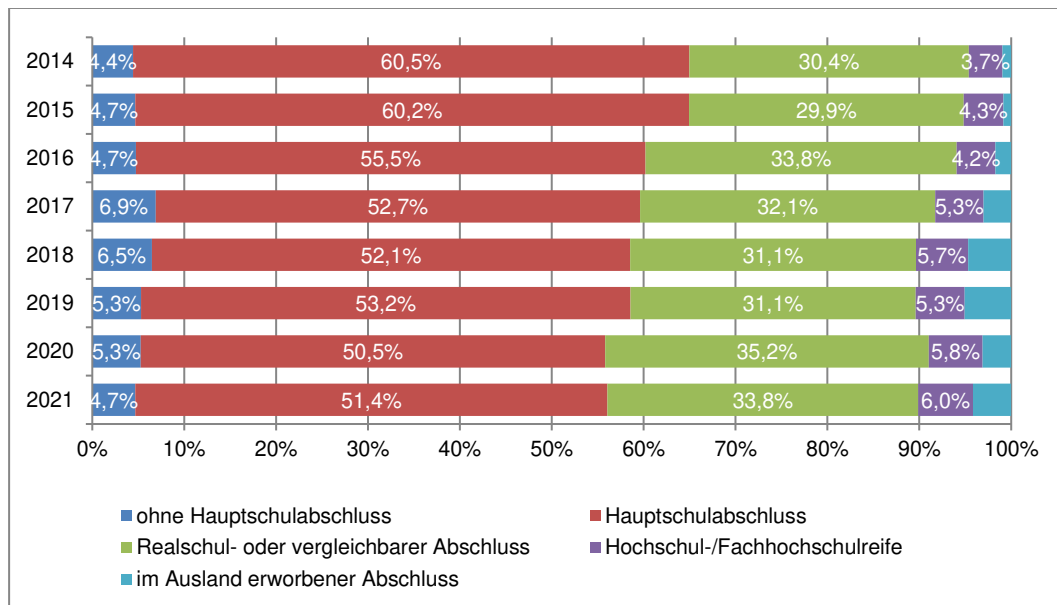
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Abbildung 16 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach verfügte mehr als die Hälfte der angehenden Fahrerinnen und Fahrer, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag abschlossen, über einen Hauptschulabschluss; mithin entfiel auf diese Bildungsgruppe wiederholt der größte Anteil. Ein Drittel der Auszubildenden, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag abschlossen, verfügte über einen Realschulabschluss. Der Anteil angehender Fahrerinnen und Fahrer, die bei Ausbildungsbeginn keinen Schulabschluss aufweisen konnten, ging zuletzt zurück und belief sich im Jahr 2021 auf rund 4,7 Prozent.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

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 16: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

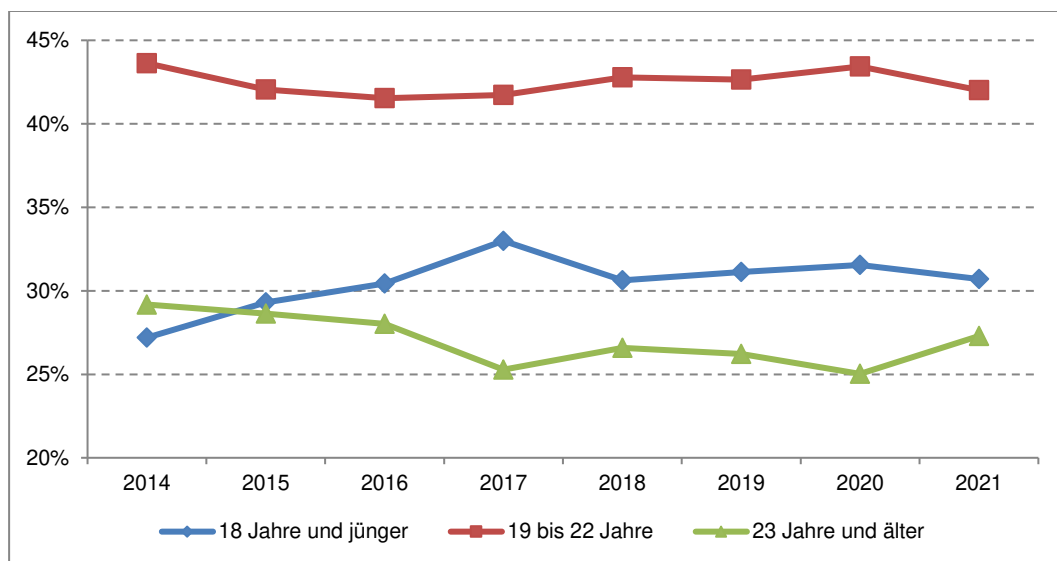


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 17 differenziert die Auszubildenden zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach vergrößerte sich im Jahr 2021 der Anteil der angehenden Fahrerinnen und Fahrer, die bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre oder älter waren, und belief sich zuletzt auf rund 27,3 Prozent. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger waren, verringerte sich hingegen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozentpunkte auf rund 30,7 Prozent. Die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen verbuchte zuletzt ebenfalls Anteilsrückgänge, bildete allerdings mit rund 42,0 Prozent weiterhin die größte Gruppe unter den Auszubildenden zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer.

Altersstruktur der Auszubildenden

Abbildung 17: Auszubildende zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

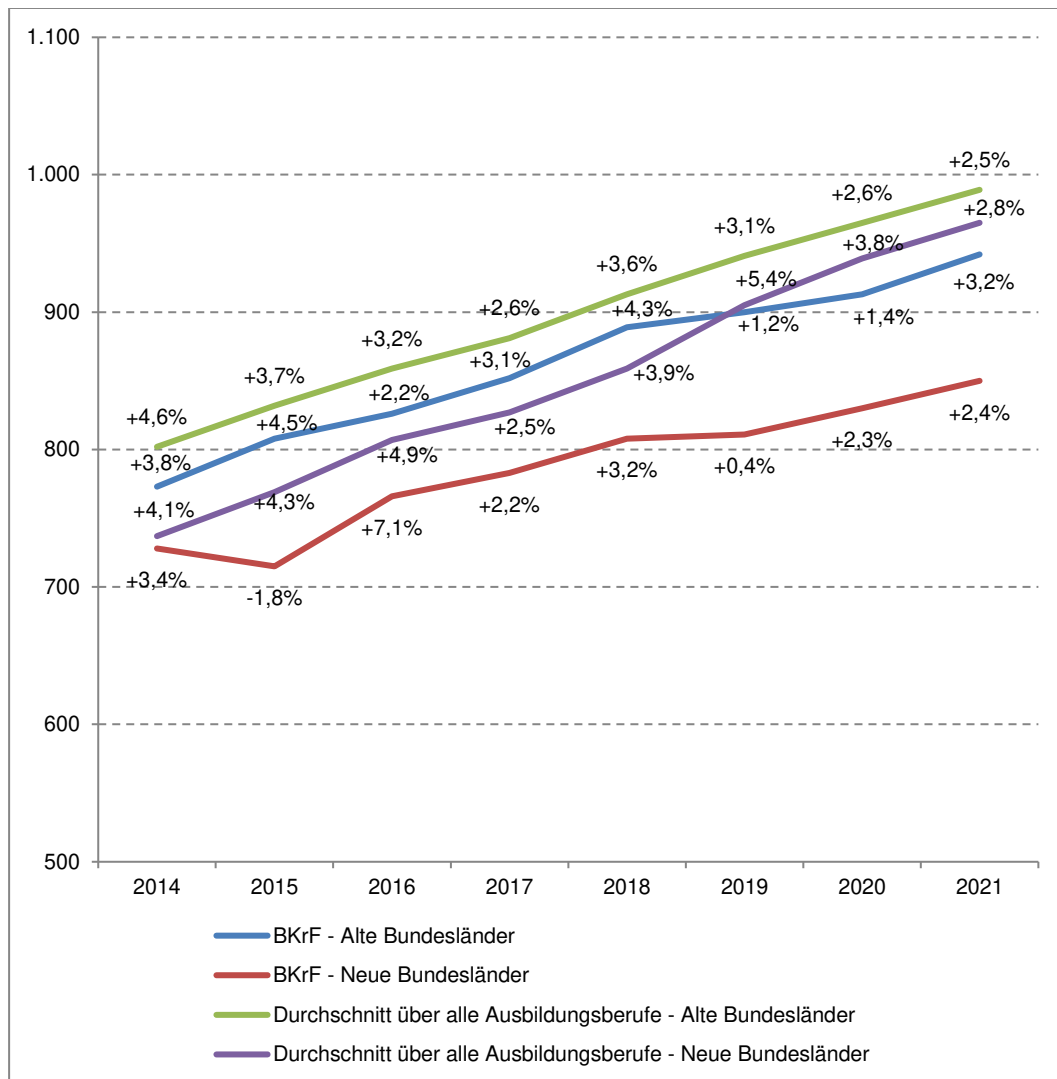


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 18 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung angehender Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Im Jahr 2021 verdienten die Auszubildenden der betrachteten Berufsgruppe in den alten Bundesländern durchschnittlich 942 Euro pro Monat, in den neuen Bundesländern durchschnittlich 850 Euro pro Monat. Der bundesweite Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag zuletzt bei 989 Euro monatlich in den alten bzw. bei 965 Euro monatlich in den neuen Bundesländern. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die durchschnittliche Monatsvergütung angehender Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten Bundesländern um rund 3,2 Prozent, in den neuen Bundesländern um rund 2,4 Prozent zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Verbraucherpreisindex im Jahr 2021 um rund 3,1 Prozent. Dieser Anstieg fiel mithin höher aus als die Steigerung der Ausbildungsvergütung angehender Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den neuen Bundesländern. Die Differenz zwischen der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in den neuen Bundesländern und dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe in den neuen Bundesländern nahm zuletzt weiter zu: Lag die durchschnittliche Ausbildungsvergütung im Jahr 2014 rund 9 Euro bzw. rund 1,9 Prozent über der Vergütung der angehenden Fahrerinnen und Fahrer, so betrug die Differenz im Jahr 2021 rund 115 Euro bzw. rund 13,5 Prozent. Die Differenz zwischen der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung angehender Fahrerinnen und Fahrer in den alten Bundesländern und der durchschnittlichen Vergütung über alle Ausbildungsberufe in den alten Bundesländern betrug in den Jahren 2014 bis 2018 stetig rund 27 Euro bzw. rund 3,4 Prozent; seit 2019 vergrößerte sich diese und betrug zuletzt rund 47 Euro bzw. rund 5,0 Prozent.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 18: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten und neuen Bundesländern im Zeitraum von 2014 bis 2021 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)



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

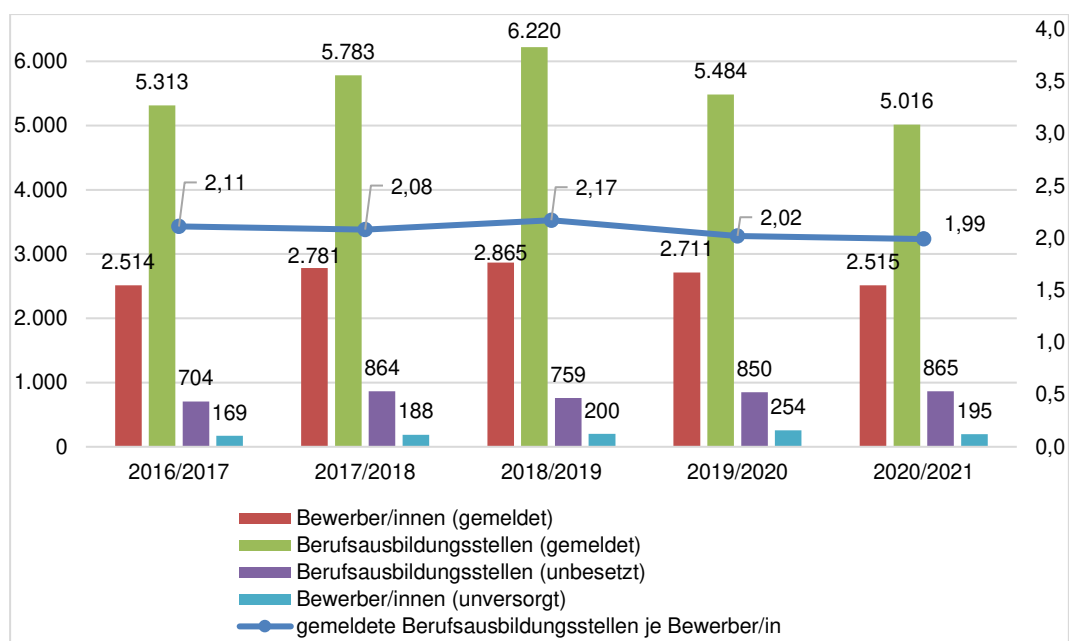
Abbildung 19 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ (Berufsgruppe 521) für die Berichtsjahre 2016/2017 bis 2020/2021.¹ Im Berichtsjahr 2020/2021 nahm das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin bzw. Bewerber leicht auf rund 1,99 Stellen pro Bewerberin bzw. Bewerber ab. Nachdem die Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen für die betrachtete Berufsgruppe bis zum Berichtsjahr 2018/2019 stetig anstieg, entwickelte sich diese ebenfalls zurück und erreichte zuletzt 5.016. Im Vergleich zum vorherigen Berichtsjahr bedeutete dies einen Rückgang von 468 gemeldeten Stellen bzw. rund 8,5 Prozent. Gleichzeitig war die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber für einen Ausbildungsberuf der Berufsgruppe

Ausbildungsstellen
und Bewerber/innen

¹ Ein Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres.

521 seit dem Berichtsjahr 2018/2019 rückläufig und belief sich im Jahr 2020/2021 auf insgesamt 2.515 Bewerberinnen und Bewerber (-7,2 Prozent im Vergleich zum Berichtsjahr 2019/2020). Insgesamt blieben zuletzt 865 Ausbildungsstellen unbesetzt – mehr als in den vier Jahren zuvor. Die Daten zeigen, dass das Angebot an gemeldeten Ausbildungsstellen die Nachfrage deutlich übersteigt. Dies deckt sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen. In diesen berichten die Gesprächspartnerinnen und -partner regelmäßig von Schwierigkeiten, Auszubildende für ihr Unternehmen zu gewinnen.

Abbildung 19: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ (Berufsgruppe 521) nach Berichtsjahren



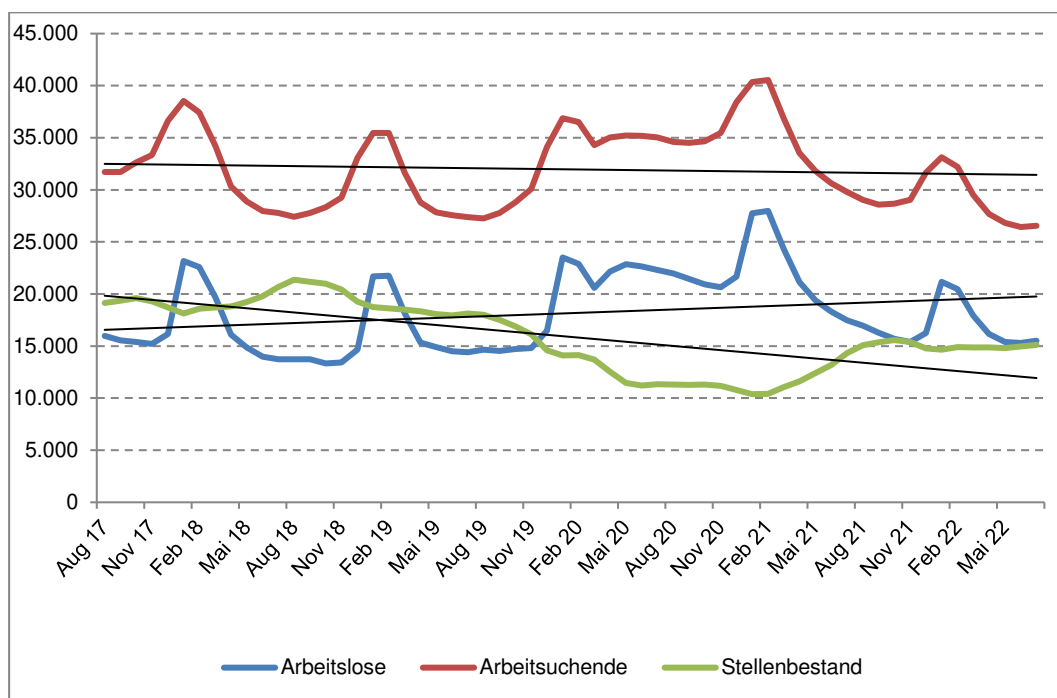
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Ausbildungsstellenmarkt). Eigene Darstellung.

3.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 20 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5212 Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022. Die aufgrund der Corona-Pandemie hervorgerufene krisenhafte Situation, die zu steigenden Zahlen der Arbeitslosen bzw. -suchenden in der betrachteten Berufsgruppe führte, erreichte im Februar 2021 mit insgesamt 27.980 arbeitslosen und 40.543 arbeitsuchenden Berufskraftfahrerinnen und -fahrern ihren Höhepunkt. Im Januar 2021 verzeichneten die offenen Stellen in der betrachteten Berufsgruppe mit 10.383 Stellen das niedrigste Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum. Ab März 2021 verbesserte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt; im Herbst 2021 näherten sich die Zahlen der Arbeitslosen, Arbeitsuchenden sowie offenen Stellen in der Berufsgruppe der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer dem Vorkrisenniveau. So waren 15.713 bzw. 28.657 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Oktober 2021 arbeitslos bzw. arbeitsuchend (Oktober 2019: 14.714 bzw. 28.804); darüber hinaus gab es 15.586 offene Stellen für Fahrerinnen und Fahrer (Oktober 2019: 16.907).

Arbeitslose,
Arbeitsuchende
und offene Stellen

Abbildung 20: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „5212 Berufskraftfahrer/in (Güterverkehr/Lkw)“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



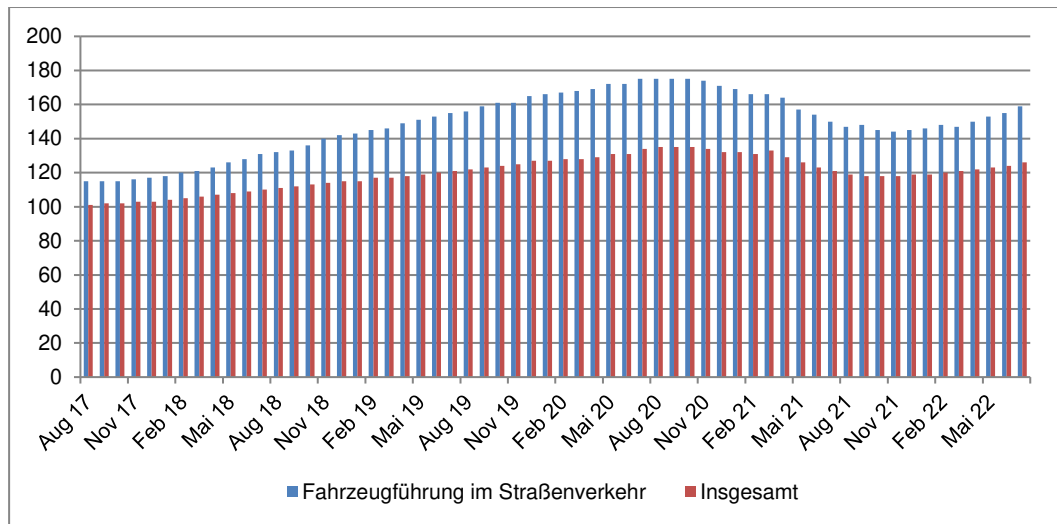
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

Ein Indikator für Schwierigkeiten bei der Besetzung von Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ist die seitens der Statistik der Bundesagentur für Arbeit berechnete abgeschlossene Vakanzzeit. Sie bildet die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung ab. Bereits im Dezember 2019 verkündete die Bundesagentur für Arbeit, dass für den Beruf der Berufskraftfahrerin bzw. des Berufskraftfahrers ein Fachkräfteengpass herrsche, der sich von Jahr zu Jahr weiter verschärfe. Im Einklang hiermit berichten Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes regelmäßig von Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Wie Abbildung 21 zu entnehmen ist, lag die Vakanzzeit in der betrachteten Berufsgruppe in den letzten Jahren deutlich über der durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufsbilder. Für den Querschnitt über alle Berufsgruppen betrug die Vakanzzeit im Zeitraum von Januar 2021 bis Dezember 2021 durchschnittlich 124 Tage. Im gleichen Zeitraum dauerte es hingegen durchschnittlich 155 Tage, eine offene Stelle für Fahrzeugführerinnen und -fahrer zu besetzen. Im Zeitraum von Januar 2020 bis Dezember 2020 vergingen durchschnittlich 172 Tage bis eine Stelle für Fahrzeugführerinnen und -fahrer besetzt war. Nachdem die Vakanzzeit im November 2021 mit 144 Tagen ihren niedrigsten Wert im vergangenen Jahr erreichte, stieg sie in der ersten Hälfte des Jahres 2022 wieder an. Im Zeitraum von Januar 2022 bis Juli 2022 betrug die Vakanzzeit für die Besetzung von Stellen in der betrachteten Berufsgruppe durchschnittlich 151 Tage; im Vergleich dazu dauerte es im Zeitraum von Januar 2021 bis Juli 2021 durchschnittlich 161 Tage eine Stelle zu besetzen. Ursachen für den Fachkräfteengpass in der betrachteten Branche sehen die Gesprächspartner des Bundesamtes u.a. in der teuren Ausbildung (z.B. hohe Kosten für den Führerschein), dem

Vakanzzeit /
Fachkräfteengpass

Wunsch der Fahrerinnen und Fahrer nach einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben (Work-Life-Balance), besseren Arbeitsbedingungen allgemein sowie einer wesentlich besseren Bezahlung.

Abbildung 21: Abgeschlossene Vakanzzzeit – gleitender Jahresdurchschnitt – in der Berufsgruppe „521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



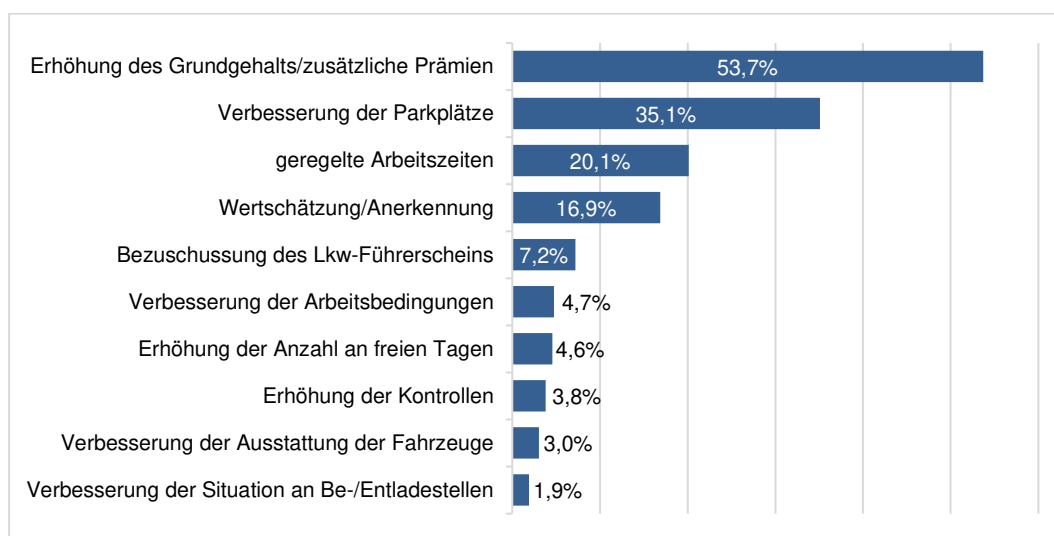
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Engpassanalyse). Eigene Darstellung.

Im Rahmen der bundesweiten Befragung des Bundesamtes von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern wurden diese nach Maßnahmen bzw. Lösungsvorschlägen befragt, die nach ihrer Auffassung dazu beitragen würden, dass es in Zukunft ausreichend Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Deutschland gibt. Abbildung 22 zeigt die zehn häufigsten Antworten. Mehr als die Hälfte aller Befragten gab an, dass es einer Erhöhung des Grundgehalts bedürfe. Die Fahrerinnen und Fahrer äußerten, dass es eine adäquate Bezahlung, die deutlich über dem Mindestlohn liege und zudem Weihnachts- sowie Urlaubsgeld beinhalte, geben müsse. Mehr als ein Drittel der befragten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer merkte an, dass es deutlich mehr Lkw-Parkplätze an deutschen Autobahnen brauche; auch in Gewerbegebieten sowie Autohöfen sollte es mehr Park- und Rastmöglichkeiten geben. Die Befragten kritisierten neben der geringen Anzahl die Zustände vieler Parkplätze. So fehle es vielfach an Schattenplätzen, kostengünstigen Einkaufsmöglichkeiten sowie einer Lkw-freundlichen Wegführung. Nach Aussagen der Fahrerinnen und Fahrer sei vielerorts kaum Platz zum Rangieren vorhanden; Wenden, um einen weiter vorne gelegenen Stellplatz erneut anzufahren, sei regelmäßig nicht möglich. Als positives Beispiel wurde diesbezüglich Frankreich genannt: Aufgrund der kleeblatt-artigen Anlegung der Parkplätze könnten diese mehrmals zur Stellplatzsuche umfahren werden. Darüber hinaus bedürfe es einer größeren Anzahl an sanitären Anlagen; deren Sauberkeit wurde ebenfalls kritisiert. Für einen Gutteil der Befragten stellten geregelte Arbeitszeiten sowie eine höhere Wertschätzung und Anerkennung des Fahrerberufs in der Bevölkerung wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes, mithin zur Bekämpfung des Fachkräfteengpasses, dar. Als

BAG-Befragung
- Lösungsvorschläge

ein weiterer Lösungsvorschlag wurde von rund 7,2 Prozent der Befragten die Bezuschussung des Lkw-Führerscheins genannt; oftmals fehle es Interessierten an dem Beruf – insbesondere jungen Menschen – an finanziellen Mitteln, den Führerschein zu erwerben. Als weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes wurden u.a. eine Erhöhung der Anzahl an freien Tagen und eine Verbesserung der Fahrzeugausstattung genannt.

Abbildung 22: Ergebnisse der Fahrerbefragung „Welche Maßnahmen bzw. Lösungsvorschläge sind aus Ihrer Sicht am wichtigsten, damit es in Zukunft ausreichend Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Deutschland gibt?“ (Angaben in Prozent, Mehrfachnennung möglich)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4. Schienenfahrzeugführerinnen und -fahrer

4.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren am Ende des Jahres 2021 insgesamt 36.520 Triebfahrzeugführerinnen und -fahrer im Eisenbahnverkehr (Berufsgruppe 5220) sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 5). Damit stieg die Gesamtzahl der Beschäftigten in dieser Berufsgruppe im Vergleich zum Vorjahr um 977 Fahrzeugführerinnen und -fahrer bzw. rund 2,7 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 8,6 Prozent. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten nahm zuletzt weiter zu. Am Ende des Jahres 2021 erreichte ihr Anteil rund 5,1 Prozent an den Gesamtbeschäftigten (2019: 4,5 Prozent; 2020: 4,8 Prozent). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft verzeichnete in den letzten Jahren ebenfalls einen Anstieg. Am Ende des Jahres 2021 erreichte der Anteil ausländischer Fahrzeugführerinnen und -fahrer an den Gesamtbeschäftigten rund 6,5 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl ausländischer Beschäftigter um rund 8,9 Prozent auf 2.388. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -fahrer legte im Jahr 2021 weiter auf rund 7,7 Prozent zu. Insgesamt 2.827 Teilzeitbeschäftigte bedeuteten im Vorjahresvergleich eine Zunahme von rund 9,2 Prozent.

Beschäftigungs-
entwicklung

Trotz Anteilsrückgängen in den letzten Jahren bildete im Jahr 2021 weiterhin die Gruppe der 25- bis unter 55-jährigen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer mit rund 72,0 Prozent den größten Anteil an den Gesamtbeschäftigten. Insgesamt legte deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,9 Prozent auf 26.292 zu. Auf die Gruppe der unter 25-Jährigen entfiel im Jahr 2021 ein Anteil von rund 5,9 Prozent. Insgesamt 2.169 Fahrzeugführerinnen und -führer in dieser Altersgruppe bedeuteten eine Zunahme von rund 5,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Anteile der älteren Triebfahrzeugführerinnen und -führer haben sich im Jahr 2021 weiter erhöht. Am Ende des letzten Jahres vereinten Fahrzeugführerinnen und -führer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren einen Anteil von rund 21,7 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Insgesamt nahm deren Anzahl im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,9 Prozent auf 7.924 zu. Auf sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrzeugführerinnen und -führer ab 65 Jahren entfielen zuletzt Anteile von rund 0,4 Prozent.

Altersstruktur

Die Struktur der Bildungs- bzw. Berufsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer wies im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr lediglich geringe Veränderungen auf. Weiter zugenommen hat der Anteil der Fahrzeugführerinnen und -führer mit einem akademischen Berufsabschluss. Zuletzt traf dies auf insgesamt 1.131 Beschäftigte zu. Dies waren 181 Beschäftigte bzw. rund 19,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Trotz Anteilsrückgängen bildete im Jahr 2021 die Gruppe der Fahrzeugführerinnen und -führer mit einem anerkannten Berufsabschluss mit rund 85,0 Prozent den größten Anteil an den Gesamtbeschäftigten. Absolut nahm deren Anzahl um 660 Fahrzeugführerinnen und -führer bzw. rund 2,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu. Der Anteil der Beschäftigten, die keinen Bildungsabschluss aufweisen können, lag im Jahr 2021 wie im Jahr zuvor bei rund 7,1 Prozent, der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer, bei denen die Ausbildung unbekannt ist, bei rund 4,7 Prozent.

Beruflicher Abschluss

Tabelle 5: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr (Berufsgruppe 5220) (Stichtag: jeweils 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2019		2020		2021	
Insgesamt	33.618	(100)	35.543	(100)	36.520	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	32.101	(95,5)	33.853	(95,2)	34.667	(94,9)
Frauen	1.517	(4,5)	1.690	(4,8)	1.853	(5,1)
Deutsche	31.714	(94,3)	33.345	(93,8)	34.132	(93,5)
Ausländer	1.902	(5,7)	2.193	(6,2)	2.388	(6,5)
unter 25 Jahre	1.894	(5,6)	2.061	(5,8)	2.169	(5,9)
25 bis unter 55 Jahre	24.653	(73,3)	25.811	(72,6)	26.292	(72,0)
55 bis unter 65 Jahre	6.964	(20,7)	7.555	(21,3)	7.924	(21,7)
65 Jahre und älter	107	(0,3)	116	(0,3)	135	(0,4)
in Vollzeit	31.454	(93,6)	32.953	(92,7)	33.693	(92,3)
in Teilzeit	2.164	(6,4)	2.590	(7,3)	2.827	(7,7)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	2.363	(7,0)	2.512	(7,1)	2.607	(7,1)
mit anerkanntem Berufsabschluss	28.986	(86,2)	30.389	(85,5)	31.049	(85,0)
mit akademischem Berufsabschluss	754	(2,2)	950	(2,7)	1.131	(3,1)
Ausbildung unbekannt	1.515	(4,5)	1.692	(4,8)	1.733	(4,7)

Quelle: Bundeagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig beschäftigter Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr stieg in den letzten Jahren leicht an. Ende des Jahres 2021 besaßen 2.388 Beschäftigte eine ausländische Staatsbürgerschaft, rund 6,7 Prozent bzw. 147 Beschäftigte mehr als im Jahr 2020 (siehe Tabelle 6). Zuwächse zeigten sich sowohl bei Triebfahrzeugführerinnen und -führern aus anderen EU-Mitgliedstaaten als auch aus europäischen Nicht-EU-Staaten. Insbesondere bei Beschäftigten aus Ungarn, der Ukraine und Österreich waren jüngst hohe prozentuale Zuwächse zu verzeichnen (+55,0 Prozent, +44,8 Prozent bzw. +29,2 Prozent). Mit 933 Personen bildeten aus der Türkei stammende sozialversicherungspflichtig Beschäftigte die größte Gruppe ausländischer Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Jahr 2021. Ihr Anteil an allen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsangehörigkeit betrug zuletzt rund 39,9 Prozent.

Herkunft der Beschäftigten

Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr nach Herkunft (Stichtag: jeweils 31.12.)

	2019		2020		2021	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Deutschland	31.714	94,3%	33.345	93,8%	34.132	93,5%
Ausland	1.902	5,7%	2.193	6,2%	2.388	6,5%
darunter...						
EU ohne Deutschland	653	1,9%	755	2,1%	791	2,2%
Europa ohne EU	1.072	3,2%	1.205	3,4%	1.277	3,5%
Afrika	48	0,1%	64	0,2%	68	0,2%
Amerika	12	0,0%	12	0,0%	13	0,0%
Asien	77	0,2%	114	0,3%	184	0,5%
Keine Angabe	-	-	43	0,1%	7	0,0%

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

4.2 Arbeitsbedingungen

Schienenfahrzeugführerinnen und -führer (auch Eisenbahnführerinnen und -führer oder Triebfahrzeugführerinnen und -führer genannt) können mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen wie Lokomotiven, Triebwagen, S- und U-Bahn-Zügen oder Straßenbahnen zu tun haben. Vor Fahrtantritt prüfen sie Antrieb, Bremsen sowie Kommunikations- und Sicherheitseinrichtungen ihres Fahrzeugs. Während der Fahrt beobachten die Fahrzeugführerinnen und -führer die Fahrstrecke und Bordinstrumente, beachten Streckensignale, melden sich regelmäßig über Funk beim zuständigen Stellwerk und achten darauf, dass der Fahrplan eingehalten wird. Neben der Personenbeförderung führen die Schienenfahrzeugführerinnen und -führer auch Gütertransporte durch. Voraussetzung für die Tätigkeit als Schienenfahrzeugführerin bzw. -führer ist i.d.R. eine Ausbildung im Bereich Transport und Verkehr. Nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) wird ein Mindestalter von 18 Jahren vorausgesetzt, um Betriebstätigkeiten ausüben zu können; um Lokomotiven und andere Antriebsfahrzeuge führen zu dürfen, müssen die Beschäftigten mindestens 20 Jahre alt sein. Darüber hinaus müssen Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Besitz eines Triebfahrzeugführerscheins sein. Zudem benötigen sie eine Zusatzbescheinigung desjenigen Eisenbahnverkehrsunternehmens, das für die betreffenden Zugfahrten zur Trassennutzung berechtigt ist.

Tätigkeitsprofil

Schienenfahrzeugführerinnen und -führer sind in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Beispielsweise können körperliche Belastungen, Stresssituationen, Schichtarbeit sowie Unfälle die gesundheitliche Verfassung der Fahrzeugführerinnen und -führer negativ beeinflussen. Um einen Überblick über die gesundheitliche Situation der Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe zu bekommen, wird der jährliche Gesundheitsreport der BKK herangezogen. Die Entwicklung der Arbeitsunfähigkeit (AU) der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer aufgrund von psychischen Störungen im Zeitraum von 2017 bis 2020 ist Tabelle 7 zu entnehmen. Demnach nahm die Anzahl der AU-Fälle je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder mit dieser Diagnose im Jahr

Gesundheit

2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,7 Prozent auf 140 ab. Mit insgesamt 4.130 AU-Tagen je 1.000 beschäftigter Mitglieder im Jahr 2020 sank diese Kennzahl im Vorjahresvergleich um 358 Tage bzw. rund 8,0 Prozent. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls aufgrund einer psychischen Störung stieg in den letzten Jahren tendenziell an. In den Jahren 2019 und 2020 betrug sie durchschnittlich 30 Tage. Im Vergleich zu anderen Berufsgruppen lag die Berufsgruppe der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer in Bezug auf die AU-Tage aufgrund psychischer Störungen im Jahr 2020 auf dem 16. Platz (Jahr 2019: Platz 5).

Tabelle 7: Entwicklung der AU-Kennzahlen der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer aufgrund von psychischen Störungen im Zeitraum von 2017 bis 2020

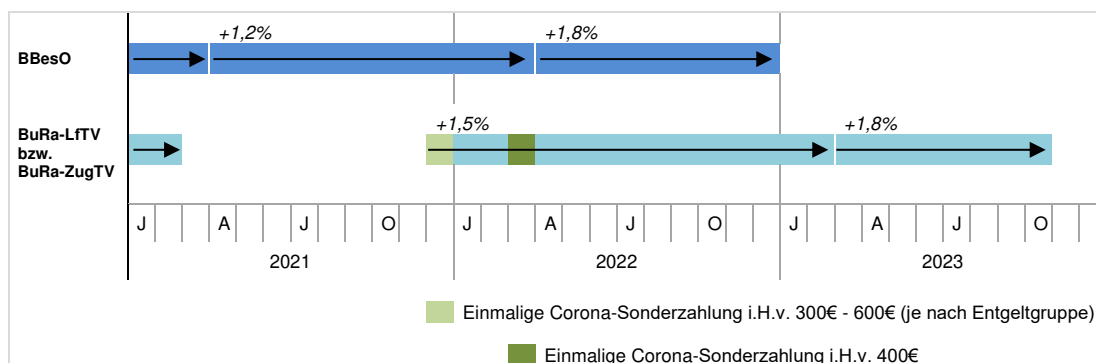
	2017	2018	2019	2020
AU-Fälle (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	152	155	150	140
AU-Tage (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	4.276	4.533	4.488	4.130
Tage je Fall	28	29	30	30

Quelle: Knieps und Pfaff (BKK Gesundheitsreport). Eigene Darstellung.

Im September 2020 verständigten sich die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) mit den Arbeitgebervertretern (Deutsche Bahn AG, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband e.V. (AGV MOVE)) auf ein umfassendes Tarifpaket. Neben einer Entgelterhöhung um 1,5 Prozent zum 1. Januar 2022 beinhaltet dieses einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Darüber hinaus verständigten sich die Tarifparteien im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen. Diese sahen Corona-Sonderzahlungen in Höhe von 600 Euro im Jahr 2021 und weiteren 500 Euro im März 2022 vor. Zudem wurden die Wünsche der Beschäftigten unter anderem in Bezug auf die Themen Ausbildung sowie Mobilität integriert (z.B. Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Die Tarifverträge zwischen der EVG und den Arbeitgebervertretern haben eine Laufzeit bis Februar 2023. Im September 2021 verständigte sich die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) mit den Arbeitgebervertretern auf Tarifverträge, die Entgelterhöhungen um 1,5 Prozent zum 1. Dezember 2021 sowie um weitere 1,8 Prozent zum 1. März 2023 beinhalten. Darüber hinaus erhielten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Corona-Sonderzahlungen zum 1. Dezember 2021 in Höhe von 600 Euro, 400 Euro bzw. 300 Euro (je nach Entgeltgruppe) sowie zum 1. März 2022 in Höhe von 400 Euro. Die Tarifverträge zwischen der GDL und den Arbeitgebervertretern haben eine Laufzeit bis Oktober 2023 (siehe Abbildung 23). Im Juli 2021 wurde das Gesetz zur Anpassung der Bundesbesoldung und -versorgung für 2021/2022 und zur Änderung weiterer dienstrechtlicher Vorschriften (BBVAnpÄndG 2021/2022) veröffentlicht. Demnach wurde die Beamtenbesoldung für verbeamtete Lokführerinnen und -führer in zwei Stufen angehoben: Zum 1. April 2021 um 1,2 Prozent und zum 1. April 2022 um weitere 1,8 Prozent. Die Änderung gilt rückwirkend vom 1. September 2020 bis zum 31. Dezember 2022 (siehe Abbildung 23).

Tarifverträge

Abbildung 23: Lohnentwicklung von Lokführerinnen und -führern im Zeitraum von 2021 bis 2023



Quellen: BBesO, BuRa-LfTV, BuRa-ZugTV, Deutsche Bahn AG (Integrierter Bericht 2022). Eigene Darstellung.

Das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde für das Eisenbahnwesen in Deutschland informiert in seinem Bericht über Eisenbahnsicherheit jährlich über signifikante Unfälle auf dem deutschen Eisenbahnnetz. Hierbei werden Unfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde, erheblicher Sachschaden entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen auftraten, berücksichtigt. Im Jahr 2020 ereigneten sich insgesamt 294 signifikante Unfälle (siehe Tabelle 8); dies waren rund 1,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Davon entfiel der größte Teil mit 158 Unfällen auf die Unfallart „Unfälle mit Personenschaden“. Insgesamt gab es im Jahr 2020 mit 94 Personen rund 17,5 Prozent weniger Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen als im Vorjahr. Ebenso sank die Anzahl der schwerverletzten Fahrgäste um mehr als die Hälfte auf insgesamt 6. Allerdings nahm die Anzahl der schwerverletzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer um rund ein Drittel auf insgesamt 18 im Jahr 2020 zu. Die Zahl der Getöteten bei Eisenbahnunfällen stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 0,7 Prozent auf insgesamt 137.

Unfälle

Tabelle 8: Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn im Zeitraum von 2012 bis 2020

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Signifikante Unfälle	289	301	333	306	310	346	302	298	294
Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen	115	107	109	118	145	165	114	114	94
Schwerverletzte Fahrgäste	9	6	13	16	33	41	13	15	6
Schwerverletzte Mitarbeiter/innen und Auftragnehmer/innen	10	18	9	8	13	21	9	11	18
Getötete bei Eisenbahnunfällen	138	137	160	130	150	157	128	136	137
Getötete Fahrgäste	3	0	0	3	7	2	1	0	1
Getötete Mitarbeiter/innen und Auftragnehmer/innen	9	8	8	11	10	10	3	2	7
Suizide	872	834	781	806	798	771	732	646	678

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

4.3 Berufliche Bildung

Die berufliche Qualifizierung zur Schienenfahrzeugführerin bzw. zum Schienenfahrzeugführer kann über verschiedene Bildungswege erworben werden. Es besteht zum einen die Möglichkeit, eine duale Berufsausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung „Lokführer/-in und Transport“ – zu absolvieren; zum anderen kann die Qualifizierung im Rahmen einer mehrmonatigen Weiterbildung bzw. Umschulung zur Triebfahrzeugführerin bzw. zum Triebfahrzeugführer erfolgen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie spezialisierte Gesellschaften bieten diesbezüglich ein breites Schulungsangebot an. Die dreijährige Ausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst wird ebenfalls von einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten. Im theoretischen Ausbildungsteil erlangen die Auszubildenden die erforderlichen Kernkompetenzen, die für das fehlerfreie Bedienen der Triebfahrzeuge im Fahrbetrieb notwendig sind. Des Weiteren erlangen die Auszubildenden Kenntnisse bezüglich der Signalanlagen. Der praktische Ausbildungsabschnitt erfolgt im jeweiligen Ausbildungsbetrieb.

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 Schienenfahrzeugführerin bzw. zum Schienenfahrzeugführer erreicht werden. In den ersten drei Monaten werden die theoretischen Grundlagen im Rahmen der Vorbereitung auf den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins vermittelt. Anschließend finden Praxisphasen und weitere Theorieeinheiten im Wechsel statt. Die Interessentinnen und Interessenten 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. 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.

- Weiterbildung

Tabelle 9 zeigt die Auszubildendenstatistik für den Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach befanden sich im Jahr 2021 insgesamt 2.259 Personen in der Ausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst – rund 8,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Anzahl der im Jahr 2021 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge nahm hingegen um rund 3,1 Prozent im Vorjahresvergleich ab. Eine neuerliche Zunahme war bei den weiblichen Auszubildenden festzustellen, deren Anteil sich im Jahr 2021 auf insgesamt

Berufsausbildung
- Ausbildungsstatistik

150 erhöhte. Im Jahr 2021 wurden 585 Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 85,1 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 141 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst; davon entfiel der größte Teil mit 84 aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr.

Tabelle 9: *Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)*

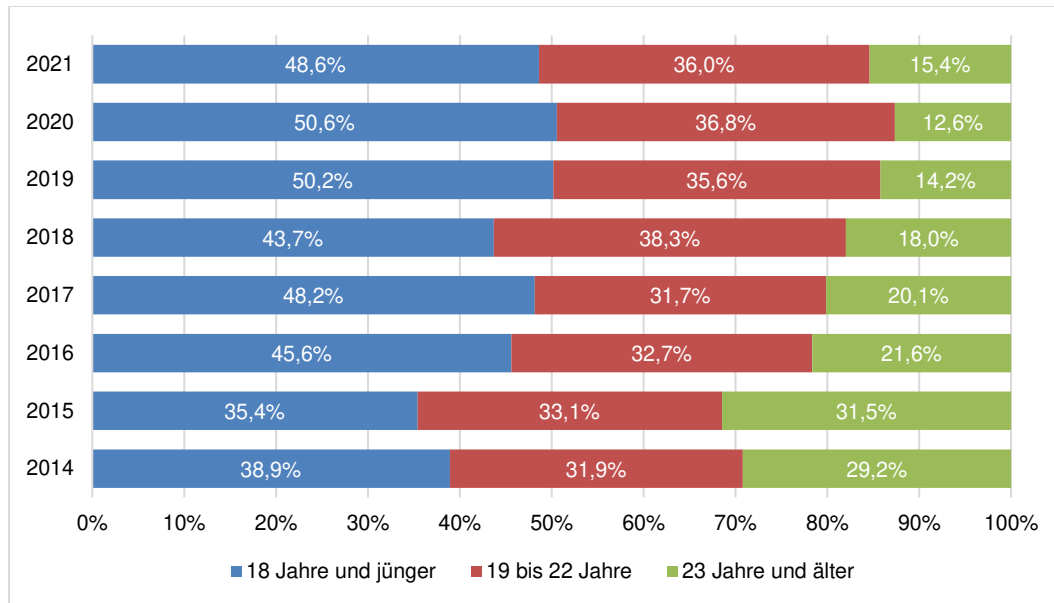
Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer/innen		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2014	1.536	90	1.626	552	483	429	33	30	9	72
2015	1.488	72	1.560	528	543	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	1.947	132	2.079	786	450	408	57	21	6	84
2021	2.109	150	2.259	762	585	498	84	42	15	141

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

Abbildung 24 differenziert die Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer/-in und Transport) mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach waren rund 48,6 Prozent der Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag abschlossen, 18 Jahre oder jünger. Trotz Anteilsrückgängen gegenüber dem Vorjahr bildete diese Alterskategorie wiederholt die größte Gruppe unter den angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Weitere rund 36,0 Prozent der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen waren im Jahr 2021 zwischen 19 und 22 Jahren alt. Nachdem in der Altersgruppe der über 22-Jährigen in den vergangenen Jahren ein abnehmender Trend erkennbar war, nahm deren Anteil im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr wieder zu und belief sich zuletzt auf rund 15,4 Prozent.

Alter der Auszubildenden

Abbildung 24: Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer/-in und Transport) mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

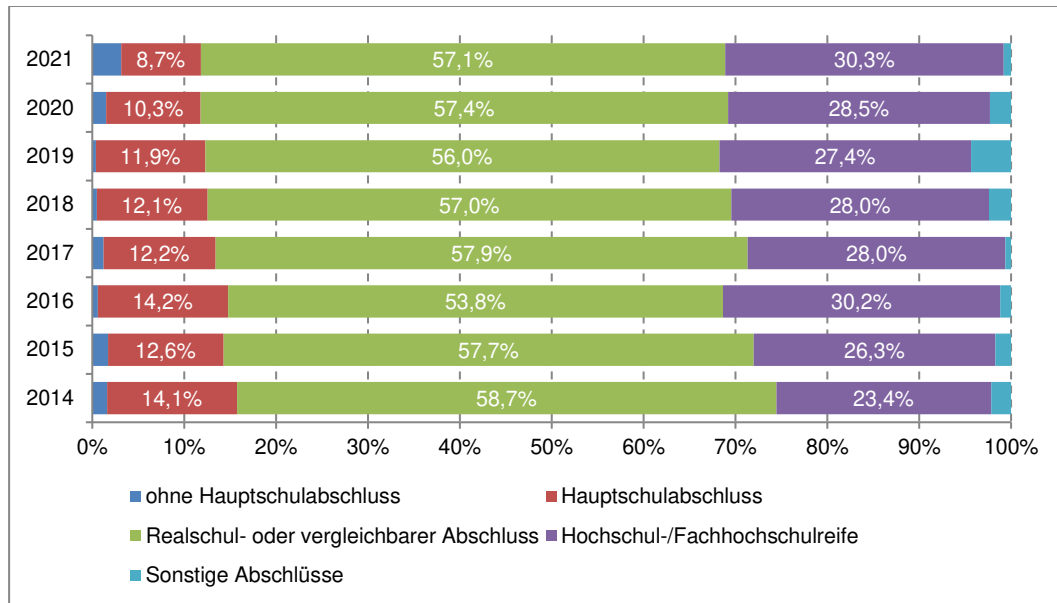


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 25 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer/-in und Transport) nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Demnach stellten mit zuletzt rund 57,1 Prozent die angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit einem Realschulabschluss wiederholt den größten Anteil unter den Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs. Knapp ein Drittel der Auszubildenden, die einen Ausbildungsvertrag zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Jahr 2021 abschlossen, verfügte über die Fach- bzw. Hochschulreife. Der Anteil der angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit einem Hauptschulabschluss betrug im Jahr 2021 rund 8,7 Prozent und erreichte damit den niedrigsten Wert im Betrachtungszeitraum. Gleichzeitig stieg der Anteil der Auszubildenden, die bei Abschluss eines Ausbildungsvertrages zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner keinen Hauptschulabschluss aufwiesen, von rund 1,5 Prozent im Jahr 2020 auf rund 3,1 Prozent im Jahr 2021.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

Abbildung 25: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer/-in und Transport) nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)



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

Tabelle 10 zeigt die Entwicklung der Lösungsquote der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) sowie des bundesweiten Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020. Die Lösungsquote gibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Ausbildungsverhältnisse an. Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) stieg die Lösungsquote der angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Jahr 2020 geringfügig auf rund 13,7 Prozent (2019: 13,2 Prozent). Die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe lag im selben Jahr bei rund 25,1 Prozent, mithin deutlich über der Lösungsquote der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner. Regionale Unterschiede bei der Lösungsquote der betrachteten Berufsgruppe bestanden fort. So lösten im Jahr 2020 in Westdeutschland rund 14,2 Prozent der Auszubildenden ihren Ausbildungsvertrag vorzeitig auf, in Ostdeutschland nur rund 12,4 Prozent.

Lösungsquote

Tabelle 10: Lösungsquoten der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020

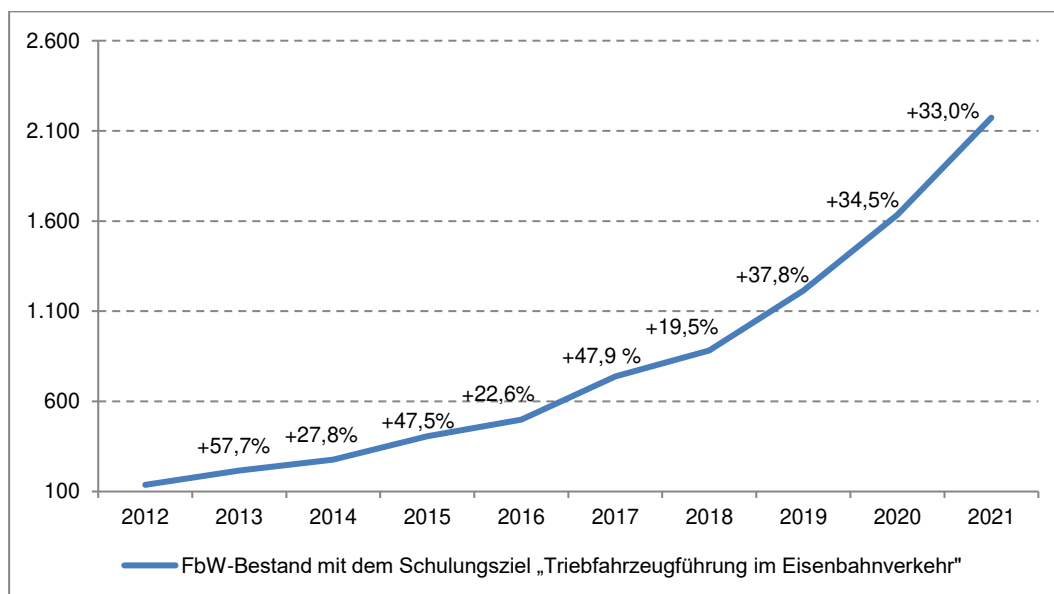
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen)		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2012	24,4	15,0	15,7	11,6
2013	25,0	13,2	13,4	12,2
2014	24,7	10,4	12,1	4,6
2015	24,9	14,6	13,8	17,0
2016	25,8	14,8	15,1	13,8
2017	25,7	16,0	16,4	14,3
2018	26,5	15,0	14,6	16,6
2019	26,9	13,2	13,4	12,8
2020	25,1	13,7	14,2	12,4

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Eine weitere Möglichkeit, eine formale Qualifikation für den Beruf „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ zu erlangen, besteht in Form von Förderprogrammen (FbW) der Bundesagentur für Arbeit. Abbildung 26 zeigt für den Zeitraum von 2012 bis 2021 die Entwicklung der Gesamtzahl der Personen, die sich innerhalb eines Jahres in einer Fördermaßnahme mit dem Schulungsziel „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr (oS)“ befanden. Insgesamt ist der Teilnehmerbestand in den letzten Jahren stark gestiegen. Befanden sich im Jahr 2012 lediglich jahresdurchschnittliche 137 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einer Weiterbildungsmaßnahme, so waren es im Jahr 2021 jahresdurchschnittliche 2.173. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Zunahme von rund 33,0 Prozent.

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung

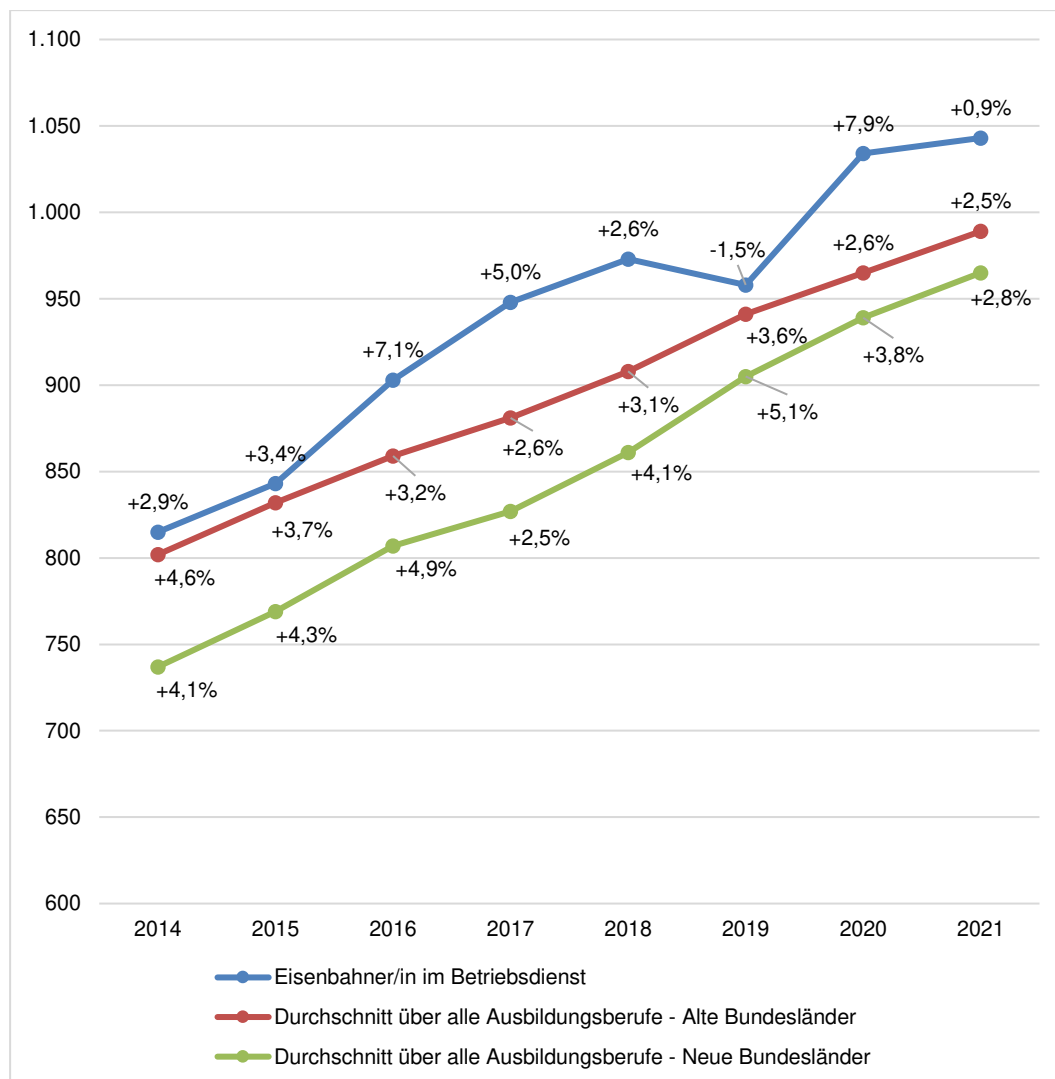
Abbildung 26: Entwicklung des Teilnehmerbestands in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW) mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr (oS)“ (gleitende Jahresdurchschnitte) sowie Veränderungen zum Vorjahr (in Prozent)



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

Abbildung 27 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) sowie der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütungen über alle Ausbildungsberufe in den alten und neuen Bundesländern. Demnach lag der durchschnittliche monatliche Verdienst angehender Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im gesamten Betrachtungszeitraum über dem monatlichen Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe. Zuletzt betrug dieser für die Auszubildenden mit dem Berufsziel Eisenbahnerin bzw. Eisenbahner durchschnittlich 1.043 Euro pro Monat; dies entsprach einem Zuwachs um rund 0,9 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020. Allerdings stieg der Verbraucherpreisindex mit rund 3,1 Prozent im Jahr 2021 weitaus stärker als der monatliche Durchschnittsverdienst angehender Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, sodass es bei diesen nicht zu realen Lohnzuwächsen kam.

Abbildung 27: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) im Zeitraum von 2014 bis 2021 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)

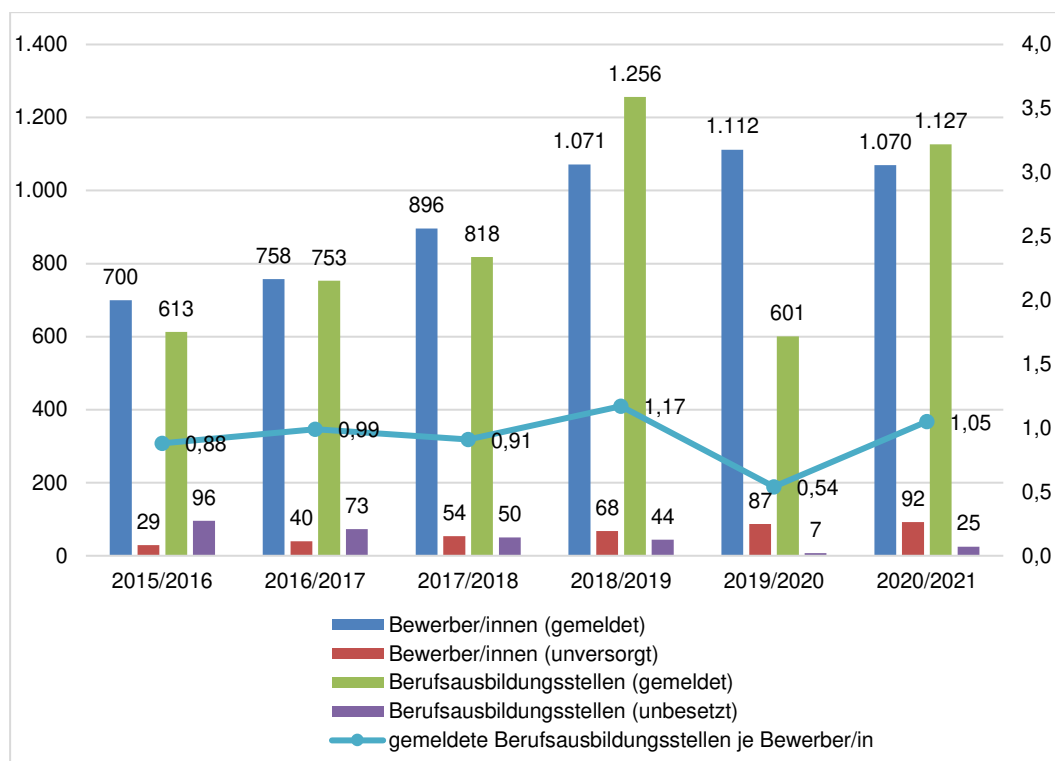


Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 28 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ (Berufsgruppe 522) für die Berichtsjahre 2015/2016 bis 2020/2021. Nachdem die Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen in der betrachteten Berufsgruppe im Berichtsjahr 2019/2020 gegenüber dem Vorjahr um mehr als die Hälfte auf 601 Stellen zurückgegangen war, erreichte sie zuletzt mit 1.127 gemeldeten Ausbildungsstellen nahezu wieder den Wert des Berichtsjahres 2018/2019. Die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber ging im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,8 Prozent auf 1.070 zurück. Rein rechnerisch gab es im letzten Berichtsjahr 1,05 Berufsausbildungsstellen pro Bewerberin bzw. Bewerber. Ungeachtet der Anzahl der unbesetzten Berufsausbildungsstellen der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Berichtsjahr 2019/2020 ist die Anzahl der unbesetzten Berufsausbildungsstellen mit zuletzt 25 unbesetzten Stellen weiterhin tendenziell rückläufig.

Ausbildungsstellen
und Bewerber/innen

Abbildung 28: Ausbildungsstellenangebot sowie gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ (Berufsgruppe 522) nach Berichtsjahren



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

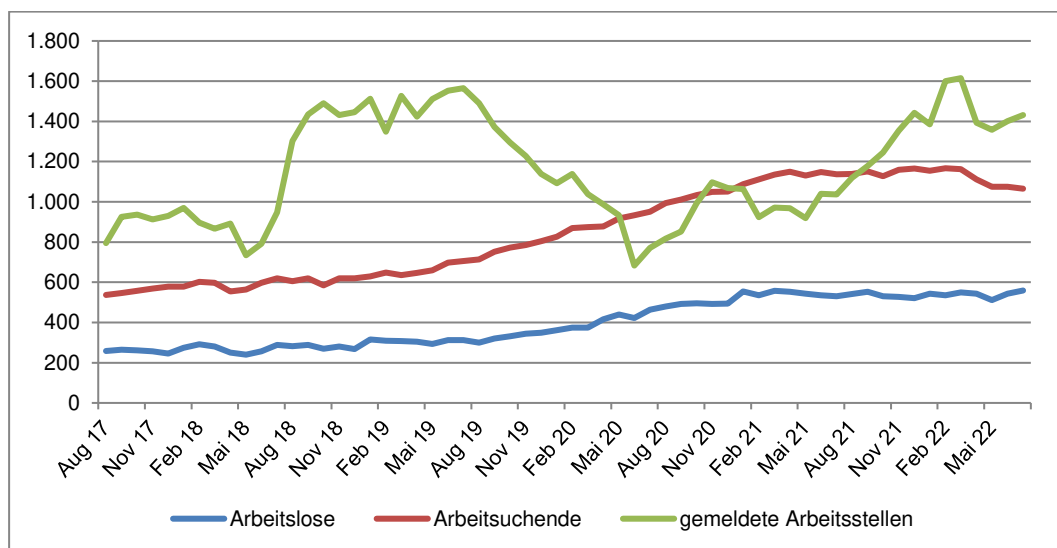
4.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 29 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022. Demnach erreichte die Zahl der arbeitslosen Schienenfahrzeugführerinnen und -führer mit 557 im März 2021 ihren zwischenzeitlichen Höhepunkt und stagnierte seitdem auf hohem Niveau. Die Zahl der arbeitssuchenden Schienenfahrzeugführerinnen und -führer erreichte im Februar 2022 mit 1.167 ihren höchsten Wert im

Arbeitslose,
Arbeitsuchende und
offene Stellen

Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der gemeldeten Stellen ging vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen Nachfragerückgang zeitweise zurück. Allerdings verbesserte sich die Situation in Bezug auf die gemeldeten Stellen für interessierte Schienenfahrzeugführerinnen und -führer im Verlauf des Jahres 2021. Im März 2022 übertraf die Zahl der gemeldeten Stellen mit insgesamt 1.615 den Wert des entsprechenden Vorjahresmonats um rund 66,3 Prozent (März 2021: 971; März 2020: 1.039). Bereits seit Juni 2021 lag die Zahl der offenen Stellen wieder über der Zahl der arbeitssuchenden Fahrzeugführerinnen und -führer. Vom Bundesamt befragte Unternehmen wiesen vielfach auf einen Mangel an Lokführerinnen und -führern hin. Es fehle nach Aussagen der Unternehmen an Bewerberinnen und Bewerbern sowie Nachwuchs. Obwohl viele der Unternehmen selbst ausbilden, könne der Personalbedarf nur schwer gedeckt werden. Darüber hinaus berichten Unternehmen vereinzelt, dass ihnen Personal von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u.a. der Deutschen Bahn AG, abgeworben werde. Im Rahmen ihrer Strategie „Starke Schiene“ trieb die Deutsche Bahn AG ihre Einstellungsoffensive in den vergangenen Jahren voran:¹ in den Jahren 2020 bzw. 2021 wurden trotz der Corona-Pandemie rund 26.300 bzw. 23.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (inkl. Auszubildender und dual Studierender) im DB-Konzern eingestellt (2019: 27.300).²

Abbildung 29: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



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

Ein weiterer Indikator für die Einschätzung der Situation auf dem Arbeitsmarkt ist die abgeschlossene Vakanzzeit. Sie bildet die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung ab. Abbildung 30 stellt die Entwicklung der abgeschlossenen Vakanzzeit in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ der durchschnittlichen

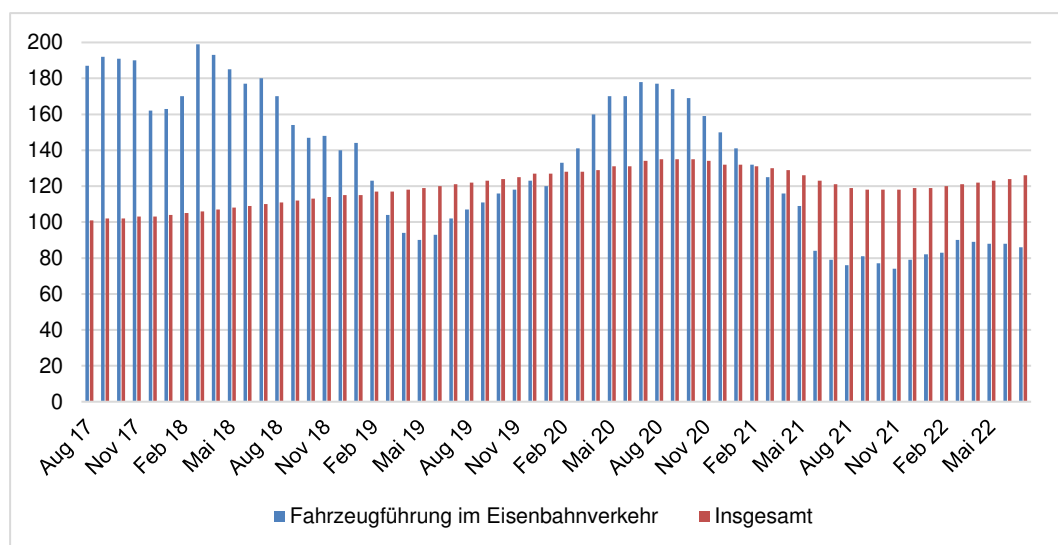
Vakanzzeit

¹ Siehe Deutsche Bahn AG (verschiedene Jahrgänge): Integrierter Bericht.

² Anmerkung: Hierbei wird nicht zwischen einzelnen Tätigkeitsbereichen unterschieden.

Vakanzzzeit über alle Berufsgruppen gegenüber. Demnach ging die Vakanzzzeit im betrachteten Berufsbild seit August 2020 wieder deutlich zurück und lag ab Frühjahr 2021 unterhalb der durchschnittlichen Vakanzzzeit über alle Berufsgruppen. Im November 2021 wurde mit einer Vakanzzzeit von 74 Tagen in der Berufsgruppe der Fahrzeugführerinnen und -fahrer der niedrigste Wert im Beobachtungszeitraum erreicht; der durchschnittliche Wert über alle Berufsgruppen lag zu diesem Zeitpunkt bei 118 Tagen. Ab Dezember 2021 stieg die Vakanzzzeit in der betrachteten Berufsgruppe wieder leicht an und pendelte sich in der ersten Hälfte des Jahres 2022 zwischen 82 (Januar 2022) und 90 Tagen (März 2022) ein.

Abbildung 30: Abgeschlossene Vakanzzzeit – gleitender Jahresdurchschnitt – in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Engpassanalyse). Eigenen Darstellung.

5. Binnenschifferinnen und Binnenschiffer

5.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wies die Anzahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt in den Jahren 2019 und 2020 eine abnehmende Tendenz auf. Im Jahr 2020 sank die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Binnenschifffahrt im Vorjahresvergleich um 733 Personen bzw. rund 11,3 Prozent auf insgesamt 5.733.¹ Die Anzahl des fahrenden Personals reduzierte sich im Jahr 2020 um 557 Beschäftigte bzw. rund 11,7 Prozent auf 4.210, die des Landpersonals um 179 Beschäftigte bzw. rund 10,4 Prozent auf 1.523 Personen. Die rückläufige Entwicklung beim fahrenden Personal zeigte sich im Jahr 2020 sowohl in der Güter- als auch der Personenschifffahrt (siehe Abbildung 31). Die Zahl des fahrenden Personals in der gewerblichen Güterschifffahrt fiel im Jahr 2020 mit 1.864 Beschäftigten, darunter 359 Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige, um 74 Personen bzw. rund 3,8 Prozent geringer aus als im Vorjahr. Dies war zugleich der niedrigste

Fahrendes Personal

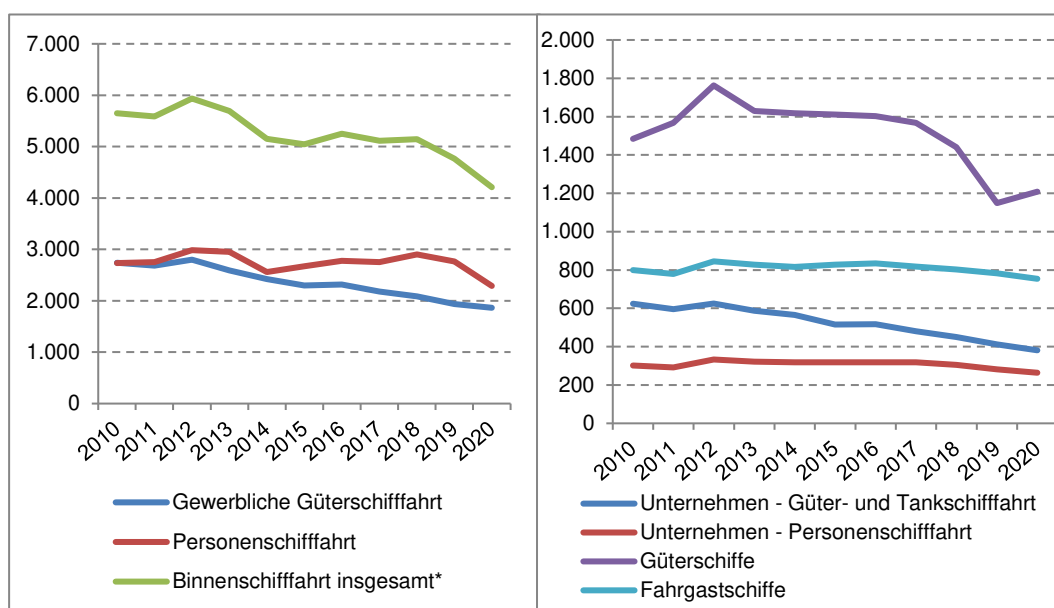
¹ Die Binnenschifffahrt gesamt beinhaltet neben der gewerblichen Güter- sowie der Personenschifffahrt den Werkverkehr.

Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. In der Personenschiffahrt nahm die Gesamtzahl des fahrenden Personals im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 17,2 Prozent auf 2.289 ab.

Beim Landpersonal waren im Jahr 2020 ebenfalls Abnahmen zu verzeichnen. In der Personenschiffahrt sank es im Vergleich zum Vorjahr um 150 Beschäftigte bzw. rund 13,6 Prozent auf 957 Beschäftigte, in der gewerblichen Güterschiffahrt um 22 Beschäftigte bzw. rund 4,3 Prozent auf insgesamt 491 Beschäftigte.

Landpersonal

Abbildung 31: Entwicklung der Anzahl des fahrenden Personals (linke Abb.), der Unternehmen sowie der Schiffe (rechte Abb.) in der deutschen Binnenschiffahrt



* Einschließlich Werkverkehr.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 4). Eigene Darstellung.

Die Anzahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschiffahrt ist seit Jahren rückläufig. Wurden im Jahr 2018 noch 771 Unternehmen registriert, so waren es in den Jahren 2019 und 2020 nur noch 714 bzw. 664; dies bedeutete einen Rückgang von rund 7,4 bzw. rund 7,0 Prozent gegenüber den jeweiligen Vorjahren. Insbesondere Unternehmen in der Güter- und Tankschiffahrt wiesen in den letzten Jahren eine abnehmende Tendenz auf (siehe Abbildung 31). Deren Anzahl sank von 624 Unternehmen im Jahr 2010 auf 381 Unternehmen im Jahr 2020. Die Anzahl der Unternehmen in der Personenschiffahrt belief sich im Jahr 2020 auf 264.

Anzahl der Unternehmen

Strukturdaten zur Gesamtheit des in der deutschen Binnenschiffahrt 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 (Berufsgruppe 5242) zurückgegriffen wird. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren am Ende des Jahres 2021 insgesamt 4.255 Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr sozialversicherungspflichtig

Beschäftigungsentwicklung

beschäftigt (siehe Tabelle 11). Damit sank die Gesamtzahl der Beschäftigten in dieser Berufsgruppe im Vergleich zum Vorjahr um 84 Beschäftigte bzw. rund 1,9 Prozent. Der Anteil der Schiffsführerinnen verzeichnete in den letzten Jahren Zuwächse. Zuletzt waren insgesamt 274 Schiffsführerinnen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (6,4 Prozent). Im Vergleich zum Vorjahr bedeute dies eine Zunahme von 7 Schiffsführerinnen bzw. rund 2,6 Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsbürgerschaft nahm in den letzten Jahren ebenfalls zu. Am Ende des Jahres 2021 erreichte deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten rund 23,2 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl ausländischer Schiffsführerinnen und -führer um rund 3,8 Prozent auf 989. Die Zahl der in Teilzeit beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,5 Prozent auf 309 zu. Ihr Anteil betrug zuletzt rund 7,3 Prozent an den Gesamtbeschäftigten.

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren hat sich in den Jahren 2020 und 2021 weiter erhöht. Am Ende der Jahre 2020 bzw. 2021 vereinten Beschäftigte dieser Altersgruppe Anteile von rund 28,8 Prozent bzw. rund 29,8 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Im Vergleich zum Vorjahr nahm deren Anzahl im Jahr 2021 um rund 1,4 Prozent auf 1.266 zu. Die Anzahl der Schiffsführerinnen und -führer ab 65 Jahren sank im Jahr 2021 um rund 8,9 Prozent auf insgesamt 154. Dies entsprach einem Anteil von rund 3,6 Prozent an den Gesamtbeschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe. Die Anzahl der jüngeren Schiffsführerinnen und -führer hat sich in den letzten Jahren weiter verringert. Auf sozialversicherungspflichtig beschäftigte Schiffsführerinnen und -führer im Alter von 25 bis unter 55 Jahren entfielen zuletzt Anteile von rund 56,1 Prozent, auf Beschäftigte unter 25 Jahren Anteile von rund 10,6 Prozent. Insgesamt nahm die Anzahl der 25- bis unter 55-Jährigen im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich um rund 2,1 Prozent auf 2.386 ab, die Anzahl der unter 25-Jährigen um rund 7,1 Prozent auf 449.

Altersstruktur

Weiter zugenommen hat der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führern mit einem akademischen Berufsabschluss. Im Jahr 2021 traf dies auf insgesamt 158 Schiffsführerinnen und -führer zu. Dies waren 18 Beschäftigte bzw. rund 12,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Eine sinkende Tendenz weist der Anteil sozialversicherungspflichtig beschäftigter Schiffsführerinnen und -führer mit einem anerkannten Berufsabschluss auf, der im Jahr 2021 rund 71,4 Prozent erreichte (2020: 71,7 Prozent; 2019: 72,1 Prozent). Absolut sank deren Anzahl im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 2,3 Prozent auf 3.039 Beschäftigte. Ebenfalls einen abnehmenden Trend weist der Anteil der Schiffsführerinnen und -führer auf, die keinen Bildungsabschluss nachweisen können. Er erreichte im Jahr 2021 rund 10,2 Prozent (2020: 10,3 Prozent; 2019: 10,5 Prozent). Insgesamt 433 Beschäftigte in dieser Gruppe bedeuteten einen Rückgang von rund 3,1 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer, bei denen die Ausbildung unbekannt ist, lag im Jahr 2021 wie im Vorjahr bei rund 14,7 Prozent.

Beruflicher Abschluss

Tabelle 11: *Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr (Berufsgruppe 5242) (Stichtag: jeweils 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)*

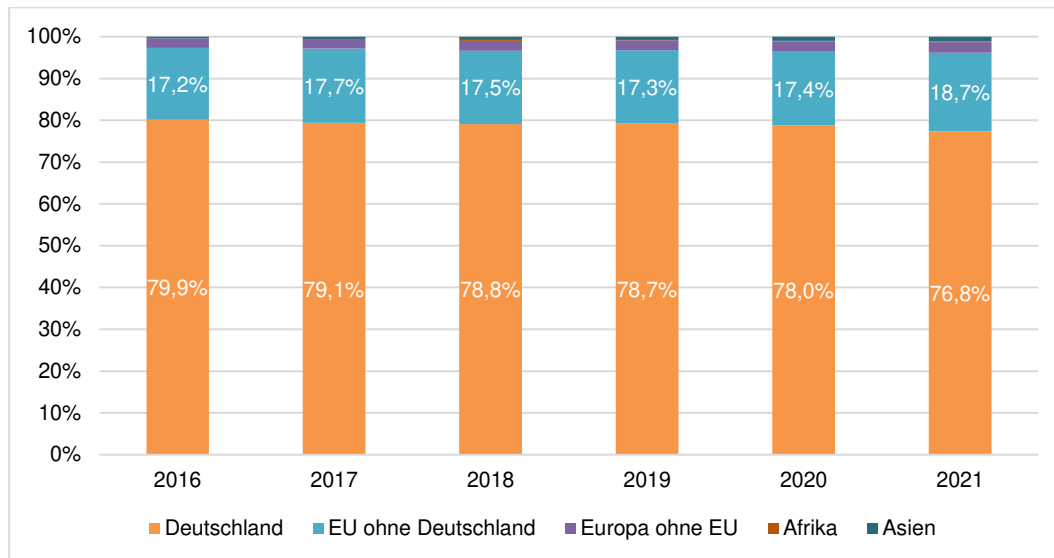
	2019		2020		2021	
Insgesamt	4.394	(100)	4.339	(100)	4.255	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	4.137	(94,2)	4.072	(93,8)	3.981	(93,6)
Frauen	257	(5,8)	267	(6,2)	274	(6,4)
Deutsche	3.456	(78,7)	3.386	(78,0)	3.266	(76,8)
Ausländer	936	(21,3)	953	(22,0)	989	(23,2)
unter 25 Jahre	496	(11,3)	485	(11,2)	449	(10,6)
25 bis unter 55 Jahre	2.535	(57,7)	2.436	(56,1)	2.386	(56,1)
55 bis unter 65 Jahre	1.202	(27,4)	1.249	(28,8)	1.266	(29,8)
65 Jahre und älter	161	(3,7)	169	(3,9)	154	(3,6)
in Vollzeit	4.066	(92,5)	4.046	(93,2)	3.946	(92,7)
in Teilzeit	328	(7,5)	293	(6,8)	309	(7,3)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	463	(10,5)	447	(10,3)	433	(10,2)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.166	(72,1)	3.112	(71,7)	3.039	(71,4)
mit akademischem Berufsabschluss	132	(3,0)	140	(3,2)	158	(3,7)
Ausbildung unbekannt	633	(14,4)	640	(14,7)	625	(14,7)

Quelle: Bundeagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 32 differenziert die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr nach ihrer Nationalität für den Zeitraum von 2016 bis 2021. Demnach betrug der kumulierte Anteil der Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft im Jahr 2021 rund 23,2 Prozent, der Anteil der Beschäftigten mit deutscher Staatsbürgerschaft entsprechend rund 76,8 Prozent. Im Jahr 2016 lag der kumulierte Anteil der ausländischen Schiffsführerinnen und -führer noch bei rund 20,1 Prozent. Ausländische Beschäftigte, die aus anderen EU-Mitgliedstaaten und europäischen Nicht-EU-Staaten stammen, vereinten im Jahr 2021 einen Anteil von rund 21,2 Prozent. Im Vorjahresvergleich stieg die Personenanzahl dieser Gruppe um rund 4,9 Prozent auf insgesamt 904 Schiffsführerinnen und -führer.

Herkunft der Beschäftigten

Abbildung 32: Sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr nach Herkunft (Stichtag: jeweils 31.12.)

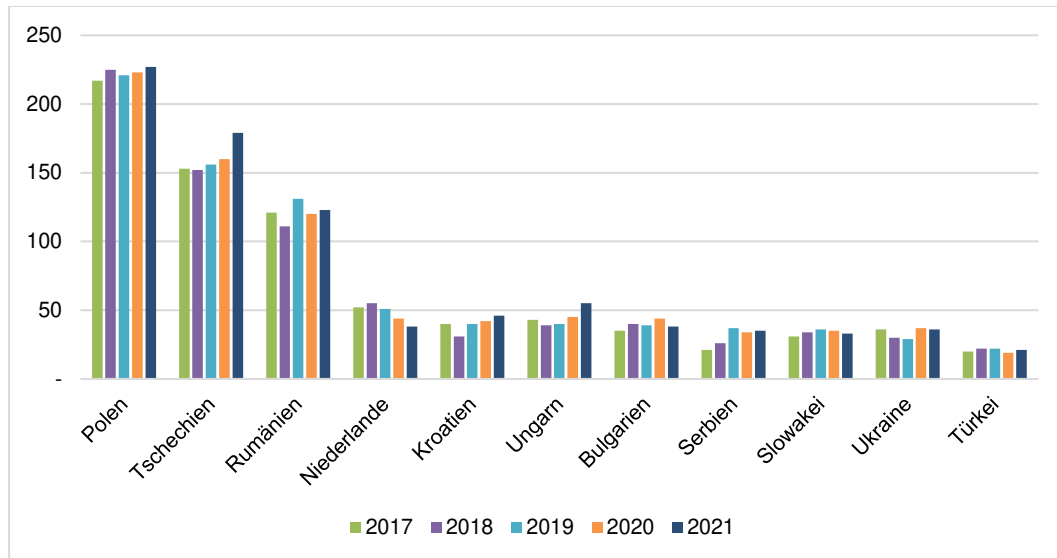


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 33 zu entnehmen ist, stammte der überwiegende Teil der ausländischen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr in den letzten Jahren aus Polen (2021: 23,0 Prozent). Im Jahr 2021 belief sich die Anzahl polnischer Beschäftigter auf insgesamt 227. Darüber hinaus bildeten im Jahr 2021 Staatsbürgerinnen und -bürger aus Tschechien bzw. Rumänien die zweit- bzw. drittstärkste Gruppe unter den Schiffsführerinnen und -führern (179 bzw. 123 Beschäftigte). Den stärksten Zuwachs verzeichneten zuletzt insbesondere Schiffsführerinnen und -führer aus Ungarn. Waren im Jahr 2020 lediglich 45 Schiffsführerinnen und -führer aus Ungarn in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigt, so waren es im Jahr 2021 bereits 55 Ungarinnen und Ungarn (+22,2 Prozent).

Anzahl ausländischer Beschäftigte nach ihrer Herkunft

Abbildung 33: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr mit ausgewählten ausländischen Staatsbürgerschaften (Stichtag: jeweils 31.12.)



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

5.2 Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen nahmen die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung im Jahr 2021 weiterhin wesentlichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen von Binnenschifferinnen und Binnenschiffern. So kam es nach Unternehmensangaben in der ersten Jahreshälfte 2021 im Zuge der Einreiseverordnung der Bundesregierung vom 14. Januar 2021 zu Unsicherheiten bei der Personaleinsatzplanung, da die zeitlichen Vorgaben zur Nachweispflicht, nicht mit dem Corona-Virus SARS-CoV-2 infiziert zu sein, für das fahrende Personal kaum einzuhalten gewesen seien. Die Corona-Tests aus Hochinzidenz- und Virusvariantengebieten mussten von den Partikulieren in Eigenregie bezahlt und organisiert werden. Aufgrund der Überlastung vieler Gesundheitseinrichtungen konnten die Nachweise meist nicht fristgerecht vorgelegt werden. Darüber hinaus ließen in der ersten Jahreshälfte 2021 einige befragte Unternehmen aufgrund bestehender Quarantänebestimmungen ihr fahrendes Personal – insbesondere aus Osteuropa – teilweise bis zu sechs Wochen auf dem Schiff. Ab Herbst 2021 wiesen die befragten Unternehmen auf große Probleme hin, geeignetes, gut ausgebildetes Personal für ihre Schiffe zu finden. Es fehlte nach Angaben der Unternehmen an Schiffsführerinnen und -führern, Steuerfrauen und -männern sowie Bootsleuten für den Schichtwechsel bzw. die Ablöse an Bord, aber auch an Nachwuchs, der trotz Investitionen in Werbemaßnahmen oder Messeauftritte nur schwer für die Binnenschifffahrt zu begeistern sei.

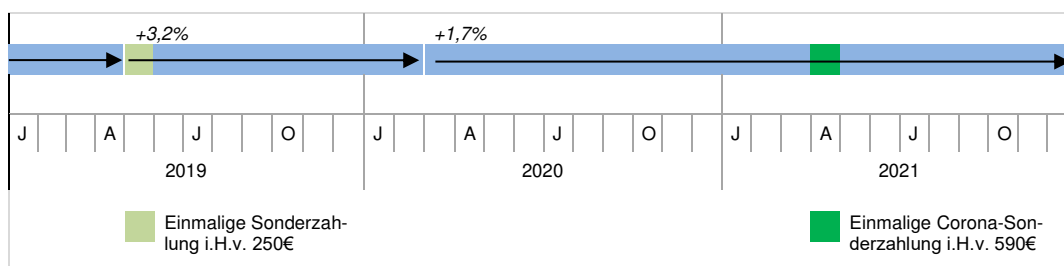
Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) führten als Tarifparteien im Februar 2021 eine Verhandlungsrunde über eine einmalige Corona-Sonderzahlung für die deutsche Güterbinnenschiff-

Löhne und Gehälter

fahrt.¹ Ziel dieser Verhandlungsrunde war es, einen Ausgleich für die Belastungen aufgrund der besonderen Bedingungen durch die Corona-Pandemie für das Schiffspersonal zu vereinbaren. Als Resultat der Verhandlung wurden im April 2021 sämtlichen Besatzungsmitgliedern unabhängig von ihrer Eingruppierung Einmalzahlungen in Höhe von 590 Euro gezahlt; Auszubildende erhielten eine Einmalzahlung in Höhe von 295 Euro. Ansonsten besteht der Vergütungstarifvertrag für die Güterbinnenschifffahrt vom Mai 2019 fort. Danach kam es zu einem Anstieg der Tarifgehälter am 1. Mai 2019 um 3,2 Prozent sowie zu einer weiteren Erhöhung am 1. März 2020 um 1,7 Prozent.

Abbildung 34: Tarifabschlüsse für das fahrende Personal in der deutschen Güterschifffahrt seit dem 1. Mai 2019



Quelle: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB-Report). Eigene Darstellung.

Am 1. August 2017 trat die neue Binnenschifffahrt-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV)² in Kraft. Um den speziellen Anforderungen des Binnenschifferberufsalltages gerecht zu werden, ermöglicht die BinSchArbZV eine Flexibilisierung der Arbeitszeit. Mithin wurden Jahreshöchstarbeitszeiten für Binnenschifferinnen und Binnenschiffer festgelegt. Am besten lassen sich die Vorgaben der BinSchArbZV mit dem Schichtsystem 1:1, d.h. einer identischen Anzahl an Bord- und Ruhetagen erfüllen.³ Vor dem Hintergrund des durch die Corona-Pandemie ausgelösten Nachfrageeinbruchs mussten nach Angaben befragter Unternehmen teilweise die Fahrzeiten betroffener Schiffe und mithin die Arbeitszeit des fahrenden Personals reduziert werden. Allgemein, d.h. über alle Berufsgruppen, lag die durchschnittliche Wochenarbeitszeit im betrachteten Wirtschaftszweig im 1. Quartal 2021 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bei 35,7 Stunden (siehe Abbildung 35). Gegenüber dem Vorjahresquartal entsprach dies einer Verringerung von durchschnittlich 4 Stunden. In den Folgequartalen des Jahres 2021 waren diesbezüglich Erholungstendenzen erkennbar. Mit einer Wochenarbeitszeit von durchschnittlich 39,9 Stunden im 3. Quartal 2021 näherte sich die durchschnittliche Wochenarbeitszeit wieder an die Vorkrisenniveauewerte an (3. Quartal 2019: 41 Stunden).

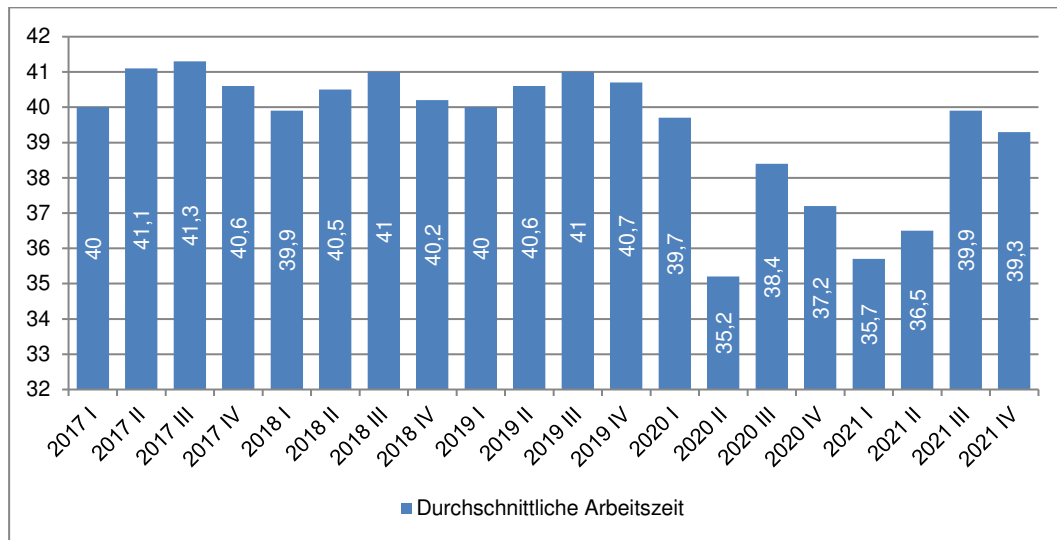
Betriebliche Arbeitszeiten

¹ Siehe Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (01/2021): BDB-Report, S. 18.

² Siehe Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV): Verordnung über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt.

³ Siehe BDB-Report (02/2019): Neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschifffahrt, S. 16.

Abbildung 35: Vierteljährliche durchschnittliche Wochenarbeitszeit in der Personen- und Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt



Quelle: Statistisches Bundesamt (Genesis Online – Tabelle 62321-0001). Eigene Darstellung.

Die BinSchArbZV verpflichtet Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die tägliche Arbeits- und Ruhezeit jeder Mitarbeiterin bzw. jeden Mitarbeiters genau zu dokumentieren, um eine Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung zu ermöglichen. Die Aufzeichnungen beinhalten die Namen des Fahrzeugs, der Arbeitnehmerin bzw. des Arbeitnehmers und der verantwortlichen Schiffsführerin bzw. des verantwortlichen Schiffsführers sowie das Datum des jeweiligen Arbeits- bzw. Ruhetages. Für jeden Tag der Beschäftigung ist festzuhalten, ob es sich um einen Arbeits- oder einen Ruhetag handelt. Beginn und Ende der täglichen Arbeits- bzw. Ruhezeiten sind aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen müssen mindestens zwölf Monate an Bord und danach weitere zwölf Monate an Bord oder bei der Arbeitgeberin bzw. beim Arbeitgeber aufbewahrt werden. Der Arbeitnehmerin bzw. dem Arbeitnehmer wird eine entsprechende Kopie der bestätigten Aufzeichnungen ausgehändigt. Diese sind verpflichtet, die Kopien nach der Aushändigung zwölf Monate bei der Arbeit mitzuführen.

Aufzeichnungsfristen

5.3 Berufliche Bildung

Zum 18. Januar 2022 wurde die EU-Befähigungsrichtlinie (EU) 2017/2397 für die Binnenschifffahrt über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in nationales Recht umgesetzt. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Qualität der Ausbildung in der Binnenschifffahrt in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten auf einem hohen Niveau zu harmonisieren. In der Richtlinie werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen über die Qualifikation von Personen, die an dem Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen der Union beteiligt sind, sowie für die Anerkennung solcher Qualifikationen in den Mitgliedstaaten festgelegt. Vor dem Hintergrund dieser Befähigungsrichtlinie wurde die Ausbildungsordnung für den Beruf der Binnenschifferin bzw. des Binnenschiffers modernisiert und an neue Herausforderungen angepasst. Als Folge dessen werden seit dem

Wege zum Beruf

01.08.2022 zwei Ausbildungsgänge angeboten: einer zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer und einer zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum Binnenschiffahrtskapitän. Beide Ausbildungsgänge beinhalten einen schulischen sowie einen praktischen Teil. Der schulische Ausbildungsteil wird in verschiedenen Blöcken im Jahr an den Berufsschulen in Duisburg oder in Schönebeck absolviert. Die praktische Ausbildung findet direkt auf dem Schiff statt. Während dieser Zeit arbeiten und leben die Auszubildenden an Bord eines Schiffes. Neben gemeinsamen Inhalten in den beiden ersten Ausbildungsjahren liegt der Schwerpunkt im Beruf Binnenschifferin bzw. Binnenschiffer u.a. auf dem Warten und Instandsetzen von Schiffsmotoren und mechanischen Anlagen, im Beruf Binnenschiffahrtskapitänin bzw. -kapitän auf den Bereichen Nautik und Schiffssteuerung. Erforderliche Voraussetzung für die dualen Ausbildungen ist die Erfüllung der Vollzeitschulpflicht (10 Jahre); ein Interesse an Technik und eine Affinität für das Wasser gelten als wünschenswert. Mit dem Abschluss der dualen Ausbildung in Deutschland erwirbt man eine Qualifikation, die es ermöglicht, in der gesamten Europäischen Union zu arbeiten.

Tabelle 12 zeigt die Auszubildendenstatistik für den Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/-in“ im Zeitraum von 2014 bis 2021. Die Zahl der Personen, die sich im Jahr 2021 in einem Ausbildungsverhältnis in der betrachteten Berufsgruppe befanden, verzeichnete mit zuletzt 288 das niedrigste Niveau der letzten fünf Jahre. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nahm im Jahr 2021 ebenfalls weiter auf insgesamt 111 Verträge ab. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden belief sich zuletzt auf rund 12,7 Prozent (2019: 6,8 Prozent). Im Jahr 2021 wurden 135 Auszubildende zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund 73,3 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 54 Ausbildungsverhältnisse vorzeitig aufgelöst; davon entfiel der größte Teil mit 30 aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr.

Ausbildungsstatistik

Tabelle 12: Ausbildungsstatistik im Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/-in“ im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Stichtag: jeweils 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer/innen		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2014	330	30	360	123	114	105	24	9	3	36
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
2021	288	42	330	111	135	99	30	12	12	54

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).

Tabelle 13 zeigt die Lösungsquoten¹ der Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer sowie des bundesweiten Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe für die Jahre 2012 bis 2020, die seitens des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) jährlich veröffentlicht werden. Demnach verzeichnete die Lösungsquote der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer seit dem Jahr 2018 Werte zwischen 31,0 Prozent und 32,0 Prozent. Im Jahr 2020 lag sie mit rund 31,7 Prozent über der Lösungsquote des bundesweiten Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe, der rund 25,1 Prozent betrug. Zuletzt waren die Lösungsquoten der Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer in West- und Ostdeutschland nahezu identisch. Allerdings ist anzumerken, dass die Lösungsquote der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in Westdeutschland im Vergleich zum Vorjahr gestiegen (2019: 27,2 Prozent), die der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in Ostdeutschland hingegen deutlich gesunken ist (2019: 42,4 Prozent).

Lösungsquote

Tabelle 13: Lösungsquoten der Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2020

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Binnenschifferinnen und Binnenschiffer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2012	24,4	25,3	25,9	22,8
2013	25,0	33,6	28,1	54,4
2014	24,7	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	34,6
2019	26,9	31,5	27,2	42,4
2020	25,1	31,7	31,3	31,4

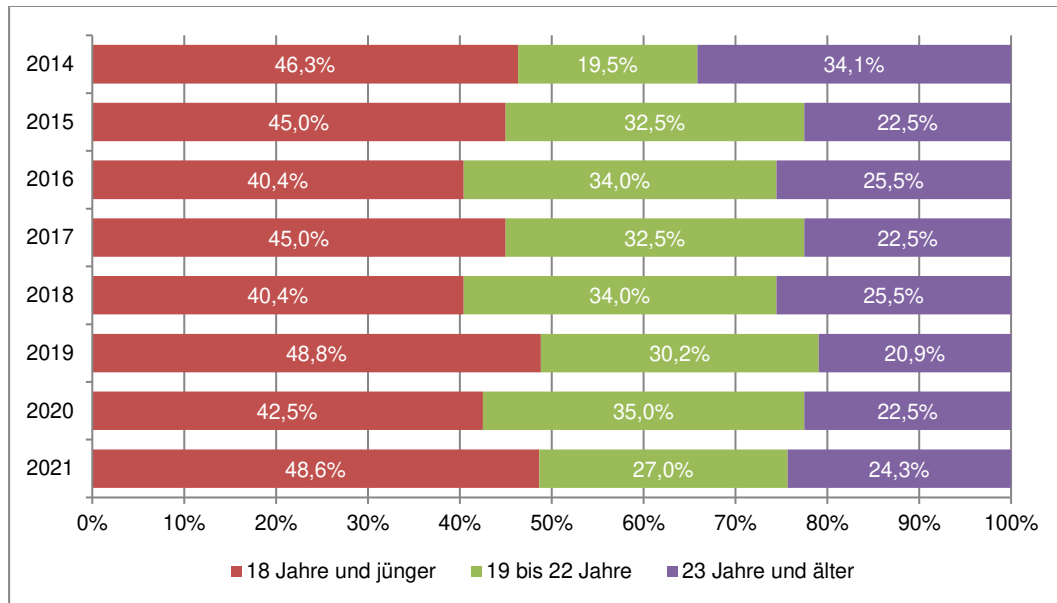
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Abbildung 36 differenziert die Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach verzeichnete der Anteil der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, die bei Ausbildungsbeginn zwischen 19 und 22 Jahre alt waren, zuletzt einen deutlichen Rückgang und belief sich im Jahr 2021 auf rund 27,0 Prozent. Damit einhergehend verbuchte die Altersgruppe der unter 19-Jährigen zuletzt Anteilsgewinne; knapp die Hälfte der Auszubildenden war zuletzt 18 Jahre alt oder jünger. Der Anteil der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, die zu Ausbildungsbeginn 23 oder älter waren, stieg im Jahr 2021 ebenfalls an und belief sich zuletzt auf rund 24,3 Prozent.

Auszubildende nach Alter

¹ Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Ausbildungsverhältnisse.

Abbildung 36: Auszubildende zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

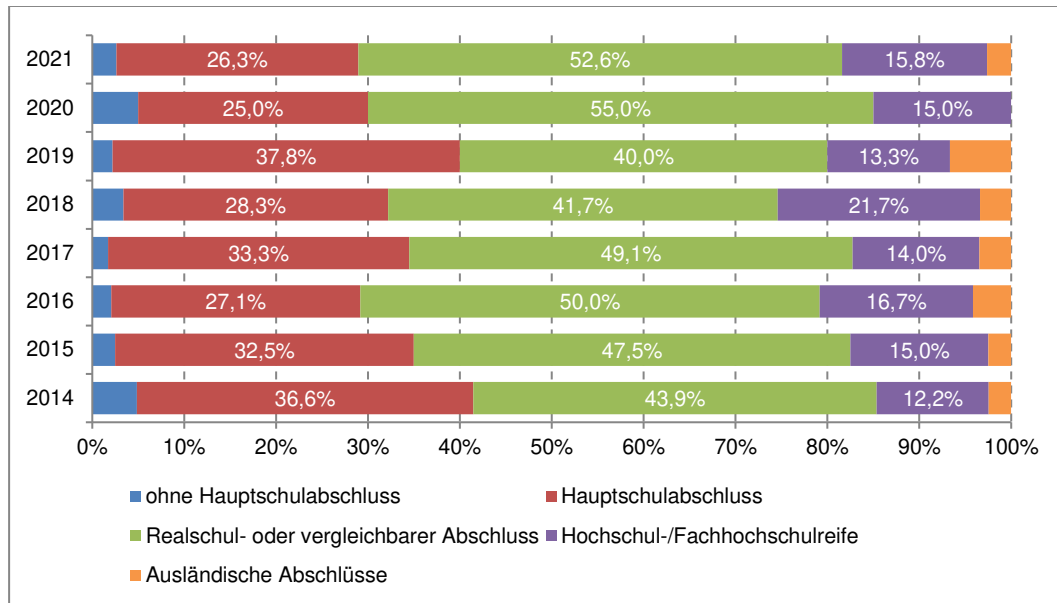


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 37 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nach schulischer Bildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2014 bis 2021. Trotz Anteilsrückgängen gegenüber dem Vorjahr bildeten Auszubildende, die im Jahr 2021 einen Ausbildungsvertrag zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer abschlossen und über einen Realschulabschluss verfügten, weiterhin die größte Gruppe unter den Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs; ihr Anteil betrug zuletzt rund 52,6 Prozent. Etwa ein Viertel der Auszubildenden verfügten im Jahr 2021 über einen Hauptschulabschluss, weitere rund 15,8 Prozent über die Fach- bzw. Hochschulreife.

Auszubildende
nach schulischer
Vorbildung

Abbildung 37: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2014 bis 2021 (Anteile in Prozent)

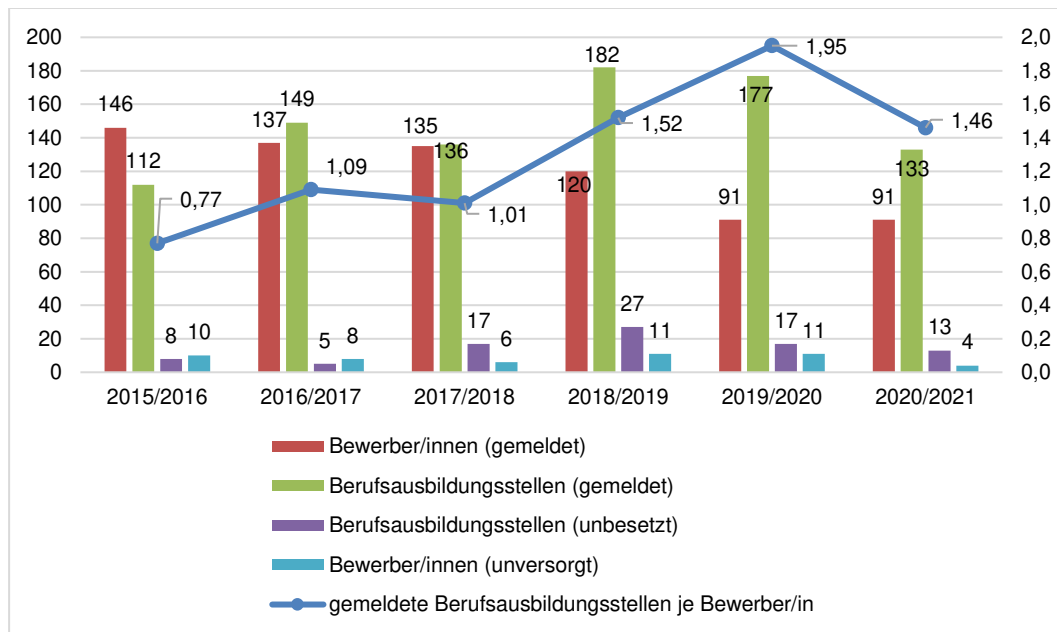


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 38 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Schiffsverkehr“ (Berufsgruppe 524) für die Berichtsjahre 2015/2016 bis 2020/2021. Demnach ging die Anzahl der gemeldeten Ausbildungsstellen zuletzt um rund 25,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 133 zurück. Wie im vorherigen Berichtsjahr lag die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber im Jahr 2020/2021 bei 91. Insgesamt wurden zuletzt 4 unbesetzte Ausbildungsstellen registriert; dies waren 7 weniger als im Berichtsjahr 2019/2020. Das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin bzw. Bewerber entwickelte sich zuletzt rückläufig auf rund 1,46 Stellen pro Bewerberin bzw. Bewerber.

Ausbildungsstellen und
Bewerber/innen

Abbildung 38: Ausbildungsstellenangebot sowie gemeldete Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Schiffsverkehr“ (Berufsgruppe 524) nach Berichtsjahren

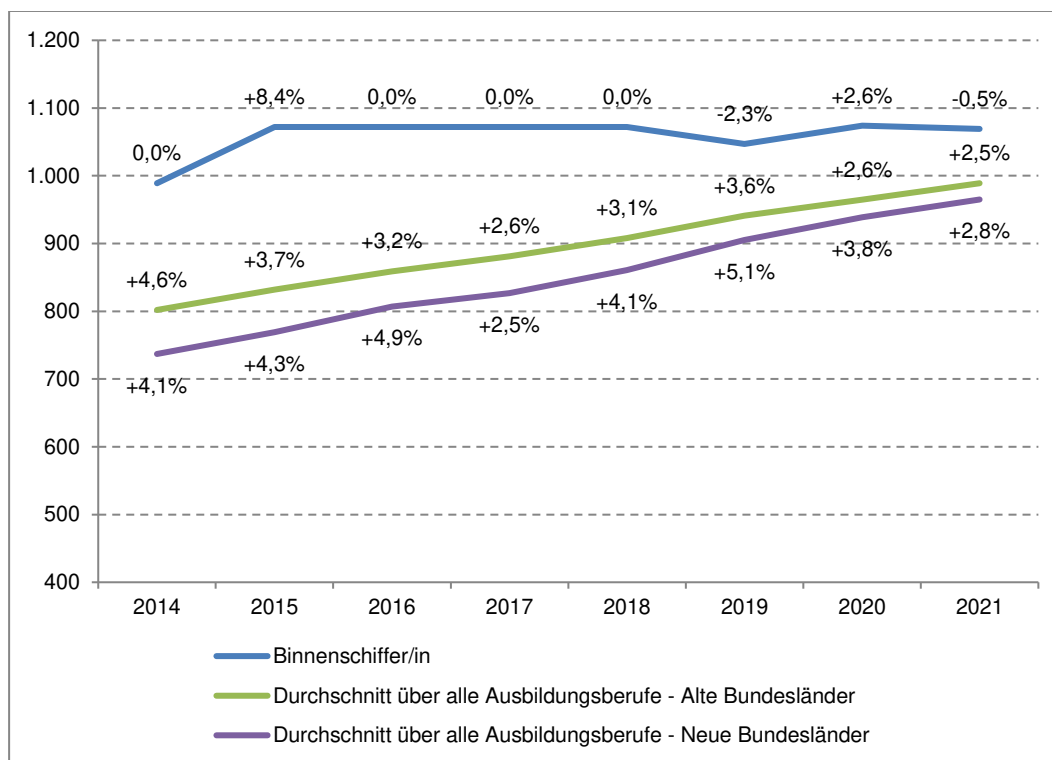


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Ausbildungsstellenmarkt). Eigene Darstellung.

Abbildung 39 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sowie des Durchschnittsverdiensts über alle Ausbildungsberufe in den neuen und alten Bundesländern. Demnach lag der durchschnittliche Monatsverdienst angehender Binnenschifferinnen und Binnenschiffer im gesamten Beobachtungszeitraum stets über dem durchschnittlichen Monatsverdienst über alle Ausbildungsberufe, wobei sich die Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in den letzten Jahren immer mehr dem Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe angepasst hat. Mit einem durchschnittlichen Verdienst von 1.069 Euro pro Monat im Jahr 2021 lag die Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer rund 80 Euro über dem monatlichen Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe in den alten Bundesländern und rund 104 Euro über dem der neuen Bundesländer. Wie Abbildung 39 verdeutlicht, blieb die Entwicklung der tariflichen Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in den vergangenen Jahren regelmäßig hinter der allgemeinen Entwicklung zurück. Mit durchschnittlich 1.069 Euro bewegte sie sich im Jahr 2021 annähernd auf dem Niveau des Jahres 2015.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 39: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer im Zeitraum von 2014 bis 2021 in Euro (Steigerung in Prozent)



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

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt gewährt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als Bewilligungsbehörde im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Zuwendungen, um die Anzahl zusätzlicher Ausbildungsplätze sowie Weiterbildungsmaßnahmen zu erhöhen. Im Jahr 2019 wurde der Förderbetrag pro Ausbildungsplatz auf bis zu 65.000 Euro erhöht. Die Förderung dient der Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs in der Binnenschifffahrt. Im Jahr 2021 wurden 91 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von insgesamt 3.134.373,87 Euro für Ausbildungsplätze in der deutschen Binnenschifffahrt bewilligt (2020: 102 Zuwendungsbescheide). Der Förderbetrag für Weiterbildungsmaßnahmen wurde im Jahr 2019 auf 8.000 Euro pro Besatzungsmitglied erhöht. Gefördert werden u.a. freiwillige berufliche Weiterbildungsmaßnahmen sowie verschiedene Zusatzqualifikationen im ausgeübten Beruf. Für die Förderung von Weiterbildungsmaßnahmen wurden im Jahr 2021 insgesamt 136 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von insgesamt 81.065,60 Euro bewilligt (2020: 132 Zuwendungsbescheide).

Ausbildungsbeihilfen durch den Bund

Seit dem 18. Januar 2022 muss die „Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt“ angewendet werden. In ihr wurde die EU-Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt in Deutschland umgesetzt. Die Verordnung regelt die Befähigungsvorschriften umfassend neu und führt diese mit den bisher in der Binnenschiffsuntersuchungsverordnung enthalte-

Befähigungszeugnisse

nen Besatzungsvorschriften in einem Regelwerk zusammen. Die neuen Befähigungsvorschriften schaffen EU-weit einheitliche Vorgaben für den Erwerb von Befähigungszeugnissen und anderen Besatzungsdokumenten. Darüber hinaus müssen die Auszubildenden gemäß der neuen Vorschrift künftig ihre Prüfung an einem Schifffahrtssimulator ablegen, um ihr Patent zu erhalten. Das Führen eines Binnenschiffs auf Wasserstraßen erfordert in Abhängigkeit von Wasserwegen und Schiffstyp unterschiedliche Patente bzw. Fahrerlaubnisse. Wesentliche Patente für Deutschland sind das Rheinschifffahrtspatent, das Donaupatent und das Elbepatent. Tabelle 14 zeigt die Anzahl der ausgestellten Befähigungsnachweise im Zeitraum von 2018 bis 2020.¹ Demnach entwickelte sich die Gesamtzahl der ausgestellten Befähigungsnachweise im Jahr 2020 weiter zurück. Mit insgesamt 1.120 Nachweisen wurden im Jahr 2020 rund 5,1 Prozent weniger Befähigungsnachweise ausgestellt als im Vorjahr. Darunter fielen insgesamt 214 Rheinpatente. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von 50 Rheinpatenten bzw. rund 18,9 Prozent. Insbesondere die Erweiterungen Großer Rheinpatente sowie die Streckenzeugnisse Rhein gingen stark zurück (-25,3 Prozent bzw. -35,7 Prozent). Wie im Vorjahr wurden im Jahr 2020 insgesamt 726 Binnenpatente ausgestellt, ebenso viele wie im Jahr zuvor. Nach Rückgängen bei der Ausstellung von Donaupatenten in den letzten Jahren entwickelte sich deren Anzahl im Jahr 2020 positiv. Sie stieg auf 33 Patente. Die Zunahme ist vorrangig auf die Ausstellung von Streckenzeugnissen Donau zurückzuführen; die Anzahl dieser verdreifachten sich nahezu im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr. Der allgemeine Rückgang der ausgestellten Befähigungsnachweise im Jahr 2020 ist vorrangig auf die Corona-Pandemie zurückzuführen. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten befragte Unternehmen, dass zahlreiche Weiterbildungslehrgänge und Schulungen für das fahrende Personal zum Erwerb verschiedener Patente nicht stattgefunden hätten oder auf unbestimmte Zeit verschoben worden seien. Darüber hinaus hätten zuständige Einrichtungen zu wenig freie Prüfungstermine angeboten. Infolgedessen sei es zu Problemen bei der Besetzung der Binnenschiffe gekommen; häufig hätten sich an Bord eines Schiffes anstatt zwei nur eine Binnenschifferin bzw. ein Binnenschiffer mit gültigen Patent befunden. In der ersten Jahreshälfte 2021 seien wichtige Lehrgänge und Prüfungstermin weiterhin zeitlich immer weiter nach hinten verschoben worden. Allerdings verbesserte sich die Situation diesbezüglich in der zweiten Hälfte des Jahres 2021: Trotz eines gewissen Rückstaus bei Lehrgängen hätten die Fort- und Weiterbildungsangebote nach Angaben der befragten Unternehmen im Herbst 2021 wieder zugenommen.

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

Table 14: Anzahl der durch die GDWS ausgestellten Befähigungsnachweise im Zeitraum von 2018 bis 2020

	2018	2019	2020
Rheinpatente	268	264	214
Binnenpatente	724	726	726
Donaupatente	40	29	33
Sonstige Befähigungsnachweise	207	161	147
Gesamt	1.244	1.180	1.120

Quelle: GDWS (Verkehrsbericht). Eigene Darstellung.

Seit 2008 ist der Flachwassersimulator SANDRA (Simulator for Advanced Navigation Duisburg – Research and Application) zentraler Bestandteil der Ausbildung angehender Binnenschifferinnen und Binnenschiffer. Er wird u.a. für komplexe Navigationsaufgaben ohne Schadensrisiko eingesetzt. Nun wurde der Simulator auf den neuesten Stand aktueller Hard- und Software gebracht sowie hinsichtlich neuer Anforderungen erweitert (SANDRA II). Die Modernisierung des Simulators ging einher mit umfangreichen Umbauarbeiten am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg, um der neuen Technik ein passendes Umfeld zu geben. Die Modernisierungsmaßnahmen wurden mit 1,6 Mio. Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. SANDRA II unterstützt Auszubildende dabei, die vielfältigen Ausbildungsinhalte in einer sicheren Lernumgebung selbst zu „erfahren“ und bereitet diese auf die Herausforderungen der Binnenschiffahrtspraxis vor. Darüber hinaus steht der Simulator der Branche für Trainings- und Weiterbildungszwecke zur Verfügung. Auch die gemäß der EU-Richtlinie (EU) 2017/2397 seit diesem Jahr zwingend vorgeschriebene praktische Prüfung für den Erwerb eines Patentbesitzes an einem Schiffahrtssimulator kann von bis zu drei unabhängig und parallel arbeitenden Prüfungskommissionen zeitgleich durchgeführt werden. Insgesamt ermöglicht SANDRA II eine qualitativ hochwertige Ausbildung für die Binnenschiffahrt. Der neue Flachwasserfahrersimulator wurde am 10. September 2021 offiziell eingeweiht.

Flachwassersimulator
Sandra II

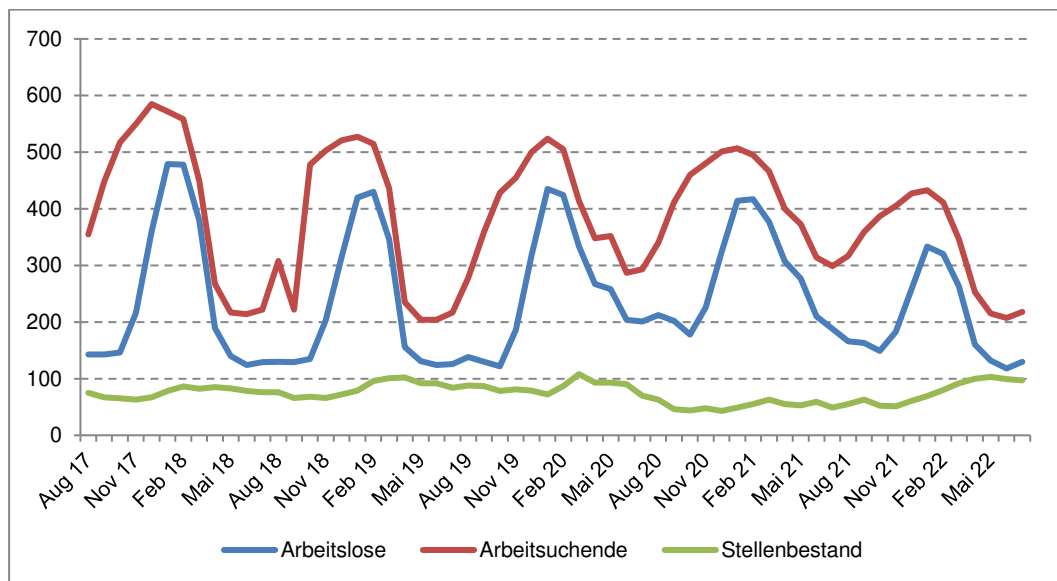
5.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 40 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5424 Schiffsführer/in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022. Die Anzahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden schwankt demnach jahreszeitlich bedingt deutlich: In den Herbst- und Wintermonaten erhöhen sich deren Zahlen für gewöhnlich spürbar, bevor sie im Frühjahr wieder abnehmen und im (Spät-)Sommer bzw. Herbst ihre Tiefststände erreichen. In der Personenschiffahrt sind zeitlich befristete Verträge üblich, da in den Wintermonaten das Fahrgastaufkommen abnimmt. In der Güterschiffahrt können winterliche Witterungsbedingungen wie Eis und Schnee den Gütertransport einschränken. Aufgrund der Corona-Pandemie erreichten die Arbeitslosenzahlen in der betrachteten Berufsgruppe in den Jahren 2020 bzw. 2021 nicht die in den Vorjahren üblichen Tiefststände, sondern lagen mit 178 (Oktober 2020) bzw.

Arbeitslose,
Arbeitssuchende
und offene Stellen

149 (Oktober 2021) vergleichsweise höher. Die Tiefststände der Arbeitsuchenden fielen in den letzten zwei Jahren ebenfalls höher als in den Vorjahren aus: Wurden in den Jahren 2016 bis 2019 in den Sommermonaten Tiefststände zwischen 204 und 250 bei den arbeitssuchenden Schiffsführerinnen und -führern verzeichnet, so waren es im Juni 2020 bzw. Juli 2021 insgesamt 287 bzw. 299 Arbeitsuchende. Die hohe Zahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden ist auf den Nachfragerückgang während der Corona-Pandemie zurückzuführen. Nach Angaben befragter Unternehmen mussten aufgrund dessen Fahrzeiten betroffener Schiffe und mithin der Personalbedarf reduziert werden. Die Zahl der offenen Stellen für Schiffsführerinnen und -führer lag mit insgesamt 59 im Juni 2021 rund 34,4 Prozent unter dem Vorjahreswert (Juni 2020: 90; Juni 2019: 92). In der ersten Hälfte des Jahres 2022 verbesserte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt für Schiffsführerinnen und -führer. Die Zahlen der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden erreichten das Vorkrisenniveau; die Zahl der offenen Stellen erreichte mit insgesamt 103 Stellen im März 2022 den Höchstwert im gesamten Betrachtungszeitraum.

Abbildung 40: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „5424 Schiffsführer/-in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



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

Literaturverzeichnis

Badura, B. et al. (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Fehlzeiten-Report, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg.

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

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Ausbildungsmarkt – Tabellen, Der Ausbildungsmarkt, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Beschäftigungsstatistik – Tabellen, Beschäftigung nach Berufen (KldB 2010) (Quartalszahlen), Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Berufsuntergruppen der KldB 2010 und Staatsangehörigkeit, Nürnberg.

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

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Förderstatistik – Sonderauswertung – Eintritte und Bestand von Teilnehmern in Förderung der beruflichen Weiterbildung, nach ausgewählten Aus- und Weiterbildungszielen (KldB 2010), Nürnberg.

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Auszubildende – Datenblätter (DAZUBI), unter: <https://www.bibb.de/de/1865.php>.

Bundesinstitut für Berufsbildung (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Datenbank Auszubildende, unter: <https://www.bibb.de/de/12209.php>.

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (2019): Neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschifffahrt, in: BDB-Report 02/2019.

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (2021): Arbeiten im Neuordnungsverfahren zur Berufsausbildung in vollem Gange, in: BDB-Report 01/2021.

Deutsche Bahn AG (versch. Jahrgänge): Integrierter Bericht, Berlin.

DIHK (Statistiken der DIHK-Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH und der DIHK) (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Bundesweite Statistik zu den Prüfungen gemäß Berufskraftfahrgesetz, Berlin.

Eisenbahn-Bundesamt (versch. Jahrgänge): Bericht des Eisenbahn-Bundesamts gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit hinsichtlich der Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde, Bonn.

Eisenbahn-Bundesamt (2022): Triebfahrzeugführerschein, unter:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Tfz-Fuehrerscheinstelle/Triebfahrzeugfuehrerschein/triefahrzeugfuehrerschein_node.html#doc1528238bodyText2.

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) (versch. Jahrgänge): Verkehrsbericht 2020, Bonn.

Gesetz zur Anpassung der Bundesbesoldung und -versorgung für 2021/2022 und zur Änderung weiterer dienstrechtlicher Vorschriften (BBVAnpÄndG 2021/2022), unter: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsverfahren/DE/Downloads/kabinettsfassung/Gesetz-zur-anpassung-der-besoldung-u-versorgung-2021-2022-u-aenderung-dienstrechtl-vorschriften.pdf;jsessionid=0CBA28B06B4F68848B36BE48B8FA3612.2_cid373?__blob=publicationFile&v=2.

Gesetz über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz - BKrFQG) vom 26.11.2020.

Knieps, F. und Pfaff, H. (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): BKK Gesundheitsreport, Medizinisch Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Berlin.

Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates, unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2397&from=DE>.

Stadt Duisburg (2021): Eröffnung des Flachwassersimulators SANDRA II im Schifferberufskolleg Rhein, unter: https://www.duisburg.de/guiapplications/newsdesk/publications/Stadt_Duisburg/102010100000130707.php.

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

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 7 – Verkehrsunfälle, Wiesbaden.

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

Statistisches Bundesamt (2022): Genesis Online – Tabelle 62321-0001, unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>.

Statistisches Bundesamt (2022): Tarifdatenbank, unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/TDB/_TDB/_inhalt.html.

Statistisches Bundesamt (2022): Verbraucherpreisindizes, unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/Tabellen/Verbraucherpreise-12Kategorien.html>.

Verordnung über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung – BinSchArbZV) vom 19.07.2017.

Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt vom 02.08.2021.



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: September 2022

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
