



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und
Logistik 2024 – Fahrerberufe

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Einleitung.....	6
3.	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer.....	6
3.1	Struktur der Beschäftigten.....	6
3.2	Arbeitsbedingungen.....	12
3.3	Berufliche Bildung.....	18
3.4	Arbeitsmarktsituation.....	27
4.	Schienefahrzeugführerinnen und -führer.....	31
4.1	Struktur der Beschäftigten.....	31
4.2	Arbeitsbedingungen.....	33
4.3	Berufliche Bildung.....	36
4.4	Arbeitsmarktsituation.....	42
5.	Binnenschifferinnen und -schiffer.....	45
5.1	Struktur der Beschäftigten.....	45
5.2	Arbeitsbedingungen.....	49
5.3	Berufliche Bildung.....	53
5.4	Arbeitsmarktsituation.....	63

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 -schiffern näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse, die sich schwerpunktmäßig auf das Jahr 2023 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Deutschland war im Jahr 2023 weiter rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr sank sie um rund 2,0 Prozent auf 559.347. Neuerlichen Rückgängen bei den deutschen Beschäftigten standen abermals Zuwächse bei Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft gegenüber – sowohl aus EU- als auch Nicht-EU-Staaten. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte mit rund 30,4 Prozent einen neuen Höchstwert. Kraftfahrerinnen legten absolut und anteilig erneut leicht zu. Steigenden Beschäftigtenzahlen in den höheren Altersklassen standen im Jahr 2023 weiterhin sinkende Beschäftigtenzahlen in den jüngeren Altersklassen gegenüber. Während der Anteil der unter 25-Jährigen im Jahr 2023 nur noch rund 2,6 Prozent betrug, erreichte er bei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab 55 Jahren rund 33,1 Prozent. Begleitet wird die rückläufige Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von einer sinkenden Anzahl an geringfügig beschäftigten Fahrerinnen und Fahrern. Zwar übertraf die Zahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden zuletzt weiterhin die Zahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Allerdings liegt die abgeschlossene Vakanzzeit in der betrachteten Berufsgruppe in den letzten Jahren deutlich über dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen und erreichte jüngst einen neuen Höchstwert. Der Fachkräftemangel zählt damit weiterhin zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe.

Berufskraftfahrerinnen
und -fahrer
- Arbeitsmarktsituation

Die Löhne, die für die Arbeitszufriedenheit vieler Fahrerinnen und Fahrer von hoher Bedeutung sind, wiesen in der jüngeren Vergangenheit zwar zum Teil hohe prozentuale Zuwächse auf. Allerdings hielten die Lohnsteigerungen in den Jahren 2022 und 2023 vielfach nicht mit den Verbraucherpreissteigerungen Schritt. Aufgrund der hohen Inflationsrate und damit einhergehender Kaufkraftverluste wurde teilweise von Abwanderungstendenzen in die Industrie berichtet. Der hohe Zeit- und Termindruck, dem viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im beruflichen Alltag ausgesetzt sind, spiegelt sich in Verstößen gegen das Fahrpersonalrecht wider. Trotz Wettbewerbs- und Kostendrucks und einer hohen Verkehrsdichte weisen Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen seit Jahren eine rückläufige Entwicklung auf. Die häufigsten Fehlverhalten, die Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 angelastet wurden, waren Abstandsfehler, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren sowie Vorfahrt- bzw. Vorrangfehlern. Der Krankenstand von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern erreichte im Jahr 2022 mit rund 6,3 Prozent den höchsten

- Arbeitsbedingungen

Stand der letzten Jahre; er lag jedoch erstmals seit Jahren unter den Krankenständen aller Berufsgruppen im Durchschnitt. Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer zählten im Jahr 2022 zu den Berufsgruppen mit den niedrigsten Fehlzeiten aufgrund von Atemwegserkrankungen.

Im Jahr 2023 schlossen insgesamt 1.695 Personen ihre duale Berufsausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer ab; darüber hinaus erwarben 16.275 Personen ihre Berufsqualifizierung für den Güterkraftverkehr über die beschleunigte Grundqualifikation und weitere 382 Personen über die Grundqualifikation. Weitere 369 Personen schlossen erfolgreich ihre Berufsqualifizierung über die Grundqualifikation und die beschleunigte Grundqualifikation für Um- bzw. Quereinsteiger ab. Im Rahmen der dualen Ausbildung stieg die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Jahr 2023 leicht auf insgesamt 2.796 an. Nach wie vor werden überdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst, nicht wenige bereits während der Probezeit. Nicht wenige Berufsausbildungsstellen bleiben unbesetzt. Die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung stieg in den alten und neuen Bundesländern um rund 2,1 bzw. 3,2 Prozent.

- Berufliche Bildung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schienenfahrzeugführerinnen und -führer erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,8 Prozent auf insgesamt 39.394. Frauen und Beschäftigte ausländischer Herkunft waren in der betrachteten Berufsgruppe – trotz tendenzieller Zunahmen – mit Anteilen von rund 5,5 bzw. 7,4 Prozent weiterhin unterrepräsentiert. Geringfügig Beschäftigten kommt nur eine geringe Bedeutung zu. Trotz des Beschäftigtenzuwachses besteht ein Angebotsüberhang an offenen Stellen für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer. Nachdem die Diskrepanz zwischen der Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen und der Anzahl der Arbeitssuchenden mit diesem Zielberuf zuvor deutlich gewachsen war, bewegen sich beide Größen seit Jahresanfang 2024 wieder aufeinander zu. Trotz eines Rückgangs der abgeschlossenen Vakanzzeiten weisen viele Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einen Fachkräftemangel und Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen hin. Aufgrund von Engpässen in Verbindung mit krankheitsbedingten Ausfällen beim Fahrpersonal kommt es vermehrt zu Ausfällen und Verspätungen von Zügen sowie Fahrplananpassungen.

Schienenfahrzeugführerinnen und -führer
- Arbeitsmarktsituation

Der Fachkräftemangel befördert in Verbindung mit dem deutlichen Anstieg der Lebenshaltungskosten die Lohnforderungen von Schienenfahrzeugführerinnen und -führern. Im Zuge von Tarifverhandlungen in den Jahren 2023 und 2024 setzten die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) größere Entgelterhöhungen durch. Der neue Tarifabschluss zwischen der GDL und der Deutschen Bahn AG beinhaltet zudem ein Optionsmodell, das Beschäftigten im Schichtdienst künftig erlaubt, innerhalb eines bestimmten Rahmens selbst über ihre Wochenarbeitszeit zu entscheiden. In ihrem Arbeitsumfeld sind Lokführerinnen und -führer einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Extremen psychischen Belastungen unterliegen sie in der Regel bei Unfällen mit Personenschaden. Nach Anstiegen im Jahr

- Arbeitsbedingungen

zuvor, nahm die Anzahl der Fälle von Arbeitsunfähigkeit (AU) im Jahr 2022 nochmals leicht zu, während sich die AU-Tage rückläufig entwickelten.

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport belief sich im Jahr 2023 auf insgesamt 990. Dies war ein Plus von rund 21,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und gleichbedeutend mit dem mit Abstand höchsten Wert der letzten Jahre. Die Zahl der weiblichen Auszubildenden entwickelte sich weiterhin positiv. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt aller Ausbildungsberufe weisen Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst weiterhin eine niedrigere Vertragslösungsquote auf. Die jahresdurchschnittliche Anzahl von Personen in einer Fördermaßnahme mit dem Schulungsziel „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr (oS)“ sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 16,2 Prozent auf insgesamt 1.618.

- Berufliche Bildung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,6 Prozent auf insgesamt 4.309. Der Anteil der Schiffsführerinnen an den Gesamtbeschäftigten blieb mit rund 6,4 Prozent im Vorjahresvergleich unverändert. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft stieg nach leichten Rückgängen im Vorjahr wieder an. Mit 1.018 Personen erreichte ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten am Ende des Jahres 2023 rund 23,6 Prozent. Der weit überwiegende Teil stammt aus anderen EU-Staaten, vorrangig aus Polen, Tschechien und Rumänien. Wie bei den Berufskraftfahrerinnen und -fahrern sind die hohen Altersklassen bei den Schiffsführerinnen und -führern überproportional stark besetzt: Im Jahr 2023 wiesen rund 35,5 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ein Alter von 55 und mehr Jahren auf. Überdurchschnittliche Anteilswerte wies die Binnenschifffahrt mit zuletzt rund 10,7 Prozent gleichsam in Bezug auf die unter 25-Jährigen auf – ein Indikator, dass es der Binnenschifffahrt weiterhin gelingt, Nachwuchs zu gewinnen. Allerdings weisen Unternehmen bereits seit längerem auf große Probleme hin, geeignetes, gut ausgebildetes Personal für ihre Schiffe zu finden. Nachdem die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen im Jahr 2023 zwischenzeitlich die Anzahl der arbeitslosen Schiffsführerinnen und -führer übertroffen hatte, liegt sie seit Herbst 2023 wieder darunter.

Binnenschifferinnen
und -schiffer
- Arbeitsmarktsituation

Die Arbeitszeit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die als Mitglied der Besatzung an Bord eines Fahrzeugs beschäftigt sind, das in der Bundesrepublik Deutschland in der gewerblichen Binnenschifffahrt betrieben wird, unterliegt gesetzlichen Regelungen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer – unter Gewährung einer bestimmten Mindestanzahl aufeinanderfolgender Ruhetage – an bis zu 31 aufeinanderfolgenden Arbeitstagen zu beschäftigen. Maßgeblichen Einfluss auf die Aufenthaltsdauer der Schiffsbesatzungen an Bord nimmt die Betriebsform der eingesetzten Binnenschiffe. Besatzungen auf Binnenschiffen, die längere Betriebsformen haben, verbringen typischerweise ihre Ruhezeiten während ihrer Einsatztage auf den Binnenschiffen an Bord.

- Arbeitsbedingungen

D.h., sie sind in der Regel mehrere Tage oder Wochen unterwegs und somit oft von Familie und Freunden getrennt. Betriebliche Maßnahmen im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf konzentrieren sich daher auf individuelle, arbeitsvertraglich festgeschriebene Beschäftigungsmodelle, die Besatzungsmitgliedern, die häufig aus Mittel- und Osteuropa stammen, nach dem Einsatz an Bord längere Aufenthaltsdauern an Land einräumen. In ihrem Arbeitsumfeld sind Binnenschifferinnen und -schiffer einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Im Jahr 2022 beliefen sich die Fehlzeiten bei Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr auf durchschnittlich 2,01 AU-Fälle; die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls betrug 15,5 Tage. Die häufigste Ursache krankheitsbedingter Fehlzeiten waren im Jahr 2022 Atemwegserkrankungen. Im Rahmen des laufenden Tarifvertrages stiegen die Tarifgehälter in der deutschen Güterbinnenschifffahrt im Februar 2024 um rund 5,0 Prozent.

Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge erreichte im Jahr 2023 mit insgesamt 153 den höchsten Wert seit Jahren. Hiervon entfielen 63 Ausbildungsverträge auf den seit 01.08.2022 erstmalig angebotenen Ausbildungsgang zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän, die übrigen auf den Ausbildungsgang zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer. Ein vergleichsweise hohes Alter vieler Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn – mehr als ein Drittel war zuletzt 23 Jahre und älter – zeugt davon, dass es sich nicht selten um Zweitausbildungen handelt bzw. vorherige Ausbildungen abgebrochen wurden. Die Anzahl der insgesamt bestehenden Ausbildungsverträge belief sich im Jahr 2023 auf 312. Dies war der zweitniedrigste Wert der letzten Jahre. Weibliche Auszubildende nahmen zuletzt wieder ab und erreichten einen Anteil von rund 8,7 Prozent. Nach wie vor werden in der betrachteten Berufsgruppe überdurchschnittlich viele Ausbildungsverträge aufgelöst, nicht wenige bereits in der Probezeit. Dies galt zuletzt insbesondere für Auszubildende zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän. Die Ausbildungsvergütung von Binnenschifferinnen und Binnenschiffern näherte sich in den letzten Jahren dem monatlichen Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe an, nachdem sie lange Zeit zum Teil deutlich darüber lag.

- Berufliche Bildung

2. Einleitung

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr führt das Bundesamt für Logistik und Mobilität jährlich Analysen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Die Auswertungen sollen den Sozialpartnerinnen und -partnern 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 -schiffer. 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 2023. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Anzahl und Struktur der in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigten; Angaben zu Beschäftigten an ausländischen Betriebsstätten liegen nicht vor und werden daher im Rahmen der Berichterstattung nicht berücksichtigt. Im Anschluss werden anhand verschiedener Parameter die Arbeitsbedingungen näher skizziert. Die anschließende Darstellung der Ausbildungssituation geht u.a. auf die Entwicklung 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 2023 insgesamt 547.919 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/Lkw) (Berufsgruppe 5212) in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis (siehe Tabelle 1). Damit sank deren Gesamtzahl im Vergleich zum Vorjahr um 11.428 Beschäftigte bzw. rund 2,0 Prozent. Neuerlichen Rückgängen bei den deutschen Beschäftigten standen abermals Zuwächse bei Beschäftigten mit ausländischer Staatsbürgerschaft gegenüber. Der Anteil der Berufskraftfahrerinnen an den Gesamtbeschäftigten entwickelte sich in den letzten Jahren positiv und erreichte zuletzt rund 2,3 Prozent. Insgesamt belief sich ihre Anzahl am

Beschäftigungsentwicklung

Ende des Jahres 2023 auf 12.477. Weiterhin an Bedeutung gewinnen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl ausländischer Fahrerinnen und Fahrer im Jahr 2023 um rund 4,2 Prozent auf insgesamt 166.595. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten betrug damit zuletzt rund 30,4 Prozent. Der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer legte im Jahr 2023 weiter auf rund 6,9 Prozent zu.

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

	2021		2022		2023	
Insgesamt	561.561	(100)	559.347	(100)	547.919	(100)
darunter:						
Männer	549.615	(97,9)	547.001	(97,8)	535.442	(97,7)
Frauen	11.946	(2,1)	12.346	(2,2)	12.477	(2,3)
Deutscher Herkunft	414.913	(73,9)	399.528	(71,4)	381.324	(69,6)
Ausländischer Herkunft	146.640	(26,1)	159.819	(28,6)	166.595	(30,4)
unter 25 Jahre	15.065	(2,7)	14.687	(2,6)	14.212	(2,6)
25 bis unter 55 Jahre	356.523	(63,5)	349.181	(62,4)	335.902	(61,3)
55 bis unter 65 Jahre	171.667	(30,6)	175.051	(31,3)	175.489	(32,0)
65 Jahre und älter	18.306	(3,3)	20.428	(3,7)	22.316	(4,1)
in Vollzeit	527.054	(93,9)	523.441	(93,6)	510.288	(93,1)
in Teilzeit	34.507	(6,1)	35.906	(6,4)	37.631	(6,9)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	58.916	(10,5)	58.924	(10,5)	58.261	(10,6)
mit anerkanntem Berufsabschluss ¹	386.764	(68,9)	381.932	(68,3)	371.922	(67,9)
mit akademischem Berufsabschluss	7.238	(1,3)	7.733	(1,4)	8.259	(1,5)
Ausbildung unbekannt	108.643	(19,3)	110.758	(19,8)	109.477	(20,0)

¹ Beschäftigte mit anerkannter Berufsausbildung, Meister-/Techniker- oder gleichwertigem Fachschulabschluss. Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Anteile älterer Beschäftigter haben sich im Jahr 2023 weiter erhöht. Am Ende des Jahres 2023 entfiel auf Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren ein Anteil von rund 32,0 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrerinnen und Fahrer ab 65 Jahren vereinten zuletzt Anteile von rund 4,1 Prozent. Absolut nahm deren Anzahl im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,2 Prozent auf 22.316 zu. Die Zahl der 25- bis unter 55-Jährigen war in den letzten Jahren rückläufig. Im Jahr 2023 nahm sie im Vorjahresvergleich um rund 3,8 Prozent auf 335.902 ab. Trotz Rückgängen bildeten die 25- bis unter 55-Jährigen mit einem Anteil von rund

Altersstruktur
der Beschäftigten

61,3 Prozent an den Gesamtbeschäftigten im Jahr 2023 weiterhin die größte Gruppe (2022: 62,4 Prozent). Die Anzahl der unter 25-Jährigen in der betrachteten Berufsgruppe nahm im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Prozent auf insgesamt 14.212 ab; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte damit rund 2,6 Prozent.

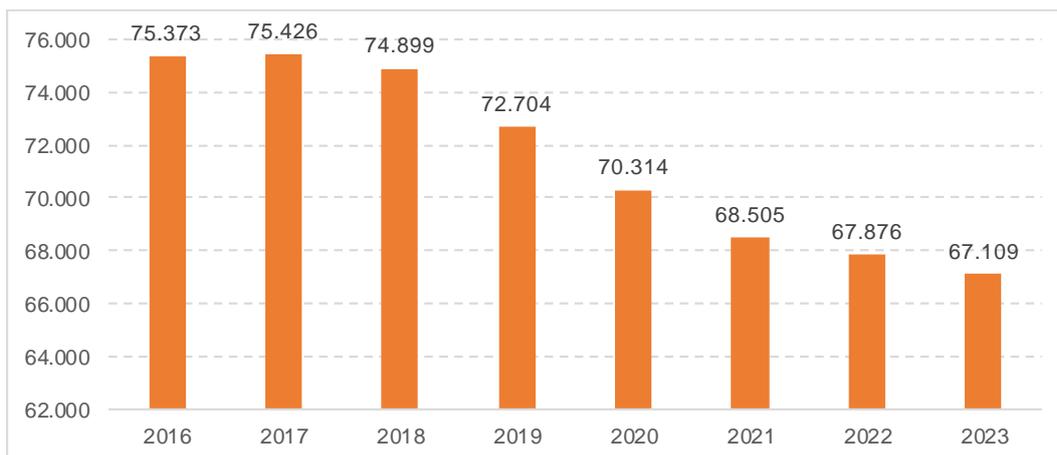
Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrerinnen und Fahrer mit einem anerkannten Berufsabschluss bildeten im Jahr 2023 mit einem Anteil von rund 67,9 Prozent weiterhin die größte Beschäftigtengruppe (2022: 68,3 Prozent). Erneut zugenommen hat – ausgehend von niedrigem Niveau – der Anteil von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern, die einen akademischen Berufsabschluss vorweisen können. Er lag am Ende des Jahres 2023 bei rund 1,5 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer mit akademischem Berufsabschluss um rund 6,8 Prozent auf insgesamt 8.259 zu. Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrerinnen und Fahrer mit unbekannter Berufsausbildung, deren Anzahl sich am Ende des Jahres 2023 auf insgesamt 109.477 belief, stellten zuletzt rund 20,0 Prozent der Gesamtbeschäftigten. Der Anteil des Fahrpersonals, das über keinen beruflichen Bildungsabschluss verfügt, lag im Jahr 2023 bei rund 10,6 Prozent und damit im Bereich der Vorjahre.

Beruflicher Abschluss

Die rückläufige Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wird von einer sinkenden Anzahl an geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrern begleitet. Am Ende des Jahres 2023 betrug deren Anzahl 67.109. Dies war der niedrigste Wert der letzten Jahre (siehe Abbildung 1). Gegenüber dem Vorjahr nahm die Anzahl der geringfügig Beschäftigten um rund 1,1 Prozent ab. Im Vergleich zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten fielen bei den geringfügig Beschäftigten im Jahr 2023 der Anteil der Frauen höher (5,4 Prozent) und der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft deutlich niedriger (9,6 Prozent) aus. Rund 39,5 Prozent aller geringfügig Beschäftigten gehörten in die Altersgruppe 25 bis unter 55 Jahren, 37,2 Prozent fielen in die Altersgruppe ab 65 Jahren.

Geringfügig Beschäftigte

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

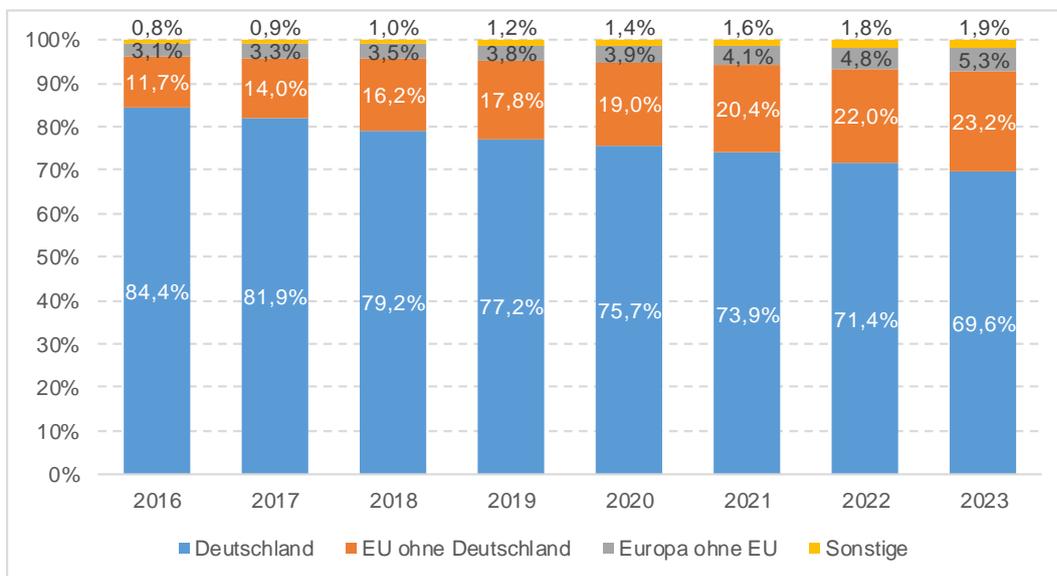


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Anzahl der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft und deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Abbildung 2 differenziert dahingehend für den Zeitraum von 2016 bis 2023 die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach ihrer Herkunft. Der kumulierte Anteil der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft betrug demnach im Jahr 2023 rund 30,4 Prozent und fiel damit um 1,8 Prozentpunkte höher aus als im Vorjahr. 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 ausländischen Beschäftigten mit einer EU-Staatsbürgerschaft. Deren Anzahl hat sich im Betrachtungszeitraum auf zuletzt insgesamt 127.143 annähernd verdoppelt. Die Anteile der Beschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe mit einer Staatsbürgerschaft eines europäischen Nicht-EU-Landes sind in den letzten Jahren ebenfalls gestiegen. Gleiches gilt für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus sonstigen Staaten, deren kumulierter Anteil im Jahr 2023 rund 1,9 Prozent betrug (2022: 1,8 Prozent).

Herkunft der Beschäftigten

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

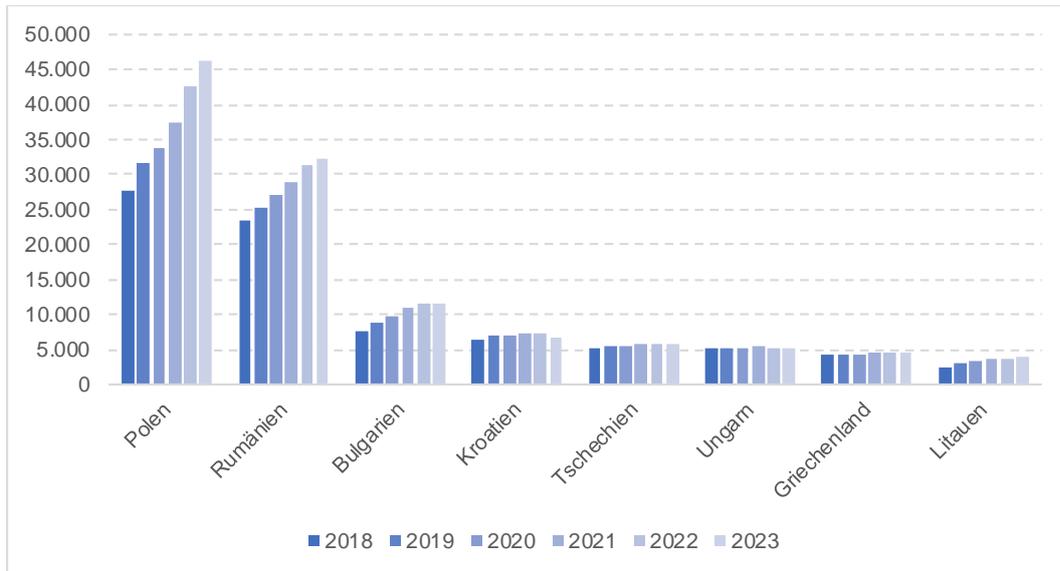


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 3 zu entnehmen ist, stammt der überwiegende Teil ausländischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus den EU-Mitgliedstaaten Polen und Rumänien. Im Jahr 2023 stieg die Anzahl polnischer Beschäftigter erneut an. Am Ende des Jahres 2023 belief sie sich auf insgesamt 46.171; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von rund 8,2 Prozent. Die Anzahl rumänischer Beschäftigter erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,9 Prozent auf 32.207. Zuwächse zeigten sich im Vergleichszeitraum gleichsam bei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus Litauen (+1,7 Prozent), Abnahmen hingegen bei Beschäftigten aus Kroatien (-5,3 Prozent), Griechenland (-3,3 Prozent), Tschechien (-1,3 Prozent), Bulgarien (-0,9 Prozent) und Ungarn (-0,4 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.)



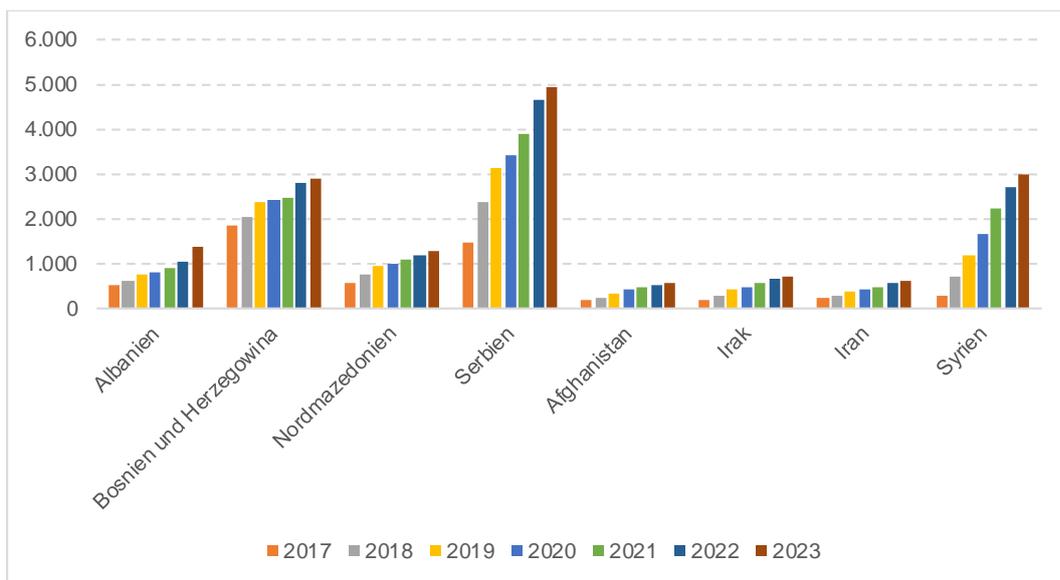
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

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 2017 bis 2023. Es ist zu erkennen, dass insbesondere die Zahl der Beschäftigten aus Syrien seit dem Jahr 2017 deutlich angestiegen ist. Im Jahr 2023 waren 2.993 Fahrerinnen und Fahrer mit syrischer Staatsbürgerschaft sozialversicherungspflichtig beschäftigt; dies entsprach einem Zuwachs von rund 11,2 Prozent im Vergleich zum Jahr 2022 und einer Verzehnfachung im Vergleich zum Jahr 2017. Die Zahl der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer aus Serbien stieg in den letzten Jahren ebenfalls kontinuierlich an. Waren im Jahr 2017 lediglich 1.457 Fahrerinnen und Fahrer mit serbischer Staatsbürgerschaft sozialversicherungspflichtig beschäftigt, so waren es Ende des Jahres 2023 bereits 4.957 Personen.¹

Beschäftigte aus Nicht-EU-Ländern

¹ Die Bundesagentur für Arbeit weist daraufhin, 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.)



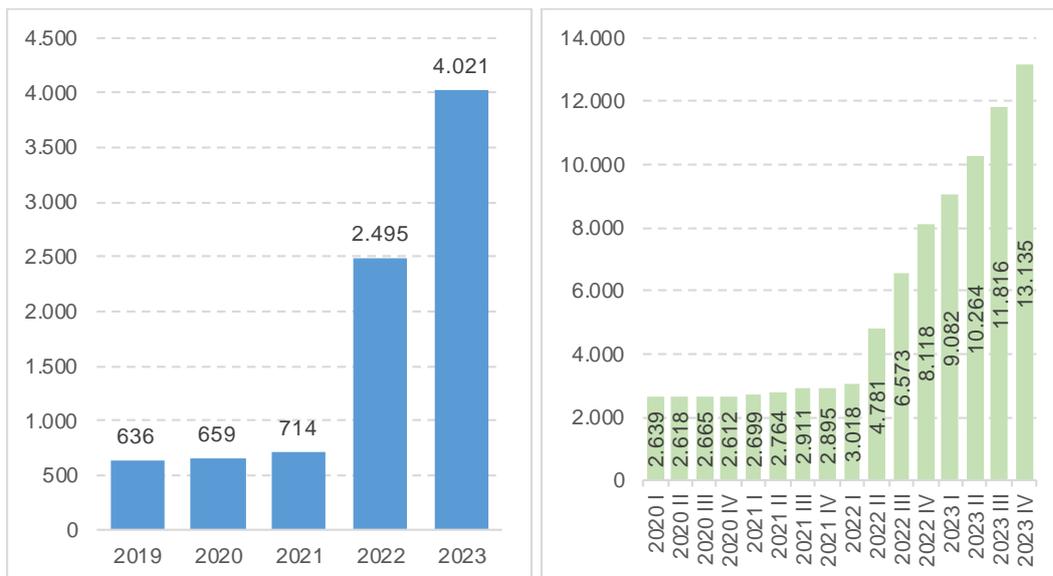
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2023 in Deutschland rund 277 Tsd. Zuzüge und 156 Tsd. Fortzüge von Menschen aus der Ukraine erfasst.¹ Im Vergleich zum Vorjahr sind rund 75 Prozent weniger Personen aus der Ukraine nach Deutschland zugewandert. Die Alters- und Geschlechterverteilung der aus der Ukraine Zugewanderten hat sich im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich verändert. Der Anteil von Frauen und Mädchen lag im Jahr 2023 mit rund 53 Prozent unter dem Vorjahreswert (2022: 63 Prozent der rund 1,1 Mio. Zugewanderten). Zudem sank der Anteil der unter 18-Jährigen von rund 35 Prozent im Jahr 2022 auf rund 28 Prozent im Jahr 2023, während der Anteil der 18- bis unter 60-Jährigen von rund 54 Prozent auf rund 61 Prozent zulegte. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ukrainischer Staatsangehörigkeit im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerie“ am Ende des 4. Quartals 2023 auf insgesamt 13.135. Im Vergleich zum Jahresende 2021 hat sich deren Anzahl mehr als vervierfacht. Die Anzahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit ukrainischer Staatsbürgerschaft stieg von rund 2.495 am Ende des Jahres 2022 um rund 61,2 Prozent auf 4.021 am Jahresende 2023. Ob der jüngste Beschäftigungsanstieg bei den ukrainischen Fahrerinnen und Fahrern dauerhaft zu einer Entspannung des allgemeinen Fachkräftemangels beitragen könne, bliebe nach Angaben von Unternehmen, die seitens des Bundesamtes befragt wurden, abzuwarten und sei auch davon abhängig, inwieweit Geflüchtete nach Beendigung des Krieges dauerhaft in Deutschland blieben.

Auswirkungen des
Ukraine-Kriegs

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt (2024).

Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten ukrainischen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (linke Seite) (Stichtag: jeweils 31.12.) und der Gesamtbeschäftigten im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ (rechte Seite) mit ukrainischer Staatsbürgerschaft



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung), Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Staatsangehörigkeiten). Eigene Darstellung.

3.2 Arbeitsbedingungen

Im Arbeitsalltag sind Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verschiedenen Faktoren ausgesetzt, die zum Teil belastende Auswirkungen auf die Gesundheit haben können. Anhaltspunkte für die gesundheitliche Situation des Fahrerpersonals liefert der jährliche Fehlzeiten-Report der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK). Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der Krankenstände¹ über alle Berufsgruppen auf Bundesebene, branchenspezifisch über alle Berufsgruppen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Transport“ sowie speziell für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterverkehr/Lkw). Demnach nahm der Krankenstand der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu. Nach rund 5,7 Prozent im Jahr 2021 lag er im Jahr 2022 bei rund 6,3 Prozent. Im Vergleich zu den Krankenständen in der Verkehrs- und Transportbranche insgesamt fielen die jährlichen Krankenstände der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2022 – wie in den Jahren zuvor – geringer aus. Die Krankenstände im gesamten Verkehrs- und Transportbereich betragen im Jahr 2022 rund 7,1 Prozent. Erstmals seit Jahren lagen die Krankenstände der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Jahr 2022 zudem unter den Krankenständen aller Berufsgruppen im Durchschnitt. Letztgenannte betragen im Jahr 2022 rund 6,7 Prozent. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer gehörten im Jahr 2022 mit 49,8 Arbeitsunfähigkeitsfällen² je 100 AOK-Mitglieder und einer durchschnittlichen Falldauer von 8,8 Tagen zu den

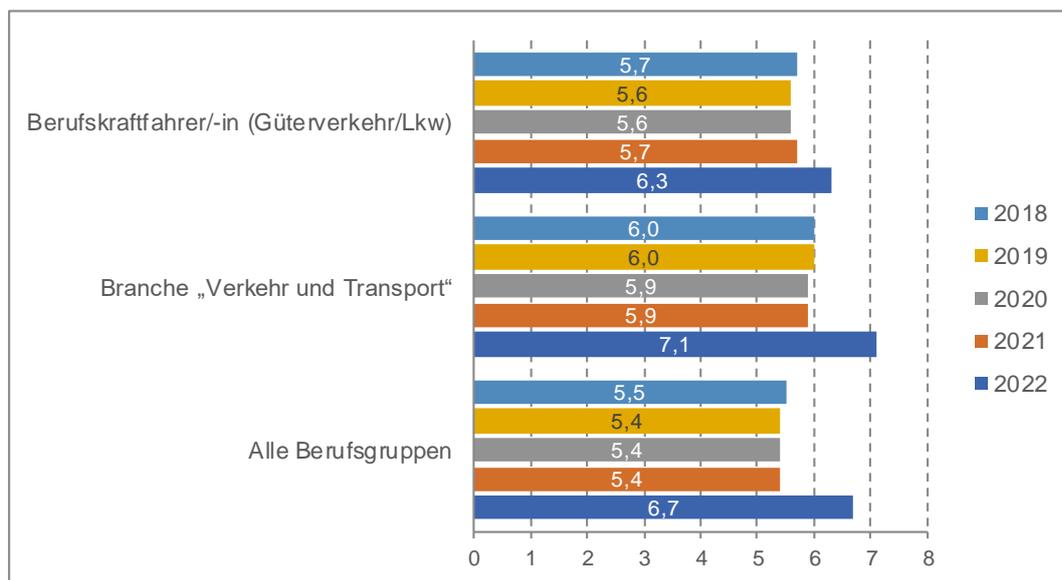
Krankenstände

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

² Anzahl der Fälle von Arbeitsunfähigkeit (AU): Jede Arbeitsunfähigkeitsmeldung, die nicht Verlängerung einer vorangegangenen ist, wird als eigener Fall gezählt.

Berufsgruppen mit den niedrigsten Fehlzeiten aufgrund von Atemwegserkrankungen. Zum Vergleich: Über alle Berufsgruppen lagen die Durchschnittswerte im Jahr 2022 bei 86,5 Arbeitsunfähigkeitsfällen je 100 AOK-Mitglieder und einer Falldauer von 7,1 Tagen. Andererseits zählen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer zu den Berufsgruppen, die in besonderem Maße von arbeitsbedingten Unfällen betroffen sind. Im Jahr 2022 waren bei Berufskraftfahrerinnen und -fahrern 2.572 AU-Tage je 1.000 AOK-Mitglieder durch Arbeitsunfälle zu verzeichnen, im Jahr 2021 waren es 2.704 AU-Tage je 1.000 AOK-Mitglieder.

Abbildung 6: Krankenstände berufsbezogen, branchenspezifisch sowie für alle Berufsgruppen auf Bundesebene im Zeitraum von 2018 bis 2022 (Angaben in Prozent)



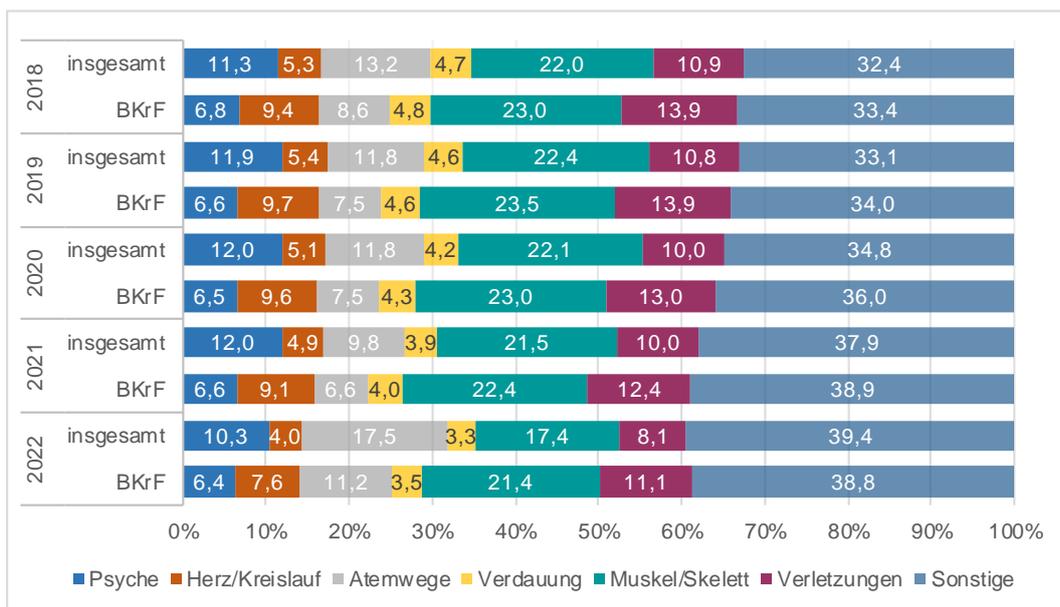
Quelle: Badura et al. (Fehlzeiten-Report). Eigene Darstellung.

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 7 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 2022 entfielen bei ihnen rund 21,4 Prozent aller AU-Tage auf Muskel- und Skeletterkrankungen; der Durchschnitt über alle Berufe lag bei rund 17,4 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 2022 rund 8,1 Prozent der AU-Tage auf Verletzungen zurückzuführen waren, lag der entsprechende Wert bei den Fahrerinnen und Fahrern bei rund 11,1 Prozent. Weit überdurchschnittlich lange Arbeitsunfähigkeitszeiten wiesen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer bei Erkrankungen des Herz-/Kreislaufsystems auf. Im Jahr 2022 entfielen bei ihnen rund 7,6 Prozent aller AU-Tage auf eine solche Erkrankung; der Durchschnitt über alle

Krankheitsarten

Berufe lag bei rund 4,0 Prozent. Bei den AU-Tagen aufgrund psychischer Erkrankungen wiesen die Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe hingegen unterdurchschnittliche Werte auf. Rund 6,4 Prozent aller AU-Tage der Fahrerinnen und Fahrer entfielen im Jahr 2022 auf psychische Erkrankungen, während im Durchschnitt über alle Berufe 10,3 Prozent auf diese Erkrankungsart entfielen. Bei den Atemwegserkrankungen lagen die Werte in der betrachteten Berufsgruppe mit 11,2 Prozent ebenfalls unter den durchschnittlichen Werten über alle Berufsbilder; dieser lag bei 17,5 Prozent.

Abbildung 7: Arbeitsunfähigkeitstage von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern sowie Beschäftigten aller Branchen nach Krankheitsarten (Angaben in Prozent)



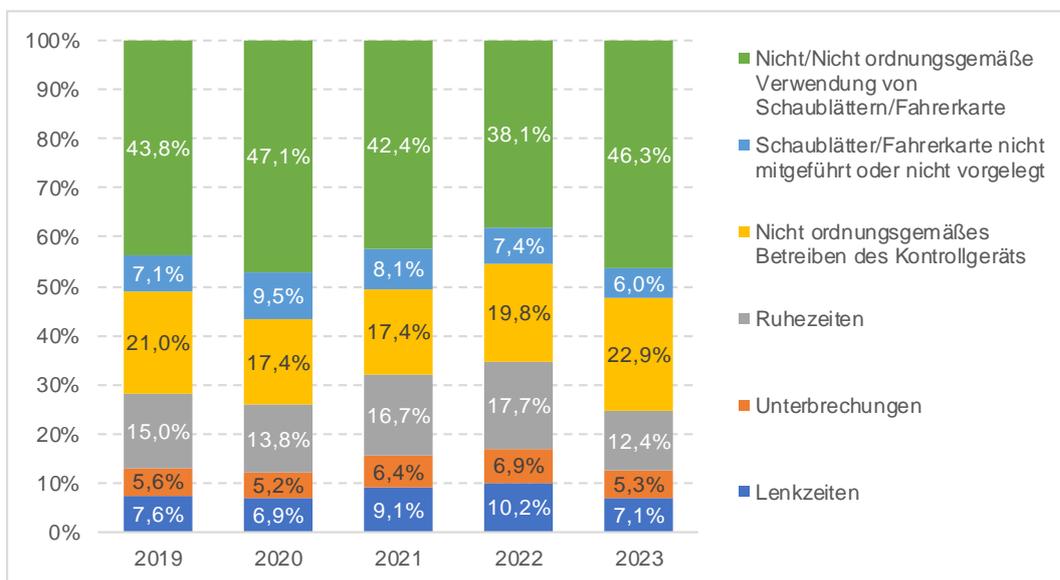
Quelle: Badura et al. (Fehlzeiten-Report). Eigene Darstellung.

Im Jahr 2023 wurden seitens des Bundesamtes insgesamt 107.190 Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung der Vorschriften des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Rund 26,3 Prozent der Fahrzeuge waren in Deutschland gemeldet, die übrigen 73,7 Prozent in einem anderen Staat. Insgesamt wurden 18.461 Fahrzeuge beanstandet. Die Beanstandungsquote betrug im Jahr 2023 rund 17,2 Prozent (2022: 14,9 Prozent). Insgesamt wurden 103.897 Verstöße festgestellt. Rund 12,4 Prozent der Verstöße im Fahrpersonalrecht waren im Jahr 2023 auf nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Ruhezeiten zurückzuführen, rund 7,1 Prozent auf Lenkzeitverstöße und weitere rund 5,3 Prozent auf ein nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Fahrtunterbrechungen. Damit nahmen derartige Verstöße im Vergleich zum Jahr 2022 anteilig ab (siehe Abbildung 8). Die Verstöße wegen des nicht ordnungsgemäßen Betriebes des Kontrollgeräts bewegten sich mit rund 22,9 Prozent im Jahr 2023 auf einem höheren Anteilsniveau als im Vorjahr (2022: 19,8 Prozent). Verstöße wegen Nicht- bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten nahmen im Vorjahresvergleich anteilmäßig auf rund 46,3 Prozent zu (2022: 38,1 Prozent). Dies war der zweithöchste Wert innerhalb der letzten fünf Jahre. Auf die Nicht-Mitführung oder Nicht-Vorlage von Schaublättern bzw. Fahrerkarten entfielen im Jahr 2022 rund

BALM-Straßenkontrollen

6,0 Prozent aller Verstöße und damit ein geringerer Anteil als im Vorjahr (2022: 7,4 Prozent). Bei einer Differenzierung der Ergebnisse nach Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge fallen bei Gebietsansässigen Lenkzeit- und Ruhezeitverstöße anteilig geringer und Verstöße rund um das Kontrollgerät sowie die Verwendung, Mitführung und Vorlage von Schaublättern und Fahrerkarten anteilig höher aus als bei Gebietsfremden.

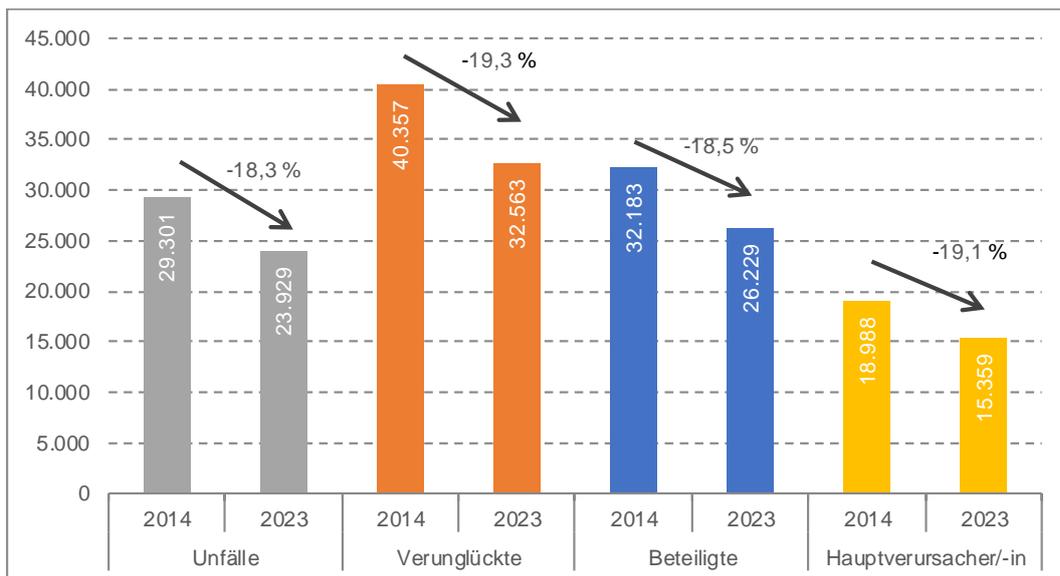
Abbildung 8: Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes festgestellte Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts im Zeitraum von 2019 bis 2023 (Anteile in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Die Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften dient letztlich dem Schutz des Fahrpersonals. Eine regelmäßige Umgehung deutet insoweit auf eine übermäßige Belastung der jeweiligen Fahrerinnen und Fahrer hin. Grundsätzlich können von einer zu hohen Arbeitsbelastung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit ausgehen. Die Mehrzahl der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland wird jedoch nicht von Lkw-, sondern von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern verursacht. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes belief sich der Anteil von Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen an den Hauptverursachern von Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 auf rund 5,3 Prozent. Der Anteil von Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern lag bei knapp 61,7 Prozent. Insgesamt ereigneten sich 23.929 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2023, an denen mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war. Bei diesen Unfällen verunglückten 32.563 Personen. Insgesamt waren 26.229 Fahrerinnen und Fahrer von Güterkraftfahrzeugen an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 beteiligt. Beteiligte sind alle Fahrzeugführerinnen und -führer, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Von den insgesamt Beteiligten galten 15.359 bzw. rund 58,6 Prozent als Hauptverursacherin bzw. -verursacher des Unfalls. Letztere sind jene Beteiligte, die nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Zustandekommen eines Unfalls tragen. Wie Abbildung 9 zeigt, sind in den vergangenen zehn Jahren alle vorgeannten Unfallkennziffern um fast 20 Prozent zurückgegangen.

Verkehrsunfälle

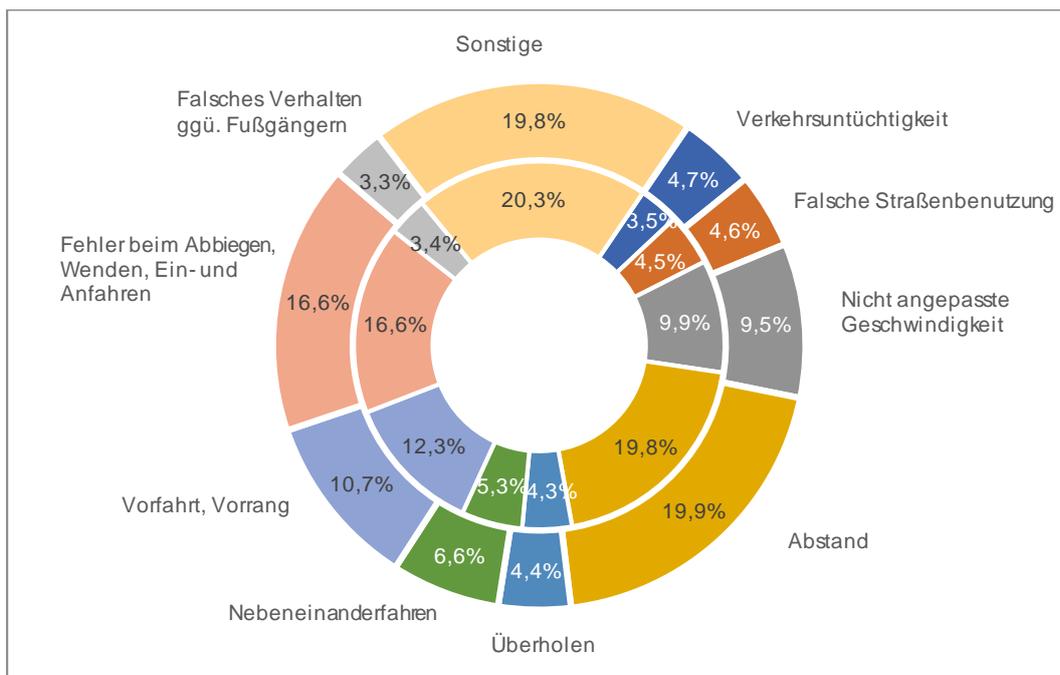
Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die häufigsten Fehlverhalten, die Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 angelastet wurden, waren Abstandsfehler mit rund 19,9 Prozent, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren mit rund 16,6 Prozent sowie Vorfahrt- bzw. Vorrangfehlern mit rund 10,7 Prozent (siehe Abbildung 10). Eine nicht angepasste Geschwindigkeit stand mit einem Anteil von rund 9,5 Prozent im Jahr 2023 erst an vierter Stelle. Wie Abbildung 9 zu entnehmen ist, haben Nebeneinanderfahren und Verkehrsuntüchtigkeit als Ursachen für einen Unfall mit Personenschaden in den letzten zehn Jahren anteilmäßig zugenommen, während Vorfahrt-/Vorrangfehler und die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ etwas an Bedeutung verloren haben; Abstandsfehler sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren zeigten sich im 10-Jahres-Vergleich anteilmäßig nahezu unverändert. Nachdem bei Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen im Jahr 2014 noch in rund 12,3 Prozent der Fälle Vorfahrt-/Vorrangfehler als Ursache für einen Unfall mit Personenschaden festgestellt wurde, reduzierte sich dieser Anteilswert in der Folge auf rund 10,7 Prozent im Jahr 2023. Demgegenüber erhöhten sich im Vergleichszeitraum u.a. Fehler beim Nebeneinanderfahren um rund 1,3 Prozentpunkte. Absolut nahmen die Fälle von Fehlverhalten im Vergleichszeitraum in allen aufgeführten Kategorien – mit Ausnahme der Verkehrstüchtigkeit – ab. Verkehrsuntüchtigkeit als Ursache für einen Unfall mit Personenschaden wurde bei Fahrerinnen und Fahrern von Güterkraftfahrzeugen im Jahr 2014 in 801 Fällen und im Jahr 2023 in 854 Fällen festgestellt. Hierunter fällt u.a. das Fahren unter Einfluss von Alkohol und anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen), auf die im Jahr 2023 rund 1,9 Prozent bzw. 0,6 Prozent aller registrierten Fälle von Fehlverhalten entfielen. Insgesamt war Verkehrsuntüchtigkeit im Jahr 2023 in rund 4,7 Prozent aller Fälle die Ursache für einen Unfall mit Personenschaden; im Jahr 2014 lag der Anteil bei rund 3,5 Prozent.

Fehlverhalten bei Unfällen

Abbildung 10: Fehlverhalten der Fahrerinnen und Fahrer von Güterkraftfahrzeugen bei Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 2014 (innerer Ring) und 2023 (äußerer Ring)

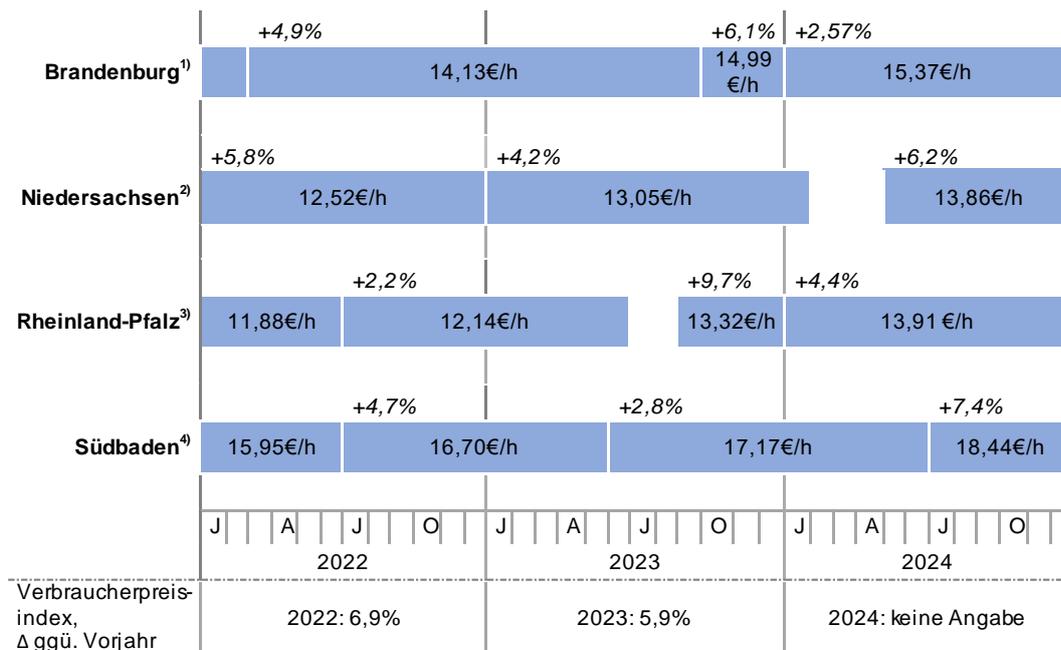


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Tarifdatenbank des Statistischen Bundesamts gibt Auskunft über ausgewählte Tariflöhne für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Abbildung 11 stellt exemplarisch deren Entwicklung in ausgewählten Bundesländern dar. Demnach zeigen sich im Zeitraum von 2022 bis 2024 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 Brandenburg die Stundenlohnsätze für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit einer abgeschlossenen Ausbildung im Jahr 2024 bei rund 15,37 Euro lagen, wurden in Rheinland-Pfalz trotz vergleichsweise stärkerer Lohnsteigerungen zu Jahresbeginn 2024 in Höhe von rund 4,4 Prozent lediglich 13,91 Euro pro Stunde bei ähnlicher Qualifikation erreicht. In Niedersachsen wurde der Stundenlohn der Fahrerinnen und Fahrer zum 1. Mai 2024 um rund 6,2 Prozent auf 13,86 Euro angehoben, nachdem er bereits im Jahr 2023 um 4,2 Prozent gestiegen war. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Südbaden mit einer mindestens 15-jährigen beruflichen Erfahrung auf schweren Fahrzeugen erhielten im Juni 2023 eine Lohnerhöhung von rund 2,8 Prozent auf 17,17 Euro pro Stunde; eine weitere Erhöhung um rund 7,4 Prozent auf 18,44 Euro erfolgte im Juli 2024. Seit dem 1. Januar 2024 liegt der gesetzliche Mindestlohn bei 12,41 Euro pro Stunde. Trotz Lohnerhöhungen berichteten einzelne Unternehmen von Unzufriedenheit beim Personal und Abwanderungstendenzen in die Industrie aufgrund der hohen Inflationsrate und der damit einhergehenden Kaufkraftverluste; mit den Lohn- und Gehaltsniveaus der Industrie könne das Logistikgewerbe regelmäßig nicht mithalten. Trotz zum Teil hoher prozentualer Zuwächse hielten die Lohnsteigerungen in den Jahren 2022 und 2023 vielfach nicht mit den Verbraucherpreissteigerungen Schritt.

Tarifliche Vergütung

Abbildung 11: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung sowie Fahrpraxis im Zeitraum von 2022 bis 2024



¹⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit abgeschlossener – i. d. R. 3-jähriger – Ausbildung.

²⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und mindestens vierjähriger Fahrpraxis mit Facharbeiterbrief im Güterkraftverkehr eines gewerblichen Betriebes.

³⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer (Güterfernverkehr).

⁴⁾ Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit Facharbeiterbrief und Kraftfahrerinnen und -fahrer nach 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 Berufskraftfahrerinnen bzw. zum Berufskraftfahrer auf drei alternativen Wegen erfolgen. Zum einen besteht die Möglichkeit, eine dreijährige Ausbildung in einem Betrieb zu absolvieren, zum anderen die Option, die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs 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 erworben, 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 anerkannten Ausbildungsstätte mit einer abschließenden 90-minütigen theoretischen Prüfung bei der IHK erworben. Darüber

Wege zum Beruf

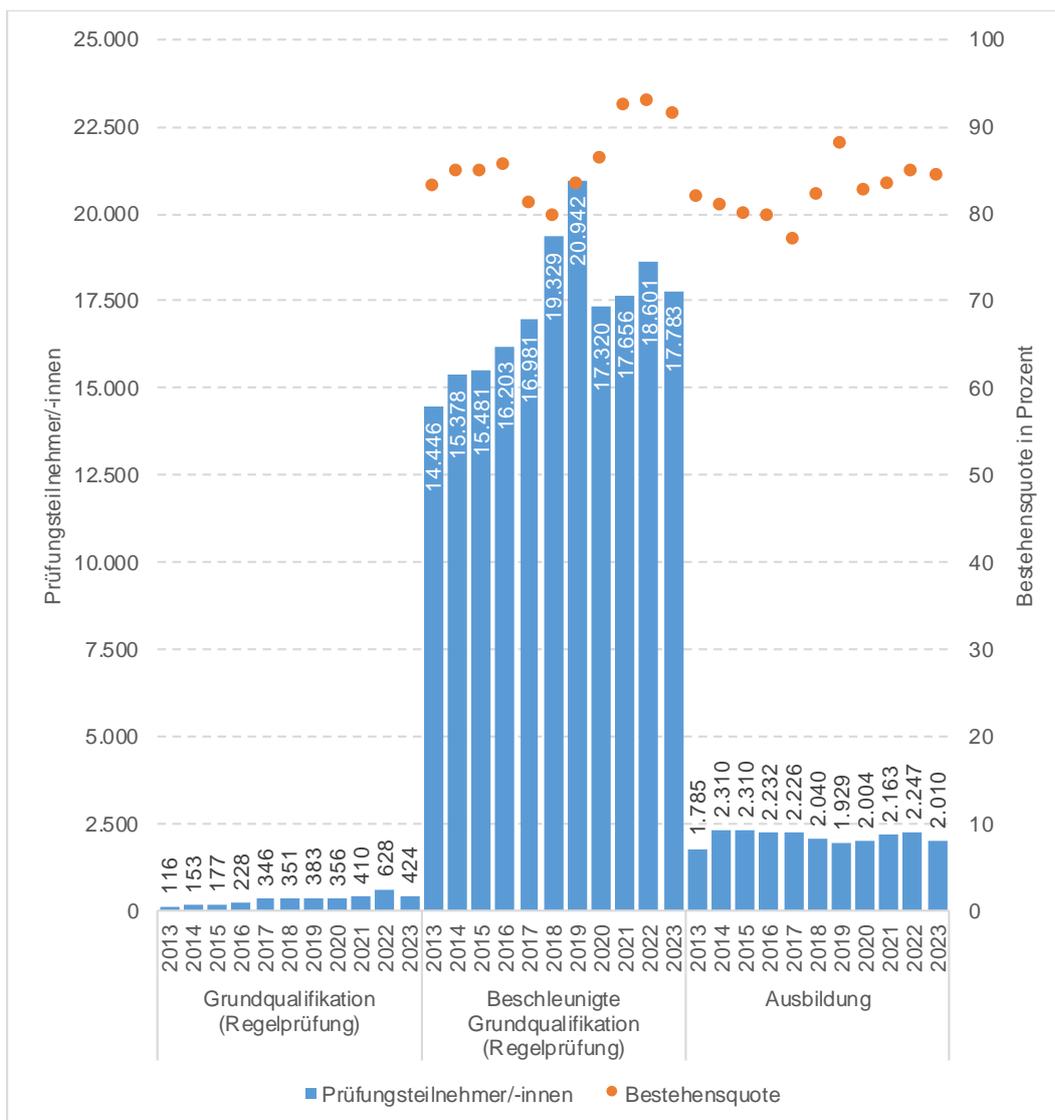
¹ Bei Fahrten im Güterkraftverkehr, bei denen die Führerscheinklasse C oder CE erforderlich ist, gilt ein Mindestalter von 18 Jahren, wenn ein Nachweis zur Grundqualifikation mitgeführt wird, bzw. von 21 Jahren, wenn ein Nachweis zur Grundqualifikation bzw. beschleunigten Grundqualifikation mitgeführt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

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 Fahrerinnen und Fahrer nachgewiesen. Seit dem 23. Mai 2021 wird in Deutschland die Schlüsselzahl nicht mehr im Führerschein eingetragen. Stattdessen erhalten die Fahrerinnen und Fahrer einen Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) mit der Schlüsselzahl 95; 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 für den Bereich Güterkraftverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2023 ist Abbildung 12 zu entnehmen. Insgesamt 20.217 Personen traten demnach im Jahr 2023 zu einer der drei möglichen Prüfungen für den Erwerb der Berufsqualifizierung an – rund 5,9 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Großteil entfiel mit 17.783 Teilnehmerinnen und Teilnehmern weiterhin auf die beschleunigte Grundqualifikation. Ihr Anteil an der Gesamtanzahl der Prüfungen betrug im Jahr 2023 rund 88,0 Prozent (2022: 86,6 Prozent). Die Abschlussprüfung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Rahmen der anerkannten dualen Berufsausbildung wurde im Jahr 2023 von 2.010 Auszubildenden angetreten; ihr Anteil an der Gesamtheit aller Prüfungsteilnehmenden des betrachteten Berufsbilds erreichte damit rund 9,9 Prozent. Die Anzahl der Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Rahmen der Grundqualifikation sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 32,5 Prozent auf 424; ihr Anteil an der Gesamtheit der Prüfungen zum Erwerb der Berufsqualifikation sank damit im Jahr 2023 auf rund 2,1 Prozent (2022: 2,9 Prozent). Insgesamt schlossen 1.695 Personen im Jahr 2023 ihre duale berufliche Ausbildung ab; darüber hinaus erwarben 16.275 Personen ihre Berufsqualifizierung über die beschleunigte Grundqualifikation und weitere 382 Personen über die Grundqualifikation. Die Bestehensquote unterliegt jährlichen Schwankungen. Im Jahr 2023 fiel sie im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation mit rund 91,5 Prozent höher aus als im Rahmen der Grundqualifikation (90,1 Prozent) und der dualen Ausbildung (84,3 Prozent). Jenseits der o.g. Regelprüfungen nahmen im Jahr 2023 an der Prüfung „Grundqualifikation Umsteiger“ 10 Personen teil, die allesamt bestanden, und an der Prüfung „beschleunigte Grundqualifikation Umsteiger“ 292 Personen, von denen 261 Personen bestanden. Weitere 6 Personen traten im Jahr 2023 zur Prüfung „Grundqualifikation Quereinsteiger“ an, davon 5 Personen mit Erfolg. Die Prüfung „beschleunigte Grundqualifikation Quereinsteiger“ schlossen im Jahr 2023 93 von 99 Prüfungsteilnehmerinnen und -teilnehmer erfolgreich ab.

Prüfungsteilnehmerinnen
und -teilnehmer

Abbildung 12: Prüfungsteilnehmende der Abschlussprüfung der Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer sowie der Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation im Zeitraum von 2013 bis 2023



Anmerkung: Aufgrund fehlender Werte für einzelne Jahre wird die Bestehensquote im Rahmen der Grundqualifikation (Regelprüfung) nicht mit ausgewiesen.

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

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen für den Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/-in“ im Zeitraum von 2015 bis 2023. Demnach befanden sich im Jahr 2023 insgesamt 6.597 Personen in der beruflichen Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer – rund 3,0 Prozent weniger als im Vorjahr. Dies war gleichbedeutend mit dem niedrigsten Wert im o.g. Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge verzeichnete einen leichten Anstieg auf insgesamt 2.796 (2022: 2.772). Der Anteil der weiblichen Auszubildenden an der Gesamtzahl der angehenden Berufskraftfahrerinnen und -fahrer nahm in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu und belief sich im Jahr 2023 auf rund 10,6 Prozent (2022: 10,1 Prozent). Insgesamt wurden im Jahr 2023 2.010 Auszubildende zur Abschlussprüfung zugelassen, von denen rund

Auszubildendenstatistik

84,3 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Im Jahr 2023 wurden 1.599 Ausbildungsverträge vorzeitig aufgelöst und damit mehr als im Vorjahr; der größte Teil hiervon entfiel mit 948 aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr. Allein 603 Verträge wurden bereits während der Probezeit aufgelöst.

Tabelle 2: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/-in“ im Zeitraum von 2015 bis 2023 (Stichtag: jeweils 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmende		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2015	6.807	276	7.083	3.135	2.310	1.848	996	462	189	1.647
2016	6.543	303	6.846	2.979	2.232	1.782	990	504	225	1.719
2017	6.699	378	7.077	3.297	2.226	1.713	1.101	486	240	1.827
2018	7.113	510	7.623	3.702	2.040	1.677	1.269	495	246	2.010
2019	7.251	570	7.821	3.609	1.929	1.698	1.323	621	237	2.181
2020	7.023	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
2022	6.114	690	6.804	2.772	2.247	1.911	858	435	291	1.584
2023	5.901	696	6.597	2.796	2.010	1.695	948	417	234	1.599

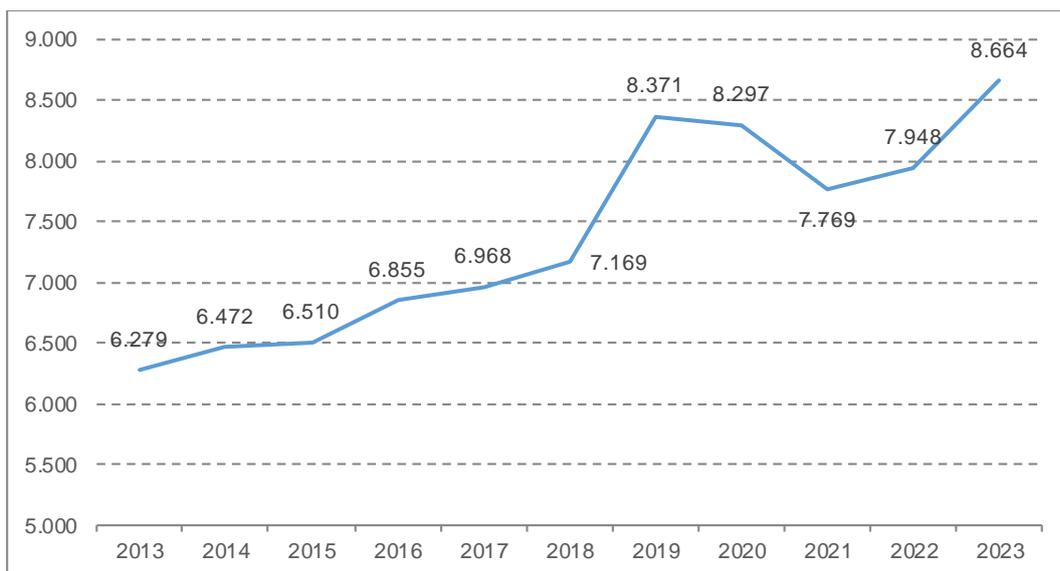
Anmerkung: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Für Umzuschulende 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 -nehmer sowie Betriebe bei Weiterbildungsbedarf zu unterstützen. Arbeitssuchende 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 zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer im Güterkraftverkehr führt, zum anderen eine Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen, die in der Regel in Kooperation mit Bildungsträgern durchgeführt werden. Abbildung 13 zeigt für den Zeitraum von 2013 bis 2023 die Entwicklung der Gesamtzahl der Personen, die sich innerhalb eines Jahres in einer Fördermaßnahme mit dem Schulungsziel „Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ befanden. Nach Rückgängen in den Jahren 2020 und 2021 nahm deren Anzahl seit dem Jahr 2022 wieder zu. So wurden 2023 jahresdurchschnittliche 8.664 Teilnehmende registriert. Dies entsprach einer Zunahme von rund 9,0 Prozent im Vergleich zum Jahr 2022.

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung

Abbildung 13: Entwicklung des Teilnehmendenbestands in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW) mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ im Zeitraum von 2013 bis 2023 (gleitende Jahresdurchschnitte)



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

Das Bundesamt für Mobilität und Logistik 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 Berufskraftfahrer/-in 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 2022 sowie 2023 bewilligten Bescheide in den vorgenannten Förderprogrammen ist Tabelle 3 zu entnehmen. Im Jahr 2023 bewilligte das Bundesamt demnach 1.888 Bescheide im Förderprogramm „Ausbildung“; dies entsprach einem Rückgang von rund 15,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der bewilligten Bescheide im Förderprogramm „Weiterbildung“ sank im Jahr 2023 um rund 5,2 Prozent auf 1.914.

Förderprogramme

Tabelle 3: Bewilligte Bescheide in den Förderprogrammen „Ausbildung“ und „Weiterbildung“ in den Förderperioden 2022 und 2023

	Bewilligte Bescheide			
	Förderperiode		Veränderung	
	2022	2023	absolut	in Prozent
Förderprogramm „Ausbildung“	2.220	1.888	-332	-15,0
Förderprogramm „Weiterbildung“	2.018	1.914	-104	-5,2

Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

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 stieg die Lösungsquote der angehenden Fahrerinnen und Fahrer im Jahr 2023 auf rund 47,0 Prozent (2022: 44,9 Prozent). In Abhängigkeit von der Region zeigen sich Unterschiede bei den Lösungsquoten. So belief sich die Lösungsquote der angehenden Fahrerinnen und Fahrer in Westdeutschland zuletzt auf rund 48,1 Prozent, in Ostdeutschland auf rund 43,3 Prozent. 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 2014 bis 2023

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Berufskraftfahrerinnen und -fahrer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
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
2021	26,7	44,8	45,6	41,8
2022	29,5	44,9	45,8	41,9
2023	29,7	47,0	48,1	43,3

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

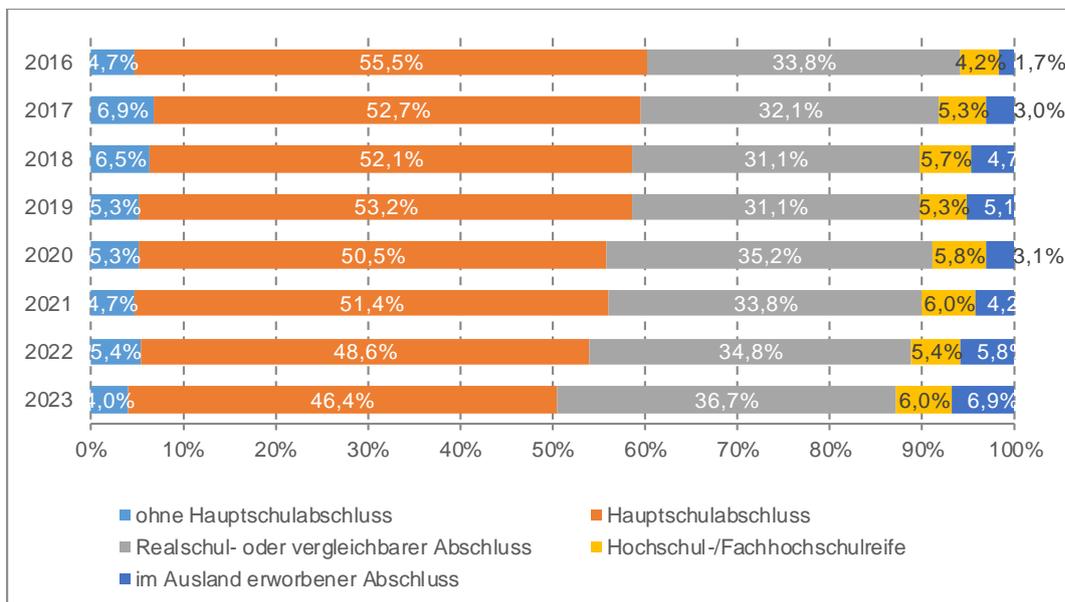
Abbildung 14 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2016 bis 2023. In Fortsetzung des mittelfristigen Trendverlaufs nahm der Anteil der angehenden Fahrerinnen und Fahrer, die bei Abschluss ihres Ausbildungsvertrages über einen Hauptschulabschluss verfügten, im Jahr 2023 weiter ab und fiel auf rund 46,4 Prozent. Etwas mehr als ein Drittel der Auszubildenden, die im Jahr 2023 einen Aus-

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.

bildungsvertrag abschlossen, verfügte über einen Realschulabschluss. Der Anteil angehender Fahrerinnen und Fahrer, die bei Ausbildungsbeginn keinen Schulabschluss aufweisen konnten, fiel von rund 5,4 Prozent im Jahr 2022 auf rund 4,0 Prozent im Jahr 2023 und wies damit den geringsten Wert im Betrachtungszeitraum auf. Der Anteil Auszubildender mit einem im Ausland erworbenen Abschluss nahm zu und erreichte mit rund 6,9 Prozent im Jahr 2023 den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum.

Abbildung 14: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2016 bis 2023 (Anteile in Prozent)

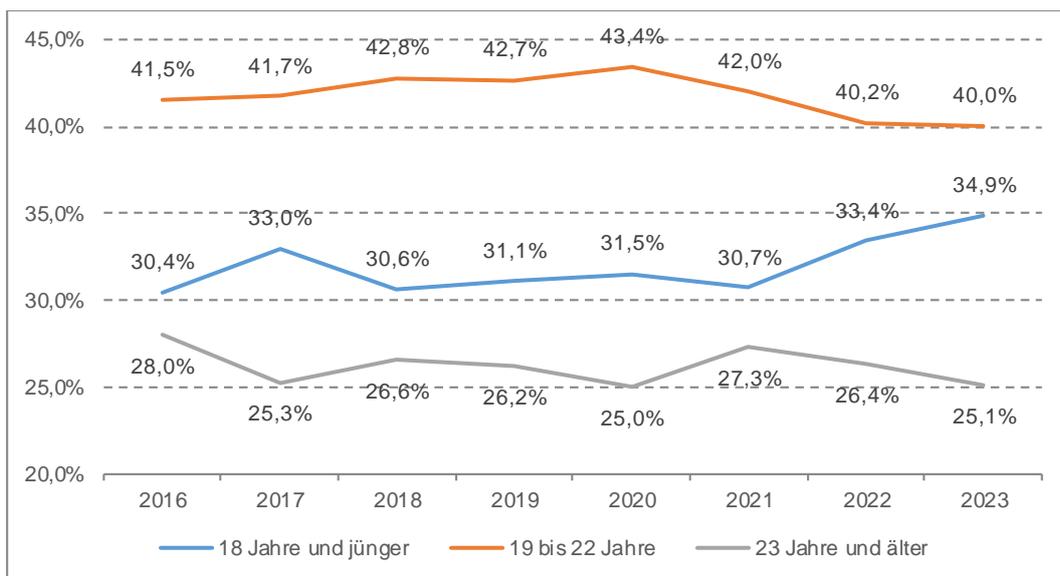


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 15 differenziert für den Zeitraum von 2016 bis 2023 die Auszubildenden zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach verringerte sich im Jahr 2023 der Anteil der angehenden Fahrerinnen und Fahrer, die bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre oder älter waren; er belief sich zuletzt auf rund 25,1 Prozent. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger waren, stieg hingegen gegenüber dem Vorjahr um rund 1,5 Prozentpunkte auf rund 34,9 Prozent und damit auf den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen zeigte sich mit einem Anteil von rund 40,0 Prozent im Vorjahresvergleich nahezu unverändert und bildete weiterhin die größte Gruppe unter den angehenden Auszubildenden im betrachteten Berufsbild.

Altersstruktur der Auszubildenden

Abbildung 15: Auszubildende zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag nach Alter im Zeitraum von 2016 bis 2023 (Anteile in Prozent)

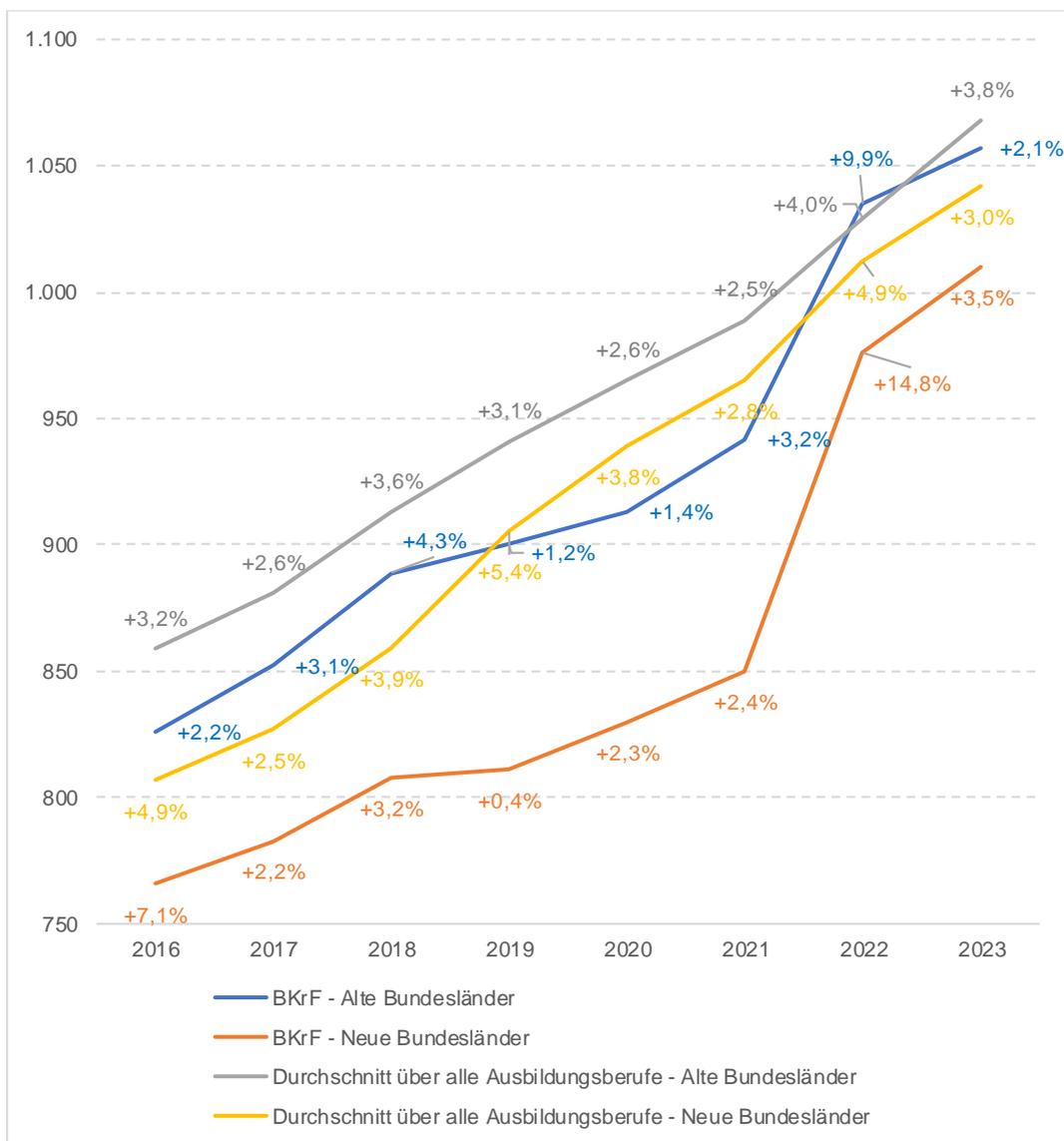


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 16 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung angehender Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Im Jahr 2023 verdienten diese in den alten Bundesländern durchschnittlich 1.057 Euro pro Monat, in den neuen Bundesländern durchschnittlich 1.010 Euro pro Monat. Der Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag zuletzt bei 1.068 Euro monatlich in den alten bzw. bei 1.042 Euro monatlich in den neuen Bundesländern. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die durchschnittliche Monatsvergütung angehender Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten Bundesländern um rund 2,1 Prozent, in den neuen Bundesländern um rund 3,5 Prozent zu. Damit lag die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten Bundesländern im Jahr 2023 um rund 11 Euro bzw. rund 1,0 Prozent unter dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe; im Jahr 2022 hatte sie noch rund 6 Euro bzw. rund 0,6 Prozent darüber gelegen. In den neuen Bundesländern lag die durchschnittliche Ausbildungsvergütung angehender Fahrerinnen und Fahrer weiterhin unter der durchschnittlichen monatlichen Vergütung über alle Ausbildungsberufe; mithin betrug die Differenz im Jahr 2023 rund 32 Euro bzw. rund 3,2 Prozent. Trotz gesteigerter Ausbildungsvergütungen gestalten sich die Suche nach passenden Auszubildenden nach Unternehmensangaben zunehmend schwieriger und gehen mit einer überdurchschnittlich hohen Abbrecherquote (s.o.) einher. Viele Ausbildungsbetriebe berichten im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes von einer massiven Verschlechterung in der Qualität von Bewerberinnen und Bewerbern. Fachpersonal über die Ausbildung im eigenen Unternehmen zu generieren, werde so immer schwieriger. Zudem erwarteten viele Beschäftigte weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, beispielsweise eine Begrenzung der Arbeitstage auf Montag bis Freitag.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 16: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in den alten und neuen Bundesländern im Zeitraum von 2016 bis 2023 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)



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

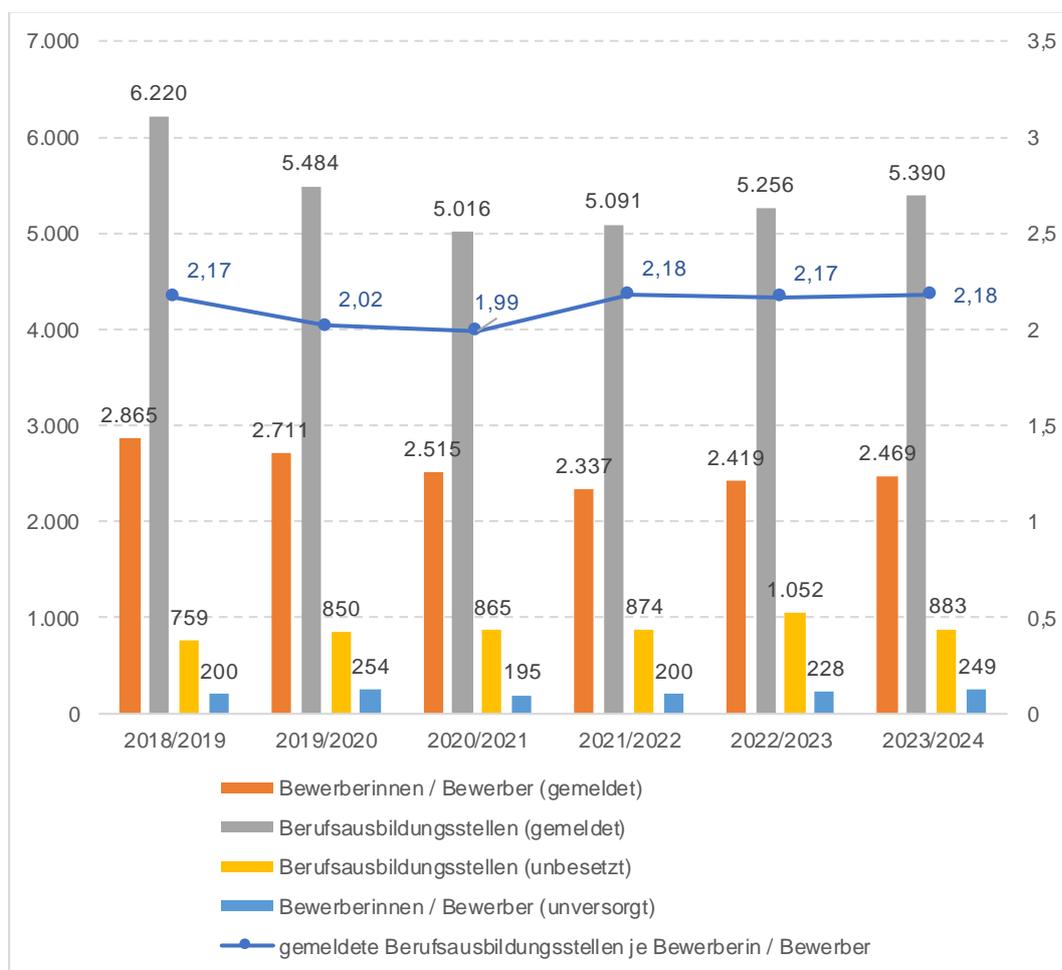
Abbildung 17 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerbenden für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ (Berufsgruppe 521) für die Berichtsjahre 2018/2019 bis 2023/2024.¹ Demnach blieb das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin bzw. Bewerber im Berichtsjahr 2023/2024 mit rund 2,18 Stellen pro Bewerberin bzw. Bewerber gegenüber den beiden vorherigen Berichtsjahren nahezu konstant (2022/2023: 2,18 Stellen). Nachdem die Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen für die betrachtete Berufsgruppe in den Berichtsjahren 2019/2020 sowie 2020/2021 Rückgänge verzeichnete, entwickelte sich diese seit

Ausbildungsstellen
und Bewerbende

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

2021/2022 positiv und erreichte zuletzt 5.390 Stellen. Im Vergleich zum vorherigen Berichtsjahr bedeutete dies ein Plus von 134 gemeldeten Stellen bzw. rund 2,5 Prozent. Die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber für einen Ausbildungsberuf der Berufsgruppe 521 wies zuletzt ebenfalls eine leicht steigende Tendenz auf; im Berichtsjahr 2023/2024 belief sie sich auf insgesamt 2.469 Bewerberinnen und Bewerber (+2,1 Prozent im Vergleich zum Berichtsjahr 2022/2023). Insgesamt blieben 883 Ausbildungsstellen im Berichtsjahr 2023/2024 unbesetzt. 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 17: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerbende für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ (Berufsgruppe 521) nach Berichtsjahren



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

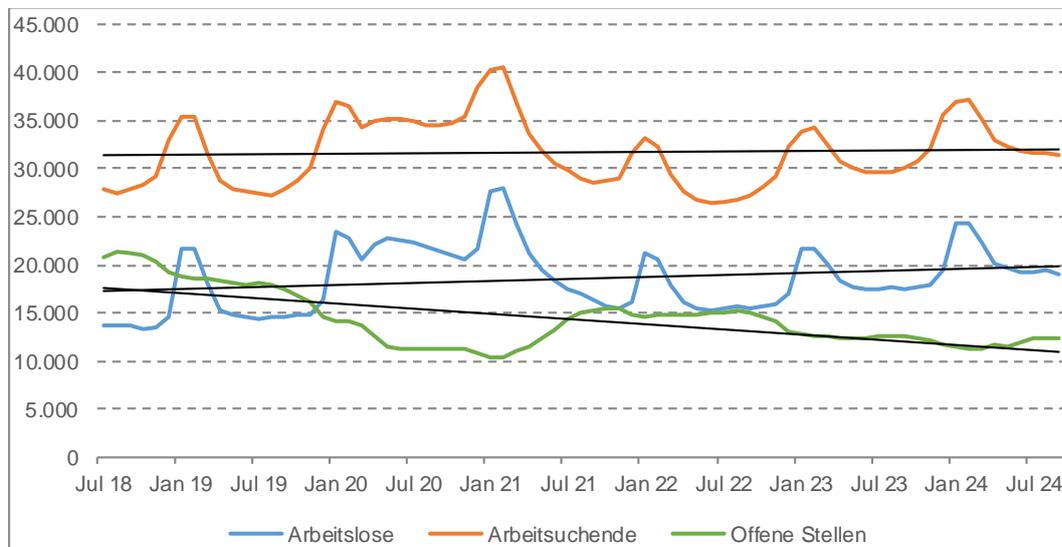
3.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 18 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5212 Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ im Zeitraum von Juli 2018 bis Juli 2024. Erkennbar ist der im Zuge der Corona-Pandemie deutliche

Arbeitslose,
Arbeitsuchende
und offene Stellen

Anstieg der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden in der betrachteten Berufsgruppe bei gleichzeitiger Abnahme der offenen Stellen. Mit insgesamt 27.980 arbeitslos und 40.543 arbeitssuchend gemeldeten Berufskraftfahrerinnen und -fahrern erreichten beide Werte im Februar 2021 ihren höchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Die Zahl der offenen Stellen in der betrachteten Berufsgruppe fiel im Januar 2021 mit insgesamt 10.383 auf das niedrigste Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum. Nachdem sich die Kurvenverläufe in der Folge tendenziell wieder einander angenähert hatten, drifteten sie vor dem Hintergrund einer schwächeren Wirtschaftsentwicklung seit Herbst 2022 wieder auseinander, insbesondere im 1. Quartal 2024, bevor ab dem 2. Quartal 2024 wieder eine leichte Annäherung einsetzte. Im Juli 2024 kamen auf 19.285 Arbeitslose und 31.610 Arbeitsuchende in der Berufsgruppe der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer insgesamt 12.347 offene Stellen.

Abbildung 18: Offene Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „5212 Berufskraftfahrer/-in (Güterverkehr/Lkw)“ im Zeitraum von Juli 2018 bis Juli 2024



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

Bei der Interpretation dieser Angaben ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der offenen Stellen in der amtlichen Statistik unterschätzt und das deutsche Arbeitskräfteangebot überschätzt wird. Nach Kenntnis des Bundesamtes meldet ein Großteil der Güterkraftverkehrsunternehmen seine offenen Stellen nicht den örtlichen Arbeitsagenturen; begründet wird dies zumeist mit fehlenden Erfolgsaussichten, die auf negativen Erfahrungen mit Bewerberinnen und Bewerbern in der Vergangenheit gründen. Stattdessen wird versucht, offene Stellen mittels Stellenausschreibungen in Print- und elektronischen Medien, im Internet (Soziale Netzwerke, Stellenportale, eigene Homepage) oder Mundpropaganda bzw. persönliche Empfehlungen neu zu besetzen. Insoweit ist davon auszugehen, dass der tatsächliche Fahrpersonalbedarf des Gewerbes in der Vergangenheit höher war als die von der Bundesagentur für Arbeit ausgewiesenen Zahlen. Dies deckt sich mit Studien des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), denen zufolge der Bestand an offenen

gemeldeten Stellen vielfach unterschätzt wird. Die sogenannte Meldequote, die den prozentualen Anteil der von den Betrieben bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen an der Gesamtheit offener Stellen in Deutschland bemisst, lag demnach berufsgruppenübergreifend zuletzt unter 50 Prozent; im zweiten Quartal 2024 betrug sie nach vorläufigen Ergebnissen bundesweit rund 48,6 Prozent (Westdeutschland: 47,7 Prozent, Ostdeutschland: 51,9 Prozent).¹ Auf der anderen Seite dürfte das Angebot der Arbeitsagenturen an geeigneten Fahrerinnen und Fahrern deutlich hinter den in der Arbeitslosenstatistik ausgewiesenen Zahlen zurückbleiben, da ein Teil der Arbeitslosen aufgrund ihres hohen Alters bzw. ihrer Langzeitarbeitslosigkeit gar nicht bzw. nur schwer als Kraftfahrerinnen bzw. -fahrer vermittelbar sein dürfte. Mithin ist die Arbeitsmarktstatistik für eine vollständige Beschreibung der Arbeitsmarktsituation nicht hinreichend.

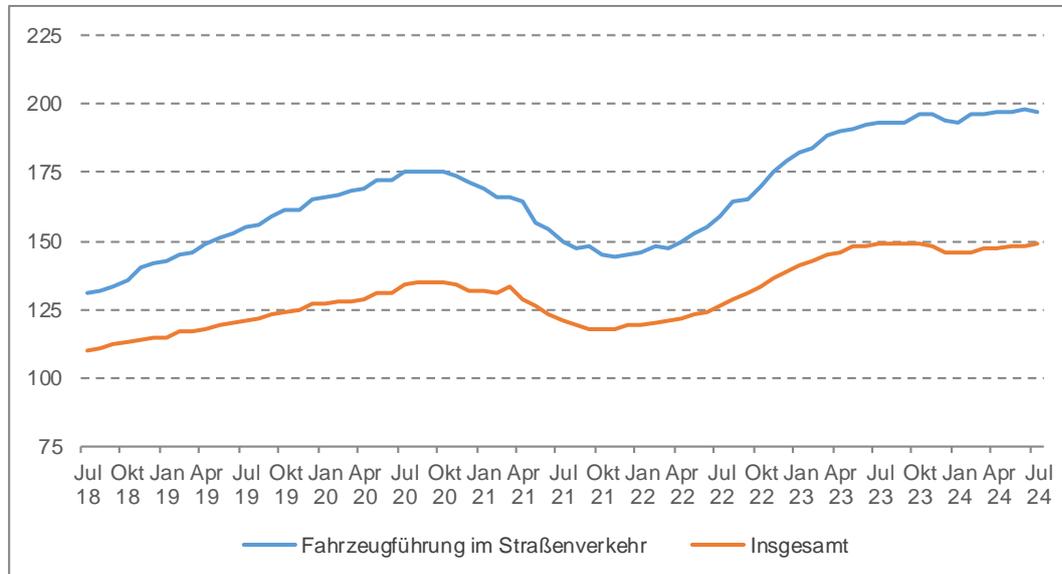
Ein Indikator für Schwierigkeiten bei der Besetzung von Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ist die seitens der Bundesagentur für Arbeit berechnete abgeschlossene Vakanzzeit. Sie bildet die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung ab. Wie Abbildung 19 zu entnehmen ist, lag die Vakanzzeit in der betrachteten Berufsgruppe in den letzten Jahren deutlich über der durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufsbilder. Nachdem sie im Zuge der Corona-Pandemie zwischenzeitlich von durchschnittlich 175 Tagen im Oktober 2020 auf 144 Tage im November 2021 gefallen war, stieg sie in der Folge wieder deutlich an. Im Zeitraum von August 2023 bis Juli 2024 dauerte die Besetzung einer offenen Stelle für Fahrzeugführerinnen und -führer durchschnittlich 196 Tage. Zum Vergleich: Über alle Berufsgruppen betrug die Vakanzzeit im Zeitraum von August 2023 bis Juli 2024 im Durchschnitt lediglich 148 Tage. Dies waren jeweils die höchsten Werte im Betrachtungszeitraum. Seit Dezember 2019 werden Berufskraftfahrerinnen und -fahrer seitens der Bundesagentur für Arbeit zu den Engpassberufen gezählt. Neben der hohen Vakanzzeit war für diese Einschätzung u. a. der steigende Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter maßgeblich. Im Einklang mit dieser Einschätzung berichten Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes regelmäßig von Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Abwerbungen von Fahrerinnen und Fahrern spielen daher im Güterkraftverkehrsgewerbe eine große Rolle. Da organisches Wachstum aufgrund des Fachkräftemangels schwieriger wird, mehren sich bereits seit geraumer Zeit Übernahmen von mittelständischen Speditionen, die keine Nachfolgeregelung oder wirtschaftliche Probleme haben, durch Wettbewerbsunternehmen. Ein Teil der Güterkraftverkehrsunternehmen legt aufgrund fehlenden Fahrpersonals Fahrzeuge vorübergehend still oder verringert dauerhaft den eigenen Fuhrpark. Ursachen für den Fachkräfteengpass in der betrachteten Branche sehen die Gesprächspartnerinnen und -partner des Bundesamtes u. a. in der teuren Ausbildung (z.B.

Vakanzzeit/
Fachkräfteengpass

¹ Siehe Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.) (2024).

hohe Kosten für den Führerschein), dem Wunsch nach einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben (Work-Life-Balance), besseren Arbeitsbedingungen allgemein sowie einer wesentlich besseren Bezahlung.

Abbildung 19: Abgeschlossene Vakanzzeit in der Berufsgruppe „521 Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland im Zeitraum von Juli 2018 bis Juli 2024 (gleitender Jahresdurchschnitt)



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

4. Schienenfahrzeugführerinnen und -führer

4.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren am Ende des Jahres 2023 insgesamt 39.394 Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr (Berufsgruppe 5220) sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 5). Im Vergleich zum Jahr 2022 stieg die Zahl der Beschäftigten in dieser Berufsgruppe um 1.803 Personen bzw. rund 4,8 Prozent an. Der Anteil weiblicher Beschäftigter erhöhte sich von rund 5,2 Prozent im Jahr 2022 auf rund 5,5 Prozent im Jahr 2023. Die Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Triebfahrzeugführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsbürgerschaft stieg im Vorjahresvergleich um rund 11,9 Prozent auf 2.926 Personen an; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte damit am Ende des Jahres 2023 rund 7,4 Prozent. Die Anzahl der in Teilzeit beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer erhöhte sich im Vorjahresvergleich um knapp 10,8 Prozent auf insgesamt 3.561; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich damit auf rund 9,0 Prozent. Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kommen Lokführerinnen und Lokführer, die vor der Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994 verbeamtet wurden. Bezüglich deren Anzahl liegen dem Bundesamt keine aktuellen Angaben vor.

Beschäftigungs-
entwicklung

Mit Blick auf die Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten setzte sich der Entwicklungsverlauf der Vorjahre fort. Alle Altersklassen wiesen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr Beschäftigtenzuwächse auf. Die Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen, die im Jahr 2023 rund 69,4 Prozent aller Beschäftigten vereinte und damit die größte Gruppe bildete, verzeichnete einen Zuwachs von knapp 2,3 Prozent auf insgesamt 27.349 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Triebfahrzeugführerinnen und -führer. Die Altersgruppe der unter 25-Jährigen umfasste im Jahr 2023 insgesamt 3.109 Triebfahrzeugführerinnen und -führer, rund 33,0 Prozent mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit im Vorjahresvergleich um rund 1,7 Prozentpunkte auf rund 7,9 Prozent. Rund 22,2 Prozent aller sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer entfielen im Jahr 2023 auf die Altersklasse der 55- bis unter 65-Jährigen. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Anzahl der Beschäftigten in dieser Altersgruppe um rund 4,3 Prozent auf 8.734 Personen. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab 65 Jahren lag im Jahr 2023 bei rund 0,5 Prozent.

Altersstruktur

Ebenfalls fortgesetzt hat sich im Jahr 2023 der Entwicklungstrend bei den Bildungs- und Berufsabschlüssen der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführerinnen und -führer. Die Zahl der Beschäftigten mit akademischem Berufsabschluss erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 14,1 Prozent auf 1.455 Personen; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 0,3 Prozentpunkte auf rund 3,7 Prozent. Mit rund 82,9 Prozent stellten Triebfahrzeugführerinnen und -führer

Beruflicher Abschluss

mit einem anerkannten Berufsabschluss im Jahr 2023 weiterhin die größte Beschäftigten-
gruppe dar. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete diese Gruppe einen Anstieg von rund
2,8 Prozent auf 32.641 Beschäftigte. Auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ohne
beruflichen Bildungsabschluss entfiel im Jahr 2023 ein Anteil von rund 8,4 Prozent der
Gesamtbeschäftigten, auf Triebfahrzeugführerinnen und -führer, deren Bildungshinter-
grund unbekannt ist, ein Anteil von rund 5,1 Prozent.

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

	2021		2022		2023	
Insgesamt	36.520	(100)	37.591	(100)	39.394	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	34.667	(94,9)	35.622	(94,8)	37.236	(94,5)
Frauen	1.853	(5,1)	1.969	(5,2)	2.158	(5,5)
Deutscher Herkunft	34.132	(93,5)	34.975	(93,0)	36.468	(92,6)
Ausländischer Herkunft	2.388	(6,5)	2.616	(7,0)	2.926	(7,4)
unter 25 Jahre	2.169	(5,9)	2.338	(6,2)	3.109	(7,9)
25 bis unter 55 Jahre	26.292	(72,0)	26.728	(71,1)	27.349	(69,4)
55 bis unter 65 Jahre	7.924	(21,7)	8.371	(22,3)	8.734	(22,2)
65 Jahre und älter	135	(0,4)	154	(0,4)	202	(0,5)
in Vollzeit	33.693	(92,3)	34.378	(91,5)	35.833	(91,0)
in Teilzeit	2.827	(7,7)	3.213	(8,5)	3.561	(9,0)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	2.607	(7,1)	2.780	(7,4)	3.295	(8,4)
mit anerkanntem Berufsabschluss	31.049	(85,0)	31.757	(84,5)	32.641	(82,9)
mit akademischem Berufsabschluss	1.131	(3,1)	1.275	(3,4)	1.455	(3,7)
Ausbildung unbekannt	1.733	(4,7)	1.779	(4,7)	2.003	(5,1)

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

Geringfügig Beschäftigten kommt in dem betrachteten Berufsbild eine vergleichsweise ge-
ringe Bedeutung zu. Insgesamt gingen im Jahr 2023 im Rahmen einer geringfügigen Be-
schäftigung 15 Frauen und 552 Männer einer Tätigkeit als Triebfahrzeugführerin bzw.
Triebfahrzeugführer nach. Im Vergleich zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
fielen bei den geringfügig Beschäftigten im Jahr 2023 der Anteil der Frauen geringer
(2,6 Prozent) und der Anteil deutscher Staatsbürgerinnen und -bürger deutlich höher
(97,9 Prozent) aus. Rund 69,0 Prozent aller geringfügig Beschäftigten gehörten im Jahr
2023 der Altersgruppe der 25- bis unter 55-Jährigen an.

Geringfügig Beschäftigte

Der Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig beschäftigter Triebfahrzeugführerinnen und -führer im Eisenbahnverkehr ist in den letzten Jahren ausgehend von vergleichsweise niedrigem Niveau leicht angestiegen. Ende 2023 besaßen 2.926 Beschäftigte eine ausländische Staatsbürgerschaft, rund 11,9 Prozent bzw. 310 Personen mehr als im Vorjahr. Zuwächse gab es sowohl bei Beschäftigten aus anderen EU-Mitgliedstaaten als auch aus europäischen Nicht-EU-Staaten; Beschäftigte mit asiatischer und afrikanischer Herkunft nahmen zuletzt ebenfalls zu (siehe Tabelle 6). Die größte Gruppe ausländischer Triebfahrzeugführerinnen und -führer bildeten im Jahr 2023 Beschäftigte mit türkischer Staatsangehörigkeit. Mit insgesamt 1.020 Personen belief sich ihr Anteil an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ausländischer Staatsangehörigkeit in dieser Berufsgruppe auf rund 34,8 Prozent. Im Vergleich zum Jahr 2022 stieg die Zahl der türkischen Beschäftigten um 39 Personen bzw. rund 4,0 Prozent an. Mit deutlichem Abstand folgten im Jahr 2023 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit syrischer Staatsangehörigkeit, deren Anzahl 2023 bei 152 lag; ihr Anteil an allen ausländischen Triebfahrzeugführerinnen und -führern betrug damit zuletzt rund 5,2 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2023 Beschäftigte aus Italien, deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um rund 13,5 Prozent auf 151 Personen stieg, der Ukraine (135 Personen), Rumänien (123 Personen), Serbien (105 Personen), Polen (94 Personen), Kroatien (93 Personen) und Griechenland (92 Personen).

Herkunft der Beschäftigten

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

	2021		2022		2023	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Insgesamt	36.520	100,0	37.591	100,0	39.394	100,0
davon:						
Deutschland	34.132	93,5	34.975	93,0	36.468	92,6
EU ohne Deutschland	791	2,2	823	2,2	913	2,3
Europa ohne EU	1.277	3,5	1.362	3,6	1.486	3,8
Afrika	68	0,2	88	0,2	103	0,3
Asien	184	0,5	272	0,7	357	0,9
Sonstige	68	0,2	71	0,2	21	0,1

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 Schienenfahrzeugführerinnen und -führer die Fahrstrecke und Bordinstrumente, beachten Streckensignale, melden sich regelmäßig über Funk beim zuständigen Stellwerk und achten darauf, dass der

Tätigkeitsprofil

Fahrplan eingehalten wird. Neben der Personenbeförderung führen die Schienenfahrzeugführerinnen und -führer auch Gütertransporte durch. Voraussetzung für die Tätigkeit als Schienenfahrzeugführerin bzw. -führer ist in der Regel 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.

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 Lokführerinnen und -führer negativ beeinflussen. Einen Überblick über die gesundheitliche Situation der Beschäftigten der betrachteten Berufsgruppe bietet der jährliche Gesundheitsreport der BKK. Die Entwicklung der Arbeitsunfähigkeit (AU) der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer aufgrund von psychischen Störungen im Zeitraum von 2018 bis 2022 ist Tabelle 7 zu entnehmen. Nachdem die Anzahl der AU-Fälle je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder mit dieser Diagnose im Jahr 2021 auf 156 gestiegen war, nahm diese im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr nochmals um rund 1,3 Prozent auf 158 zu. Mit insgesamt 4.303 AU-Tagen je 1.000 beschäftigter Mitglieder im Jahr 2022 sank diese Kennzahl im Vorjahresvergleich um 237 Tage bzw. rund 5,2 Prozent. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls aufgrund einer psychischen Störung bewegte sich im Zeitraum von 2018 bis 2022 auf einem ähnlichen Niveau. Im Jahr 2022 betrug sie durchschnittlich 27 Tage.

Gesundheit

Tabelle 7: Entwicklung der AU-Kennzahlen der Schienenfahrzeugführerinnen und -führer aufgrund von psychischen Störungen im Zeitraum von 2018 bis 2022

	2018	2019	2020	2021	2022
AU-Fälle (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	155	150	140	156	158
AU-Tage (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	4.533	4.488	4.130	4.540	4.303
Tage je Fall	29	30	30	29	27

Quelle: Kniepsund Pfaff (BKK Gesundheitsreport). 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. Dabei werden Unfälle berücksichtigt, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde, erheblicher Sachschaden entstand oder beträchtliche Betriebsstörungen auftraten. Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 337 signifikante Unfälle (siehe Tabelle 8); im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies

Unfälle

einen Anstieg um rund 41,0 Prozent. Zudem gab es im Jahr 2022 mit insgesamt 136 Personen rund 64,0 Prozent mehr Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen als im Vorjahr. Ein überproportionaler Anstieg der Schwerverletzten – nämlich um rund 825,0 Prozent auf 37 Personen – zeigte sich im Jahr 2022 bei den Fahrgästen. Dies war hauptsächlich auf zwei schwere Unfälle zurückzuführen: Die Kollision in Ebenhausen-Schäftlarn am 14.02.2022 und die Entgleisung bei Burgrain am 03.06.2022. Die Zahl der schwerverletzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer stieg im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 57,0 Prozent auf insgesamt 11 Personen. Die Anzahl der bei Eisenbahnunfällen Getöteten erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 48,0 Prozent auf insgesamt 151.

Tabelle 8: *Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn im Zeitraum von 2014 bis 2022*

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Signifikante Unfälle	333	306	310	346	302	298	294	239	337
Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen	109	118	145	165	114	114	94	83	136
Schwerverletzte Fahrgäste	13	16	33	41	13	15	6	4	37
Schwerverletzte Mitarbeiterinnen/ Mitarbeiter und Auftragnehmerinnen/ Auftragnehmer	9	8	13	21	9	11	18	7	11
Getötete bei Eisenbahnunfällen	160	130	150	157	128	136	137	102	151
Getötete Fahrgäste	0	3	7	2	1	0	1	0	8
Getötete Mitarbeiterinnen/ Mitarbeiter und Auftragnehmerinnen/ Auftragnehmer	8	11	10	10	3	2	7	8	7
Suizide	781	806	798	771	732	646	678	678	684

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Ende August 2023 verständigten sich die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) mit den Arbeitgebervertretern (Deutsche Bahn AG, Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband e.V. (AGV MOVE)) auf ein umfassendes Tarifpaket. Es beinhaltet eine Entgelterhöhung um insgesamt 410 Euro, die in zwei Stufen umgesetzt wurde; im Dezember 2023 erfolgte eine Erhöhung um 200 Euro, im August 2024 um weitere 210 Euro. Neben der Entgelterhöhung verständigten sich die Tarifparteien auf eine Einmalzahlung in Höhe von 2.850 Euro, die als steuerfreie Inflationsausgleichsprämie im Oktober 2023 ausgezahlt wurde. Darüber hinaus vereinbarten die Tarifparteien zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, u.a. eine Anpassung der Kündigungsfristen. Im März 2024 verständigte sich die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) mit den Arbeitgebervertretungen auf Tarifverträge, die Entgelterhöhungen um 210 Euro pro Monat zum 01.08.2024 und um weitere

Vergütung und Arbeitszeit
- Tarifverträge

210 Euro pro Monat zum 01.04.2025 vorsahen.¹ Darüber hinaus erhielten die Beschäftigten eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von insgesamt 2.850 Euro; hiervon wurden 1.500 Euro im März 2024 und 1.350 Euro im Mai 2024 ausgezahlt. Gemäß BuRa-ZugTV AGV MOVE GDL erhält eine im tatsächlichen Fahrbetrieb tätige Streckenlokomotivführerin bzw. ein im tatsächlichen Fahrbetrieb tätiger Streckenlokomotivführer (LF5) in Abhängigkeit von der Berufserfahrung (in Jahren) seit 01.08.2024 zwischen 3.337 Euro (+6,7 Prozent) und 3.871 Euro (+5,7 Prozent) pro Monat, ab 01.04.2025 zwischen 3.547 Euro (+6,3 Prozent) und 4.081 Euro (+5,4 Prozent). Des Weiteren wurde ein Optionsmodell vereinbart, mit dem Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Schichtdienst innerhalb eines Korridors von 35 (ab 2029) bis 40 Stunden künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden können. D.h., sie können wählen, ob sie zukünftig ihre Arbeitszeit reduzieren oder mehr Lohn beziehen möchten. In diesem Modell entspricht eine Arbeitsstunde 2,7 Prozent (im Jahr 2026) mehr oder weniger Lohn. Nach dem Modell reduziert sich die Referenzarbeitszeit schrittweise ohne anteilige Absenkung des Entgelts zum 01.01.2026 auf 37 Stunden, zum 01.01.2027 auf 36 Stunden, zum 01.01.2028 auf 35,5 Stunden und zum 01.01.2029 auf 35 Stunden. Neben den Grundvergütungen werden regelmäßig Schichtzulagen und teilweise Sonderzahlungen, wie Weihnachts- oder Urlaubsgeld, gewährt. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 26 Monaten (rückwirkend vom 01.11.2023 bis 31.12.2025); die Vereinbarungen zur Arbeitszeit gelten hiervon abweichend bis 31.12.2028.

Im Gegensatz zu den Tarifbeschäftigten unterliegen die von der Deutschen Bundesbahn übernommenen verbeamteten Lokomotivführerinnen und -führer der Bundesbesoldungsordnung (BBesO). Das Grundgehalt einer Hauptlokomotivführerin bzw. eines Hauptlokomotivführers bestimmt sich beispielsweise nach der Besoldungsgruppe A 8. In Abhängigkeit von der Erfahrungsstufe lag dieses zuletzt zwischen 2.766 und 3.582 Euro pro Monat. Am 16.11.2023 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zur Anpassung der Bundesbesoldung und -versorgung für die Jahre 2023 und 2024 sowie zur Änderung weiterer dienstrechtlicher Vorschriften (BBVAnpÄndG 2023/2024) verabschiedet. Danach erhöhten sich die Grundgehälter in allen Besoldungsgruppen zum 1. März 2024 um einen Sockelbetrag in Höhe von 200 Euro sowie zusätzlich um 5,3 Prozent linear. Des Weiteren erhielten Empfängerinnen und Empfänger von Dienstbezügen für den Monat Juni 2023 eine einmalige Sonderzahlung (Inflationsausgleich 2023) in Höhe von 1.240 Euro sowie für die Monate Juli 2023 bis Februar 2024 monatliche Sonderzahlungen in Höhe von jeweils 220 Euro.

- BBesO

4.3 Berufliche Bildung

Die berufliche Qualifizierung zur Schienenfahrzeugführerin bzw. zum Schienenfahrzeugführer kann über verschiedene Bildungswege erworben werden. Es besteht zum einen die

Qualifizierung
- Ausbildung

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2024).

Möglichkeit, eine duale Berufsausbildung zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport¹ 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.

Die mehrmonatige Weiterbildung bzw. Umschulung zur Triebfahrzeugführerin bzw. zum Triebfahrzeugführer richtet sich hauptsächlich an Interessierte, 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 Interessierten 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 Anbietenden 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 Absolvierenden am Arbeitsmarkt.

- Weiterbildung

Tabelle 9 zeigt die Auszubildendenstatistik für den Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“ (vormals „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“) im Zeitraum von 2015 bis 2023. Danach wiesen zuletzt sowohl die Zahl der Ausbildungsverträge als auch der erfolgreichen Abschlussprüfungen eine steigende Tendenz auf. Insgesamt belief sich die Zahl der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst im Jahr 2023 auf 2.484; dies war

Berufsausbildung
- Ausbildungsstatistik

¹ Zum 01.08.2022 traten die neuen Ausbildungsverordnungen der eisenbahntechnischen Verkehrsberufe in Kraft. Im Zuge der Neuordnung wurde der bisherige Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in im Betriebsdienst mit den beiden Fachrichtungen „Lokführer/-in und Transport“ sowie „Fahrweg“ in die zwei eigenständigen Ausbildungsberufe „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“ und „Eisenbahner/-in in der Zugverkehrssteuerung“ überführt.

ein Plus von knapp 8,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und gleichbedeutend mit dem höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 21,8 Prozent auf 990. Eine neuerliche Zunahme war bei den weiblichen Auszubildenden festzustellen, deren Anzahl sich im Jahr 2023 auf insgesamt 186 erhöhte. Zur Abschlussprüfung wurden im Jahr 2023 insgesamt 777 Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst zugelassen, von denen 690 bzw. rund 88,8 Prozent die Ausbildung erfolgreich abschlossen. Insgesamt 132 Ausbildungsverträge wurden im Jahr 2023 vorzeitig aufgelöst; davon entfiel der größte Teil mit 78 aufgelösten Verträgen auf das erste Ausbildungsjahr. Allein 42 Verträge wurden bereits während der Probezeit aufgelöst.

Tabelle 9: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“ im Zeitraum von 2015 bis 2023 (Stichtag: jeweils 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmende		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2015	1.488	72	1.560	528	543	492	51	21	9	84
2016	1.413	60	1.473	510	549	486	48	36	12	96
2017	1.362	66	1.428	492	483	438	57	33	6	93
2018	1.449	78	1.524	621	489	444	42	30	9	81
2019	1.680	105	1.785	759	444	405	54	24	12	90
2020	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
2022	2.139	162	2.301	813	765	642	75	39	24	135
2023	2.295	186	2.484	990	777	690	78	33	21	132

Anmerkung: Bis 2021 nur Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“, ab dem Jahr 2022 einschließlich dem Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“.

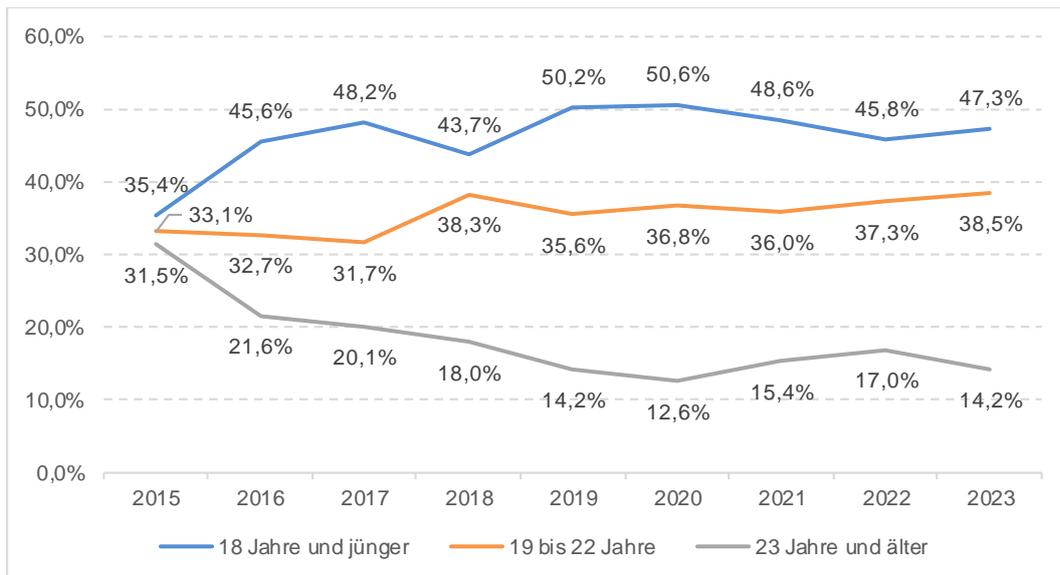
Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (absolute Werte) jeweils auf ein Vielfaches von drei gerundet; der Gesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 20 differenziert die Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Demnach waren rund 47,3 Prozent der Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs, die im Jahr 2023 einen Ausbildungsvertrag abschlossen, 18 Jahre oder jünger. Diese Alterskategorie bildete damit weiterhin die größte Gruppe unter den angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Weitere rund 38,5 Prozent der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen waren im Jahr 2023 zwischen 19 und 22 Jahren alt. Nach Zuwächsen in den beiden Vorjahren ging der Anteil der Auszubildenden mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen im Alter von 23 Jahren und älter im Jahr 2023 auf rund 14,2 Prozent zurück.

Alter der Auszubildenden

Abbildung 20: Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2015 bis 2023 (Anteile in Prozent)



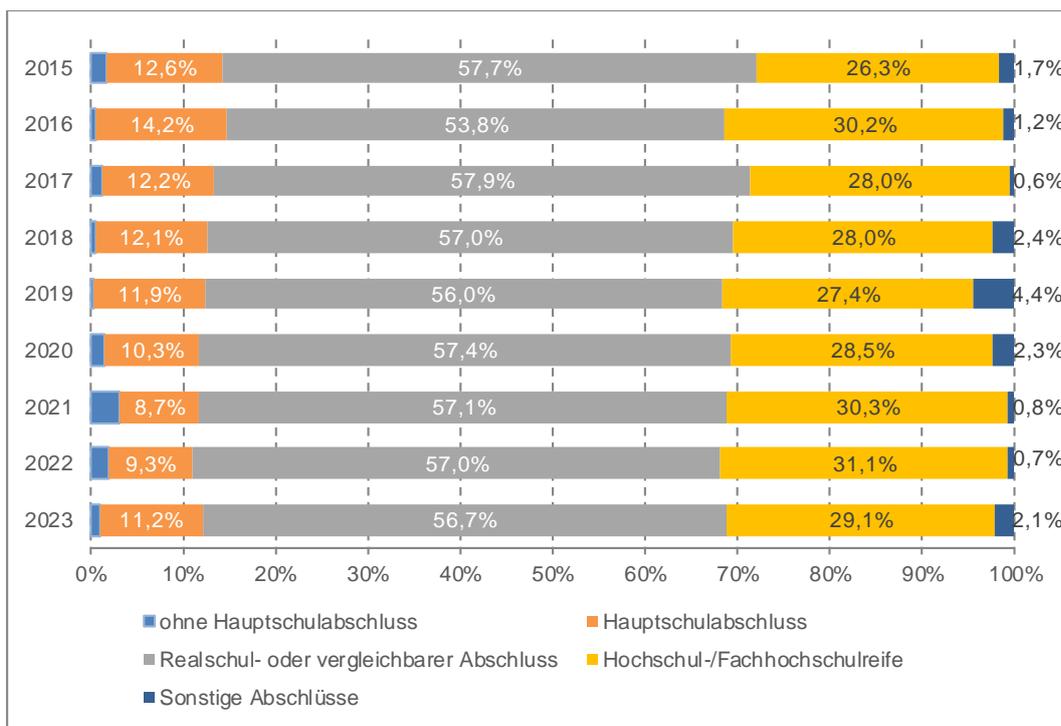
Anmerkung: Bis 2021 nur Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“, ab dem Jahr 2022 einschließlich dem Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 21 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2015 bis 2023. Demnach stellten mit zuletzt rund 56,7 Prozent die angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit einem Realschulabschluss wiederholt den größten Anteil unter den Auszubildenden des betrachteten Ausbildungsberufs. Rund 29,1 Prozent der Auszubildenden, die einen Ausbildungsvertrag zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Jahr 2023 abschlossen, verfügten über die Fach- bzw. Hochschulreife. Der Anteil der angehenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit einem Hauptschulabschluss erhöhte sich im Jahr 2023 auf rund 11,2 Prozent. Gleichzeitig reduzierte sich der Anteil der Auszubildenden, die bei Abschluss eines Ausbildungsvertrages zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst keinen Hauptschulabschluss aufwiesen, von rund 1,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 0,9 Prozent im Jahr 2023.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

Abbildung 21: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2015 bis 2023 (Anteile in Prozent)



Anmerkung: Bis 2021 nur Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/-in und Transport“, ab dem Jahr 2022 einschließlich dem Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) lag die Lösungsquote im Ausbildungsberuf „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport“ im bundesweiten Durchschnitt im Jahr 2022 bei rund 4,8 Prozent und im Jahr 2023 bei rund 9,8 Prozent. Die Lösungsquote gibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl aller eingegangenen Ausbildungsverhältnisse an. Die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe lag im Jahr 2022 bei rund 29,5 Prozent und im Jahr 2023 bei rund 29,7 Prozent, mithin deutlich über der Lösungsquote der Auszubildenden zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner. Regionale Unterschiede bei der Lösungsquote der betrachteten Berufsgruppe bestanden in den Jahren 2022 und 2023 fort. So lösten in Westdeutschland in den Jahren 2022 und 2023 rund 5,7 Prozent bzw. rund 10,8 Prozent der Auszubildenden ihren Ausbildungsvertrag vorzeitig auf, in Ostdeutschland waren es rund 2,1 Prozent bzw. rund 6,5 Prozent.

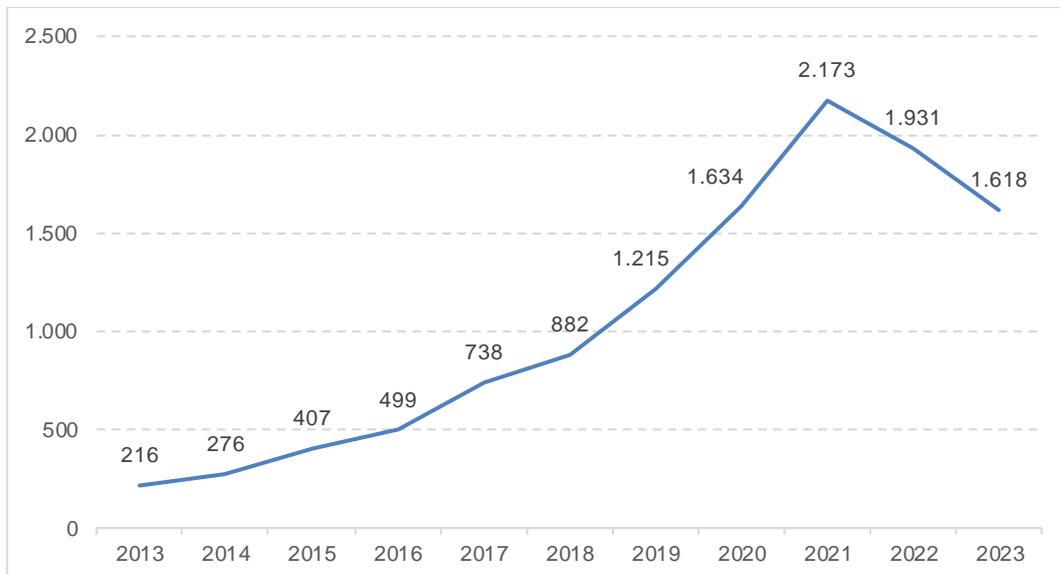
Lösungsquote

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 22 zeigt für den Zeitraum von 2013 bis 2023 die Entwicklung der Gesamtzahl der Personen, die sich innerhalb eines Jahres in einer Fördermaßnahme mit dem Schulungsziel „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr (oS)“ befanden. Nachdem die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einer Weiterbildungsmaßnahme von jahresdurchschnittlich 216 im Jahr 2013 bis auf 2.173 im Jahr 2021 kontinuierlich gestiegen

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung

war, ging sie bis auf 1.618 im Jahr 2023 zurück. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme von rund 16,2 Prozent.

Abbildung 22: Entwicklung des Bestands an Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW) mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr (oS)“ (gleitende Jahresdurchschnitte)



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

Die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen), d.h. von Auszubildenden, die ihre Ausbildung noch nach der alten Ausbildungsordnung absolvierten, betrug im Jahr 2023 im 2. Ausbildungsjahr rund 1.092 Euro und im 3. Ausbildungsjahr rund 1.162 Euro. Auszubildende zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport, d.h. Auszubildende, die ihre Ausbildung nach der neuen Ausbildungsordnung absolvieren, erhielten im Jahr 2023 im 1. Ausbildungsjahr rund 1.025 Euro.¹ Zum Vergleich: Die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung über alle Ausbildungsberufe in den alten und neuen Bundesländern lag im Jahr 2023 bei rund 1.066 Euro.

Ausbildungsvergütung

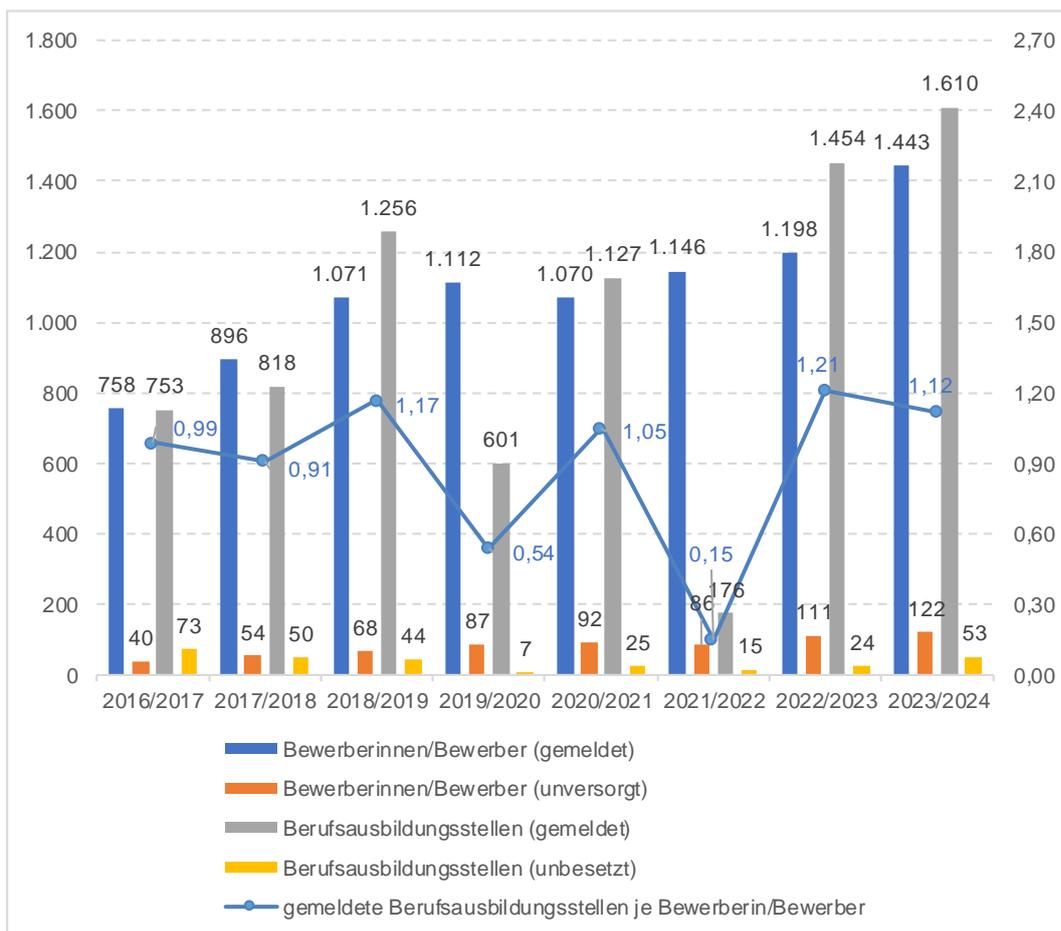
Abbildung 23 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ (Berufsgruppe 522) für die Berichtsjahre 2016/2017 bis 2023/2024. Nachdem die Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen in der betrachteten Berufsgruppe im Berichtsjahr 2021/2022 im Zuge der Corona-Pandemie auf 176 gefallen war, mithin den mit Abstand niedrigsten Wert im Betrachtungszeitraum, legte sie in den Folgejahren deutlich zu und erreichte im Berichtsjahr 2023/2024 mit 1.610 den höchsten Wert

Ausbildungsstellen und Bewerbende

¹ Aufgrund der Neuordnung der Ausbildungsverordnungen der eisenbahntechnischen Verkehrsberufe (s.o.) können die Ausbildungsvergütungen für den Beruf Eisenbahner/-in im Betriebsdienst nur für das 2. und 3. Ausbildungsjahr und für den Beruf Eisenbahner/-in im Betriebsdienst Lokführer/-in und Transport nur für das 1. Ausbildungsjahr ausgewiesen werden.

im Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber stieg im Berichtsjahr 2023/2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund 20,5 Prozent auf 1.443; dies war ebenfalls der höchste Wert im Betrachtungszeitraum. Rein rechnerisch gab es im Berichtsjahr 2023/2024 damit in der betrachteten Berufsgruppe 1,12 Berufsausbildungsstellen pro Bewerberin bzw. Bewerber. Dennoch blieben im Berichtsjahr 2023/2024 insgesamt 122 Bewerberinnen und Bewerber unversorgt und damit mehr als in den Jahren zuvor. Insgesamt 53 Berufsausbildungsstellen blieben zuletzt unbesetzt.

Abbildung 23: Ausbildungsstellenangebot sowie gemeldete Bewerbende für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ (Berufsgruppe 522) nach Berichtsjahren



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

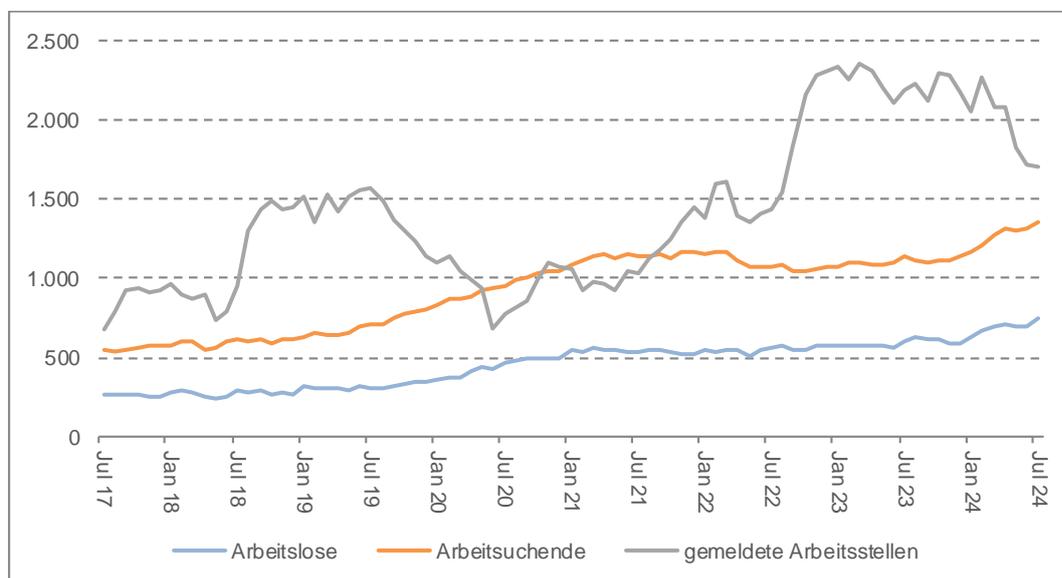
4.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 24 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Juli 2017 bis Juli 2024. Demnach übertrifft die Zahl der offenen Stellen für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer seit September 2021 dauerhaft die Zahl der Arbeitssuchenden mit diesem Zielberuf. Nachdem die Zahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen im Vorfeld und zu Beginn der Corona-Pandemie gefallen war, nahm sie in der Folge wieder deutlich zu und erreichte mit 2.354 im März 2023 den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Ab März 2024 entwickelten sich die gemeldeten

Arbeitslose,
Arbeitssuchende und
offene Stellen

Arbeitsstellen stark rückläufig; mit insgesamt 1.708 fielen sie im Juli 2024 auf das niedrigste Niveau seit September 2022. Nachdem sich die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden mit dem o.g. Zielberuf im Zeitraum von 2021 bis 2023 auf einem recht konstanten Niveau bewegt hatten, verzeichnen beide Größen seit Jahresbeginn 2024 einen Aufwärtstrend. Im Zeitraum von Januar bis Juli 2024 erhöhte sich die Zahl der Arbeitslosen um rund 18,4 Prozent auf 747 und der Arbeitsuchenden um rund 16,7 Prozent auf 1.354. Angesichts des Überhangs an gemeldeten offenen Stellen weisen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes viele Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einen Mangel an Lokführerinnen und Lokführern hin. Nach Aussagen der Unternehmen fehle es 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. Aufgrund von Engpässen in Verbindung mit krankheitsbedingten Ausfällen beim Fahrpersonal kommt es vermehrt zu Ausfällen und Verspätungen von Zügen sowie Fahrplananpassungen.

Abbildung 24: Gemeldete Stellen, Arbeitslose sowie Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Juli 2017 bis Juli 2024



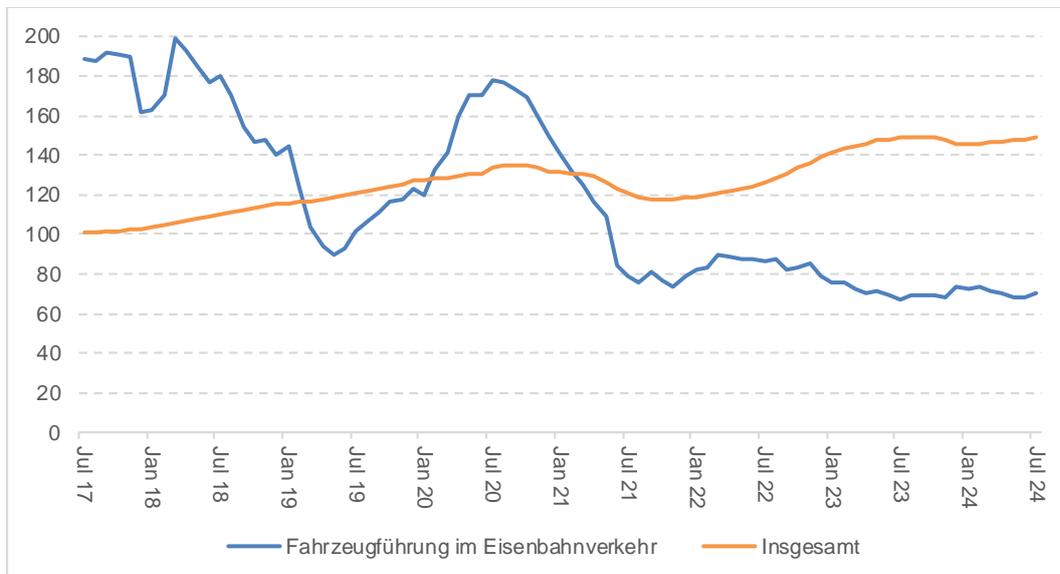
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

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 25 stellt die Entwicklung der abgeschlossenen Vakanzzeit in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ der durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufsgruppen gegenüber. Demnach ging die Vakanzzeit im betrachteten Berufsbild seit August 2020 deutlich zurück und lag ab Frühjahr 2021 unterhalb der durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufsgruppen. Im Juli 2024 betrug die Vakanzzeit

Vakanzzeit

in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ 70 Tage; der durchschnittliche Wert über alle Berufsgruppen lag zu diesem Zeitpunkt bei 149 Tagen.

Abbildung 25: Abgeschlossene Vakanzzeit – gleitender Jahresdurchschnitt – in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland im Zeitraum von Juli 2017 bis Juli 2024



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

Im Rahmen einer aktuellen Umfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) unter 38 Güterbahnen in Deutschland zum Personalbedarf im Schienengüterverkehr gaben kumuliert rund 54,6 Prozent der befragten Unternehmen an, dass ihr Personalbedarf im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen oder sogar stark angestiegen sei (2022: 81,1 Prozent).¹ Rund 40,9 Prozent der Befragten berichteten von einem unveränderten Personalbedarf, rund 4,6 Prozent von einem stark abgenommenen Bedarf. Rund 72,7 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 mehr Personal eingestellt zu haben; rund 18,2 Prozent nahmen keine zusätzlichen Einstellungen vor, rund 9,1 Prozent stellten weniger Personal ein. Die größte Herausforderung bei den zu besetzenden Stellen sehen die befragten Güterbahnen nach wie vor beim Personal für den Fahrbetrieb, gefolgt vom gewerblich-technischen Personal sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren (13,2 Prozent). Nach eigenen Angaben mussten rund 31,8 Prozent der befragten Güterbahnen im Jahr 2023 ihren Betrieb aus personellen Gründen zeitweilig einschränken. Rund 18,2 Prozent der befragten Güterbahnen registrierten im Jahr 2023 eine rückläufige Zahl an Bewerbungen.

VDV-Branchenumfrage

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2024).

5. Binnenschifferinnen und -schiffer

5.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes belief sich die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt zum Stichtag 30.06.2022 auf insgesamt 6.185. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Zunahme um rund 2,7 Prozent. Die Anzahl des fahrenden Personals erhöhte sich im Vorjahresvergleich um rund 3,3 Prozent auf insgesamt 4.635, darunter 618 Schiffseignerinnen und -eigner und mithelfende Familienangehörige. Die Anzahl des Landpersonals stieg im Vorjahresvergleich um rund 0,8 Prozent auf insgesamt 1.550. In der gewerblichen Güterschifffahrt belief sich die Zahl der Beschäftigten zum Stichtag 30.06.2022 insgesamt auf 2.683, darunter 423 Schiffseignerinnen und -eigner und mithelfende Familienangehörige. Im Vorjahresvergleich bedeutete dies einen Rückgang um rund 2,8 Prozent. Dabei nahm die Anzahl des fahrenden Personals in der gewerblichen Güterschifffahrt im Vorjahresvergleich um rund 2,8 Prozent auf 2.199 Personen ab, die Anzahl des Landpersonals um rund 2,6 Prozent auf 484 Personen. Die Anzahl der Unternehmen in der deutschen Güter- und Tankschifffahrt ging im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,0 Prozent auf insgesamt 396 zurück.

Fahrendes Personal

Strukturdaten zur Gesamtheit des in der deutschen Binnenschifffahrt tätigen fahrenden Personals sind nicht verfügbar, so dass im Folgenden diesbezüglich auf Ausweisungen der Bundesagentur für Arbeit zu sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr (Berufsgruppe 5242) in Deutschland zurückgegriffen wird. Danach umfasste diese Berufsgruppe am Ende des Jahres 2023 insgesamt 4.309 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, rund 1,6 Prozent bzw. 68 Beschäftigte mehr als im Jahr 2022 (siehe Tabelle 10). Hiervon waren 4.035 Männer und 274 Frauen. Der Anteil der Schiffsführerinnen an den Gesamtbeschäftigten blieb mit rund 6,4 Prozent im Vorjahresvergleich unverändert. Nach einem Rückgang im Vorjahr nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer mit ausländischer Staatsbürgerschaft im Jahr 2023 wieder zu. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sie sich um knapp 4,0 Prozent auf 1.018. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erreichte damit am Ende des Jahres 2023 rund 23,6 Prozent. Die Zahl der Teilzeitbeschäftigten nahm im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,6 Prozent auf 378 zu. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit auf rund 8,8 Prozent.

Beschäftigungsentwicklung

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren hat sich weiter erhöht. Am Ende des Jahres 2023 vereinten Beschäftigte dieser Altersgruppe einen Anteil von rund 30,8 Prozent an den Gesamtbeschäftigten (2022: 30,4 Prozent). Absolut nahm die Anzahl der Beschäftigten dieser Altersgruppe im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 2,9 Prozent auf 1.328 zu. Die Anzahl der Schiffsführerinnen und -führer ab 65 Jahren stieg im Jahr 2023 um rund 6,3 Prozent auf insgesamt 202. Dies entsprach einem Anteil von rund 4,7 Prozent an den Gesamtbeschäftigten in der betrachteten Berufsgruppe. Die größte Altersgruppe bildeten im Jahr 2023

Altersstruktur

weiterhin sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Alter von 25 bis unter 55 Jahren; sie machten mit insgesamt 2.316 Schiffsführerinnen und -führern rund 53,7 Prozent der Gesamtbeschäftigten aus. Absolute und anteilige Abnahmen verbuchte im Jahr 2023 die Altersgruppe der unter 25-Jährigen. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer unter 25 Jahren sank im Vergleich zum Jahr 2022 um 2 auf insgesamt 463 Personen, ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten um rund 0,3 Prozentpunkte auf rund 10,7 Prozent.

Tabelle 10: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr (Berufsuntergruppe 5242) (Stichtag: jeweils 31.12.) (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2021		2022		2023	
Insgesamt	4.255	(100)	4.241	(100)	4.309	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	3.981	(93,6)	3.969	(93,6)	4.035	(93,6)
Frauen	274	(6,4)	272	(6,4)	274	(6,4)
Deutscher Herkunft	3.266	(76,8)	3.262	(76,9)	3.291	(76,4)
Ausländischer Herkunft	989	(23,2)	979	(23,1)	1.018	(23,6)
unter 25 Jahre	449	(10,6)	465	(11,0)	463	(10,7)
25 bis unter 55 Jahre	2.386	(56,1)	2.296	(54,1)	2.316	(53,7)
55 bis unter 65 Jahre	1.266	(29,8)	1.290	(30,4)	1.328	(30,8)
65 Jahre und älter	154	(3,6)	190	(4,5)	202	(4,7)
in Vollzeit	3.946	(92,7)	3.876	(91,4)	3.931	(91,2)
in Teilzeit	309	(7,3)	365	(8,6)	378	(8,8)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	433	(10,2)	443	(10,4)	456	(10,6)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.039	(71,4)	3.016	(71,1)	3.073	(71,3)
mit akademischem Berufsabschluss	158	(3,7)	165	(3,9)	172	(4,0)
Ausbildung unbekannt	625	(14,7)	617	(14,6)	608	(14,1)

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

Die Bildungsstruktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer wies im Jahr 2023 keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Vorjahr auf. Mit einem Anteil von rund 71,3 Prozent dominierten im Jahr 2023 weiterhin Beschäftigte mit einem anerkannten Berufsabschluss (2022: 71,1 Prozent). Erneut leicht rückläufig entwickelte sich der Anteil der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer, bei denen die Ausbildung unbekannt ist. Er sank im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 0,5 Prozentpunkte auf rund 14,1 Prozent. Ebenfalls etwas weiter an Bedeutung gewonnen haben Schiffsführerinnen und -führer mit akademischem Bildungsabschluss; ihr

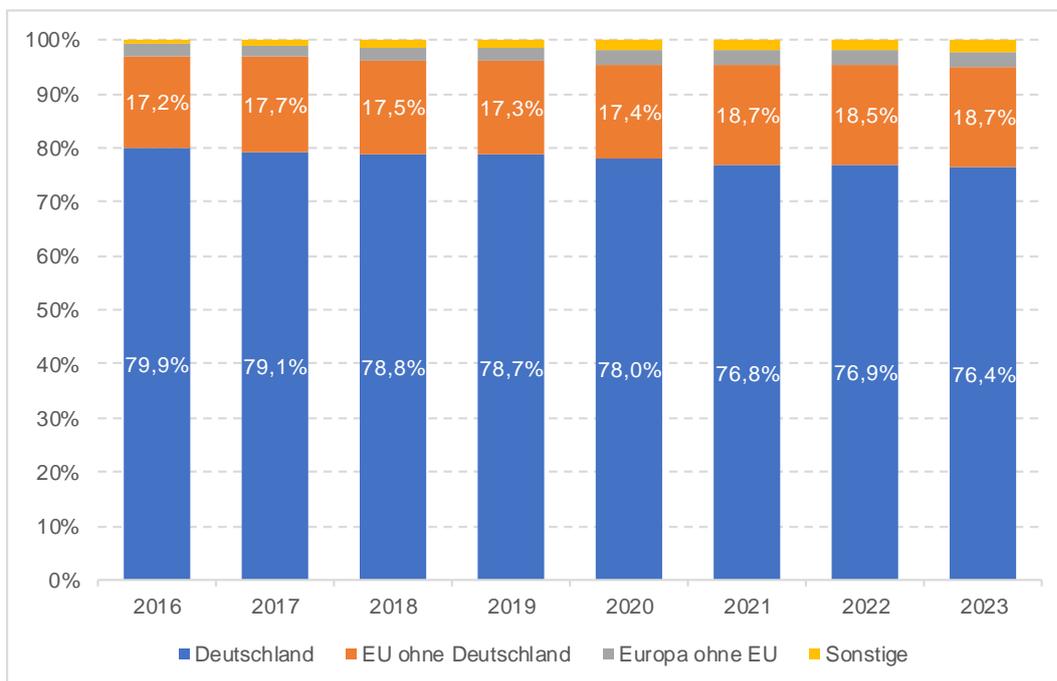
Beruflicher Abschluss

Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich von rund 3,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 4,0 Prozent im Jahr 2023. Schiffsführerinnen und -führer ohne beruflichen Bildungsabschluss nahmen im Jahr 2023 leicht zu und kamen damit auf einen Anteil an den Gesamtbeschäftigten in Höhe von rund 10,6 Prozent.

Abbildung 26 differenziert für den Zeitraum von 2016 bis 2023 die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr nach ihrer Herkunft. Demnach betrug der kumulierte Anteil ausländischer Beschäftigten mit einer EU-Staatsbürgerschaft im Jahr 2023 rund 18,7 Prozent, im Jahr 2022 betrug er rund 18,5 Prozent. Der kumulierte Anteil der ausländischen Schiffsführerinnen und Schiffsführer aus einem europäischen Nicht-EU-Land an den Gesamtbeschäftigten stieg von rund 2,7 Prozent im Jahr 2022 auf rund 2,8 Prozent im Jahr 2023. Die übrigen ausländischen Beschäftigte stammten aus Ländern außerhalb Europas oder konnten statistisch nicht eindeutig zugeordnet werden; sie vereinten im Jahr 2023 einen Anteil von rund 2,1 Prozent.

Herkunft der Beschäftigten

Abbildung 26: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr nach Herkunft (Stichtag: jeweils 31.12.)



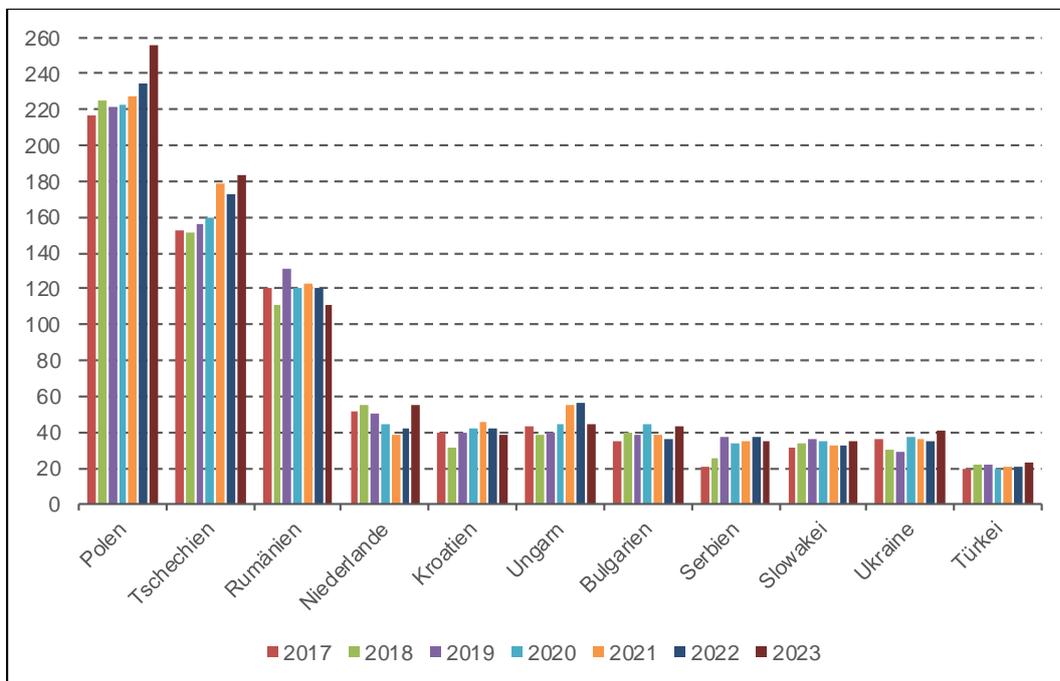
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik – Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 27 zu entnehmen ist, stammte der überwiegende Teil der ausländischen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führer im Binnen- und Hafenverkehr in den letzten Jahren aus Polen. Im Jahr 2023 stieg deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um 21 auf insgesamt 256 Beschäftigte. Die zweitstärkste Gruppe bildeten im Jahr 2023 – wie in den Vorjahren – Schiffsführerinnen und -führer aus Tschechien. Während deren Anzahl im Vorjahresvergleich um rund 5,8 Prozent auf 183 anwuchs, wiesen sozialversicherungspflichtig beschäftigte Schiffsführerinnen und -führer aus Rumänien

Herkunftsländer

eine Abnahme um rund 8,3 Prozent auf 111 auf. Geringfügige Abnahmen zeigten sich im Vorjahresvergleich ebenfalls bei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit kroatischer, ungarischer und serbischer Staatsbürgerschaft, kleinere Zuwächse hingegen bei sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführerinnen und -führern aus den Niederlanden, Bulgarien, der Slowakei und der Ukraine. Die Anzahl russischer Schiffsführerinnen und -führer sank von 10 am Jahresende 2022 auf 9 am Jahresende 2023.

Abbildung 27: 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.

Bei internationalen Schiffsbesatzungen kommt der Kommunikation an Bord für die Aufgabenerledigung und die Sicherheit von Schiff und Beschäftigten besondere Bedeutung zu. So gilt es, sprachliche Barrieren, etwa beim Be- und Entladen des Schiffs oder bei der Kommunikation mit Behörden, weitmöglichst auszuschließen. Während die Kommunikation bei deutsch-niederländischen Schiffsbesatzungen, die zumeist in Englisch erfolge, nach Angaben befragter Unternehmen in der Regel reibungslos verlaufe, seien bei Besatzungsmitgliedern aus Südost- und Osteuropa, deren Deutsch- und Englischkenntnisse teilweise stark eingeschränkt seien, Kommunikationsschwierigkeiten nicht immer von der Hand zu weisen. Um diesen zu begegnen, sei in diesen Fällen in der Regel mindestens ein Besatzungsmitglied in der Lage, als Übersetzerin bzw. Übersetzer zu fungieren. Des Weiteren haben Binnenschiffahrtsunternehmen zur Erleichterung der Kommunikation teilweise mehrsprachige Übersichten mit wichtigen Fachbegriffen erstellt, die von fremdsprachigen Besatzungsmitgliedern in Deutsch oder Englisch anzueignen sind. Viele Binnenschiffunternehmen unterstützen das Fahrpersonal nach eigenen Angaben bei Bedarf zudem mit externem Sprachtraining. Darüber hinaus würden ausländischen Beschäftigten

Internationale Schiffsbesatzungen

auf Wunsch Hilfe bei der Wohnungssuche sowie beim Zuzug von Familienangehörigen angeboten. Die Ausstellung von Arbeitsvisa für ausländische Beschäftigte, die aus Nicht-EU-Staaten stammen, verlaufe nach Unternehmensangaben in der Regel zügig und problemlos; Schwierigkeiten bei der Anerkennung von beruflichen Qualifikationen aus dem Ausland wurden gegenüber dem Bundesamt nicht thematisiert.

5.2 Arbeitsbedingungen

Die Arbeitszeit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die als Mitglied der Besatzung oder des Bordpersonals an Bord eines Fahrzeugs beschäftigt sind, das in der Bundesrepublik Deutschland in der gewerblichen Binnenschifffahrt betrieben wird, unterliegt der Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV). Danach darf die tägliche Arbeitszeit bis zu 14 Stunden betragen, wobei die wöchentliche Höchstarbeitszeit auf 84 Stunden begrenzt ist. In jedem Zeitraum von zwölf Monaten darf die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten. Bei der Berechnung des Durchschnitts bleiben die gewährten Zeiten des bezahlten Jahresurlaubs, die gesetzlichen Feiertage sowie die Krankheitszeiten unberücksichtigt. Die Arbeitszeit während der Nachtzeit darf 42 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht überschreiten. Spätestens nach einer ununterbrochenen Arbeitszeit von sechs Stunden ist der Arbeitnehmerin bzw. dem Arbeitnehmer eine Ruhepause zu gewähren. Sie beträgt mindestens 30 Minuten bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden, 45 Minuten bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als neun Stunden und 60 Minuten bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als elf Stunden. Die Ruhepausen können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Die Ruhezeiten betragen mindestens zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden, von denen mindestens sechs Stunden ununterbrochen zu gewähren sind, und 84 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer – unter Gewährung einer bestimmten Mindestanzahl aufeinanderfolgender Ruhetage – an bis zu 31 aufeinanderfolgenden Arbeitstagen zu beschäftigen.

Arbeitszeiten

Um eine Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der BinSchArbZV zu ermöglichen, müssen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die täglichen Arbeits- und Ruhezeiten jeder Arbeitnehmerin und jedes Arbeitnehmers aufzeichnen. Die Aufzeichnungen müssen den Namen des Fahrzeugs, der Arbeitnehmerin bzw. des Arbeitnehmers, der verantwortlichen Schiffsführerin bzw. des verantwortlichen Schiffsführers sowie das Datum des jeweiligen Arbeits- oder Ruhetages enthalten. Für jeden Tag der Beschäftigung ist nachzuhalten, ob es sich um einen Arbeits- oder einen Ruhetag handelte. Beginn und Ende der täglichen Arbeits- bzw. Ruhezeiten sind aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens 24 Monate aufzubewahren. Sie müssen mindestens zwölf Monate an Bord und danach weitere zwölf Monate an Bord oder bei der Arbeitgeberin bzw. beim Arbeitgeber aufbewahrt

Aufzeichnungspflichten

werden. Der Arbeitnehmerin bzw. dem Arbeitnehmer ist eine Kopie der bestätigten Aufzeichnungen auszuhändigen; die Kopien sind nach der Aushändigung zwölf Monate bei der Arbeit mitzuführen.

Maßgeblichen Einfluss auf die Aufenthaltsdauer der Schiffsbesatzungen an Bord nimmt die Betriebsform der eingesetzten Binnenschiffe. Die Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) unterscheidet dabei zwischen den Betriebsformen A (Tagesfahrt von höchstens 16 Stunden), B (verkürzte halbständige Fahrt von höchstens 18 Stunden), C (halbständige Fahrt von höchstens 20 Stunden) und D (ständige Fahrt von höchstens 24 Stunden), die Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) zwischen den Betriebsformen A1 (Fahrt bis zu 14 Stunden), A2 (Fahrt bis zu 18 Stunden) und B (Fahrt bis zu 24 Stunden), jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden. Während Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, die auf Binnenschiffen arbeiten, die in der Betriebsform A bzw. A1 eingesetzt werden, beispielsweise in der regionalen Hafenschiffahrt, eher die Möglichkeit haben, Familie und Beruf in Einklang zu bringen, verbringen Besatzungen auf Binnenschiffen, die längere Betriebsformen haben, typischerweise ihre Ruhezeiten, mithin ihre Freizeit, während ihrer Einsatztage auf den Binnenschiffen an Bord. Bei einem gängigen Beschäftigungsmodell verbringen die Besatzungsmitglieder zwei Wochen an Bord und anschließend zwei Wochen an Land. Während der Zeit an Bord halten die Besatzungsmitglieder Kontakt zu Familie und Freunden zumeist über elektronische Kommunikationsmittel. Besatzungsmitglieder, die aus Mittel- und Osteuropa stammen (s.o.), haben teilweise individuelle, arbeitsvertraglich festgeschriebene Beschäftigungsmodelle, die ihnen nach dem Einsatz an Bord längere Aufenthaltsdauern an Land einräumen. Differenziert stellt sich die Situation teilweise für Partikuliere dar, die gemeinsam mit der Lebenspartnerin bzw. dem Lebenspartner an Bord eines Schiffes arbeiten und damit grundsätzlich die Möglichkeit haben, Kinder zumindest im Vorschulalter gemeinsam betreuen zu können. Spätestens mit Beginn der Schulpflicht gehen die Kinder dann jedoch an dem typischerweise vorhandenen Wohnsitz an Land zur Schule, womit elterliche Betreuungspflichten vor Ort einhergehen, die in hohem Maße von Frauen erfüllt werden dürften. Ein Teil der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer verlässt mithin die Binnenschiffahrt nach einigen Jahren wieder, um einer Beschäftigung an Land nachzugehen und damit Berufs- und Privatleben besser in Einklang zu bringen. Im Rahmen früherer Erhebungen des Bundesamtes fiel daher unter befragten Schiffsführerinnen und -führern der Anteil jener, die ihren Beruf gut oder sehr gut mit der Familie vereinbaren können, vergleichsweise gering aus. Dies galt insbesondere für jüngere Befragte.¹

Vereinbarkeit von
Familie und Beruf

Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sind in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Beispielsweise können körperliche Belas-

Gesundheit
- AU-Tage und AU-Fälle

¹ Siehe hierzu u.a. Bundesamt für Logistik und Mobilität (2018).

tungen, Stresssituationen, Schichtarbeit sowie Unfälle die gesundheitliche Verfassung negativ beeinflussen. Einen Überblick über die gesundheitliche Situation der Beschäftigten der betrachteten Berufsuntergruppe bietet der jährliche Gesundheitsreport der BKK.¹ Nach den aktuellen Daten beliefen sich die Fehlzeiten bei Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr (Berufsuntergruppe 5242) im Jahr 2022 auf durchschnittlich 2,01 Arbeitsunfähigkeits-Fälle (AU-Fälle) bzw. 31,2 Arbeitsunfähigkeits-Tage (AU-Tage) je beschäftigtem BKK-Mitglied. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls belief sich auf 15,5 Tage. Im Vergleich zu den durchschnittlichen Krankenständen aller Berufsgruppen fielen die jährlichen Krankenstände der Schiffsführerinnen und -führer im Jahr 2022 damit höher aus. Über alle Berufsgruppen beliefen sich im Jahr 2022 die Fehlzeiten auf 1,84 AU-Fälle bzw. 22,6 AU-Tage je beschäftigtem BKK-Mitglied; die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls belief sich auf 12,3 Tage.

Sowohl in der Berufsuntergruppe 5242 als auch über alle Berufsgruppen waren im Jahr 2022 Atemwegserkrankungen die häufigste Ursache krankheitsbedingter Fehlzeiten. Bei Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr beliefen sich die Fehlzeiten aufgrund von Atemwegserkrankungen im Jahr 2022 auf durchschnittlich 0,57 AU-Fälle und 5,4 AU-Tage je beschäftigtem BKK-Mitglied. Insgesamt entfielen auf Atemwegserkrankungen rund 28,3 Prozent aller AU-Fälle und rund 17,3 Prozent aller AU-Tage. Zum Vergleich: Über alle Berufsgruppen lagen die entsprechenden Anteile im Jahr 2022 bei rund 35,9 Prozent (AU-Fälle) bzw. 21,8 Prozent (AU-Tage). Mehr als jeder fünfte AU-Tag wurde bei Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr im Jahr 2022 durch Muskel-Skelett-Erkrankungen (21,4 Prozent), z.B. Arthrose oder Osteopathie, verursacht, die häufiger bei Berufsbildern mit hoher körperlicher Beanspruchung auftreten. Knapp ein Sechstel der AU-Tage resultierte aus Verletzungen und Vergiftungen (15,9 Prozent) und etwas weniger als ein Zehntel aus psychischen Störungen (9,1 Prozent). Zusammen waren diese vier genannten Krankheitsarten für die Mehrheit aller AU-Fälle (58,5 Prozent) und AU-Tage (63,7 Prozent) von Schiffsführerinnen und -führern im Binnen- und Hafenverkehr im Jahr 2022 verantwortlich. Die Bedeutung weiterer Krankheitsarten für die Fehlzeiten in der genannten Berufsuntergruppe und ein Vergleich zum Arbeitsunfähigkeitsgeschehen über alle Berufsgruppen der BKK-Beschäftigten sind Tabelle 11 zu entnehmen.

- Krankheitsarten

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Knieps und Pfaff (BKK Gesundheitsreport) (Sonderauswertung).

Tabelle 11: Arbeitsunterbrechungen nach Krankheitsarten für das Berichtsjahr 2022

Diagnosehauptgruppen	BKK-Beschäftigte insgesamt ¹			darunter: Schiffsführer/-innen Binnen und Hafenerkehr (5242)		
	AU-Fälle (%) ²	AU-Tage (%) ³	Tage je Fall ⁴	AU-Fälle (%) ²	AU-Tage (%) ³	Tage je Fall ⁴
Krankheiten des Atmungssystems	35,9	21,8	7,5	28,3	17,3	9,5
Krankheiten d. Muskel-Skelett-Systems/ Bindegew.	11,9	19,3	19,9	17,7	21,4	18,8
Infektiöse und parasitäre Krankheiten	9,6	5,1	6,4	11,6	5,0	6,7
Verletzungen und Vergiftungen	5,7	9,2	19,9	8,7	15,9	28,3
Krankheiten des Verdauungssystems	5,9	3,3	6,9	8,4	4,0	7,3
Symptome u. abnorme klinische und Laborbefunde	7,3	5,2	8,8	5,2	5,5	16,4
Psychische Verhaltensstörungen	4,6	15,2	40,4	3,8	9,1	37,5
Krankheiten des Kreislaufsystems	1,7	3,2	22,9	2,6	7,2	43,8
Krankheiten des Nervensystems	2,1	2,2	12,9	2,0	1,6	12,0
Faktoren, die den Gesundheitszustand beeinflussen	2,0	2,5	15,8	1,7	4,0	35,6
Sonstige Diagnosen	13,1	12,9	12,1	10,0	9,1	14,1
Insgesamt	100,0	100,0	12,3	100,0	100,0	15,5

¹ Beschäftigte Pflichtmitglieder und beschäftigte freiwillige Mitglieder (ohne Arbeitslose und Rentner).

² Anteil der Fälle, die mit einer Arbeitsunfähigkeit verbunden sind.

³ Anteil an den Kalendertagen, die mit einer Arbeitsunfähigkeit verbunden sind.

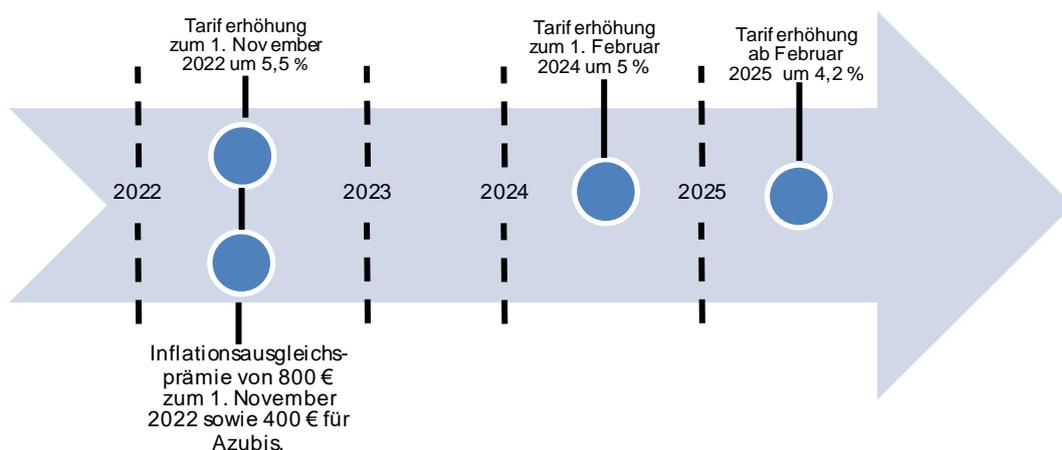
⁴ Durchschnittliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit pro AU-Fall.

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

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) führten als Tarifparteien im September 2022 eine Verhandlungsrunde über den Vergütungstarifvertrag für die deutsche Güterbinnenschifffahrt.¹ Im Ergebnis kam es zu einem Anstieg der Tarifgehälter im November 2022 um 5,5 Prozent; zum 1. Februar 2024 folgte eine weitere Steigerung um rund 5,0 Prozent. Eine weitere Erhöhung der Tarifgehälter um rund 4,2 Prozent ist zum 1. Februar 2025 vorgesehen. Darüber hinaus erhielten im November 2022 sämtliche Besatzungsmitgliedern unabhängig von ihrer Eingruppierung im Rahmen einer Inflationsausgleichsprämie Einmalzahlungen in Höhe von 800 Euro; Auszubildende erhielten eine Einmalzahlung in Höhe von 400 Euro. Ziel der Einmalzahlungen war es, die finanziellen Belastungen für das Schiffspersonal aufgrund steigender Kosten im Zuge der hohen Inflation abzumildern. Der Tarifvertrag kann frühestens zum 31. August 2025 gekündigt werden.

Löhne und Gehälter

¹ Siehe Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (Hrsg.) (2022).

Abbildung 28: Tarifabschlüsse für das fahrende Personal in der deutschen Güterbinnenschifffahrt

Quelle: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. Eigene Darstellung.

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. Zusätzlich wurde eine Verordnung für die Ausbildung zum Schiffsführer bzw. zur Schiffsführerin geschaffen. Als Folge dessen werden seit dem 01.08.2022 zwei Ausbildungsgänge angeboten – einer zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer und einer zur Binnenschifffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän; die Ausbildungsdauer beträgt 3 bzw. 3,5 Jahre. 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 Binnenschifffahrtskapitänin 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

Wege zum Beruf

das Wasser gelten als wünschenswert. Mit dem Abschluss der dualen Ausbildung in Deutschland wird eine Qualifikation erworben, die es ermöglicht, in der gesamten Europäischen Union zu arbeiten. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen stammen nach wie vor nicht wenige Auszubildende aus einem sozialen Umfeld mit Affinität zur Binnenschifffahrt. D.h., nicht selten wird das Interesse an der Binnenschifffahrt durch Familienangehörige, Freunde oder Bekannte, die bereits als Binnenschifferin oder Binnenschiffer arbeiten oder gearbeitet haben, geweckt. Nach Unternehmensangaben habe sich das Berufsbild in den letzten Jahren stark gewandelt; weg von einem harten, körperlich anstrengenden Beruf, hin zu einer vielseitigen Arbeit mit hohem Qualitätsanspruch und starker IT-Affinität, die zudem großes technisches Geschick erfordere. Dies werde von Auszubildenden ebenso sehr geschätzt wie sichere Zukunftsperspektiven, Karriere-chancen und Weiterbildungsmöglichkeiten. Unterschiede in der Motivation für die Erreichung des Berufes bestünden nach Einschätzung der Befragten zwischen männlichen und weiblichen Auszubildenden nicht, auch wenn letztere nach wie vor deutlich in der Minderheit seien.

Tabelle 12 zeigt die Auszubildendenstatistik für die Ausbildungsberufe „Binnenschiffer/-in“ und „Binnenschifffahrtskapitän/-in“ im Zeitraum von 2016 bis 2023. Ab dem Jahr 2022 werden sowohl kumulierte Werte für die beiden Ausbildungsberufe als auch separate Werte für den Ausbildungsberuf „Binnenschifffahrtskapitän/-in“ ausgewiesen. Die Zahl der Ausbildungsverträge stieg im Jahr 2023 auf insgesamt 312, davon 204 Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sowie 108 Binnenschifffahrtskapitäninnen und -kapitäne. Dies war der zweitniedrigste Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Allerdings nahm die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge erneut zu und erreichte mit 153 (90 Binnenschifferinnen und -schiffer, 63 Binnenschifffahrtskapitäninnen und -kapitäne) den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Der Anteil von Frauen an allen Auszubildenden belief sich im Jahr 2023 auf rund 8,7 Prozent, an den Auszubildenden zum Binnenschifffahrtskapitän bzw. zur -kapitänin auf rund 11,1 Prozent. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 84 Auszubildende zur Abschlussprüfung zugelassen; 81 Auszubildende absolvierten diese mit Erfolg (96,4 Prozent) – darunter alle 3 Prüfungsteilnehmer/-innen im jungen Ausbildungsberuf „Binnenschifffahrtskapitän/-in“. Insgesamt 87 Ausbildungsverhältnisse wurden im Jahr 2023 vorzeitig aufgelöst und damit deutlich mehr als in den Vorjahren, darunter 24 Ausbildungsverhältnisse zur Binnenschiffskapitänin bzw. zum -kapitän. Der größte Teil der Vertragsauflösungen entfiel mit insgesamt 51 auf das erste Ausbildungsjahr, davon 36 auf die Probezeit. Die 15 Vertragsauflösungen bei Auszubildenden zum Binnenschifffahrtskapitän bzw. zur -kapitänin, die sich im Jahr 2023 im ersten Lehrjahr befanden, erfolgten allesamt während der Probezeit. Nach Bestehen des ersten Teils der gestreckten Abschlussprüfung (GAP Teil 1), die in der Regel nach knapp 2 Jahren stattfindet, kann bei genügend Fahrzeit das Befähigungszeugnis als Matrose erworben werden. Ob und ggf. in welchem Umfang Auszubildende von dieser Möglichkeit bislang Gebrauch gemacht haben,

Ausbildungsstatistik

ist seitens des Bundesamtes nicht abschließend zu beantworten; im Rahmen der Unternehmensbefragungen des Bundesamtes wurden keine derartigen Fälle bekannt.

Tabelle 12: Ausbildungsstatistik in den Ausbildungsberufen „Binnenschiffer/-in“ und „Binnenschiffahrtskapitän/-in“ im Zeitraum von 2016 bis 2023 (Stichtag: jeweils 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmende		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
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
2022	270	33	303	150	105	90	30	6	9	45
2023	285	27	312	153	84	81	51	30	3	87
	<i>darunter: Binnenschiffahrtskapitän/-in</i>									
2022	48	3	51	51	-	-	-	-	-	-
2023	96	12	108	63	3	3	15	6	-	24

Anmerkung: Bis 2021 nur Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/-in“, ab dem Jahr 2022 einschließlich des Ausbildungsberufs „Binnenschiffahrtskapitän/-in“.

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. Eigene Darstellung.

Der o.g. starke Anstieg der Vertragsauflösungen bei den Auszubildenden spiegelt sich in den Lösungsquoten¹, die seitens des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) jährlich veröffentlicht werden, entsprechend wider. Tabelle 13 zeigt dahingehend die Lösungsquoten der Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer sowie des bundesweiten Durchschnitts über alle Ausbildungsberufe für die Jahre 2014 bis 2023. Die Lösungsquote der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer lag im Jahr 2023 bei rund 55,4 Prozent und wies damit gegenüber den Vorjahren einen starken Anstieg auf. Dies galt sowohl für West- als auch für Ostdeutschland. So belief sich die Lösungsquote der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer in Westdeutschland zuletzt auf rund 51,1 Prozent, in Ostdeutschland sogar auf rund 60,0 Prozent. Die Lösungsquote der Auszubildenden in der betrachteten Berufsgruppe lag in den letzten Jahren stets deutlich über dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe.

Lösungsquote

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

Tabelle 13: *Lösungsquoten der Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2014 bis 2023*

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Binnenschifferinnen / Binnenschiffer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
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
2021	26,7	38,9	40,0	*
2022	29,5	36,4	38,4	25,0
2023	29,7	55,4	51,1	60,0

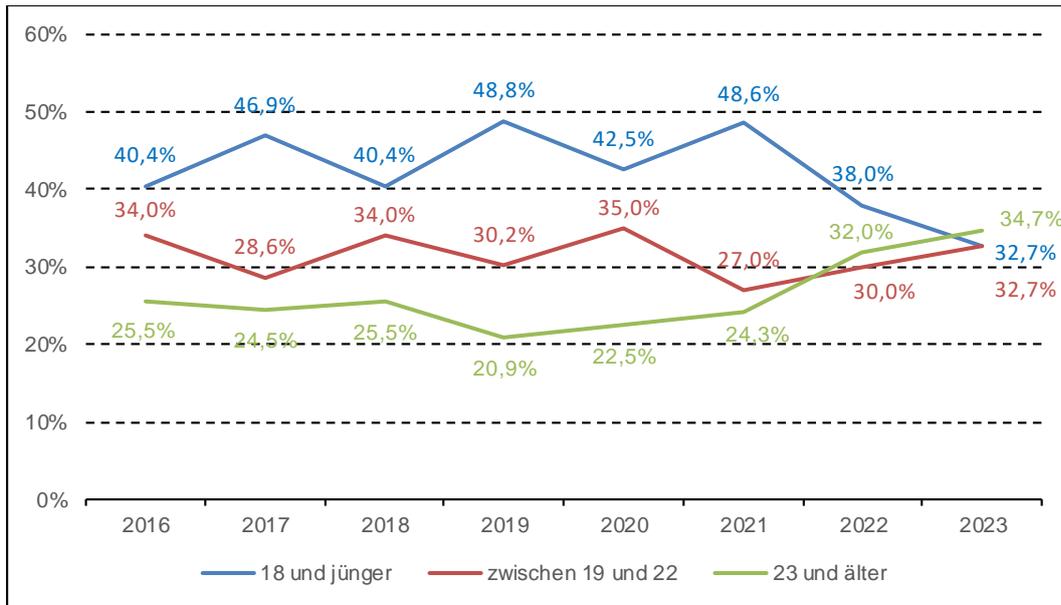
*) Berechnung für das Jahr 2021 nicht ausgewiesen.

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Abbildung 29 differenziert die Auszubildenden zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen nach ihrem Alter. Ab dem Jahr 2022 werden kumulierte Werte für die Ausbildungsberufe „Binnenschiffer/-in“ und „Binnenschiffahrtskapitän/-in“ ausgewiesen. Danach legte der Anteil der angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, die zu Ausbildungsbeginn 23 oder älter waren, im Jahr 2023 erneut auf nunmehr rund 34,7 Prozent zu. Anteilige Zunahmen zeigten sich ebenfalls bei den angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffern im Alter von 19 bis 22 Jahren. Ihr Anteil stieg von rund 30,0 Prozent im Jahr 2022 auf rund 32,7 Prozent im Jahr 2023. Die Altersgruppe der unter 19-Jährigen verbuchte zuletzt Anteilsrückgänge. Mit einem Anteil von rund 32,7 Prozent verzeichnete diese Gruppe den niedrigsten Wert der letzten Jahre und bildete zugleich nicht mehr die größte Gruppe aller angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffer. Das vergleichsweise hohe Alter vieler Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn zeugt davon, dass es sich nicht selten um Zweitausbildungen handelt bzw. vorherige Ausbildungen abgebrochen wurden. Die Gründe für die Neuorientierung in Richtung Binnenschiffahrt sind nach Angaben befragter Unternehmen vielfältig. Nicht wenige angehende Binnenschifferinnen und -schiffer hätten zunächst ein Handwerk oder einen technischen Beruf erlernt, bevor sie den Weg in die Binnenschiffahrt fanden. Attraktiv sei in diesem Zusammenhang die mögliche Verkürzung der Ausbildungszeit auf zwei Jahre, falls Auszubildende einen guten Schulabschluss (Abitur) oder eine abgeschlossene handwerkliche Ausbildung vorweisen könnten. Gerade ältere Auszubildende würden sich auf Fachmessen und über die sozialen Medien gut über das Berufsbild informieren. Jüngere Auszubildende seien nach Unternehmensangaben hingegen mitunter von den hohen Anforderungen an die Ausbildung überrascht und hätten teilweise Probleme mit den berufsbedingt längeren Abwesenheiten vom Elternhaus.

Auszubildende
nach Alter

Abbildung 29: Auszubildende zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter im Zeitraum von 2016 bis 2023 (Anteile in Prozent)¹



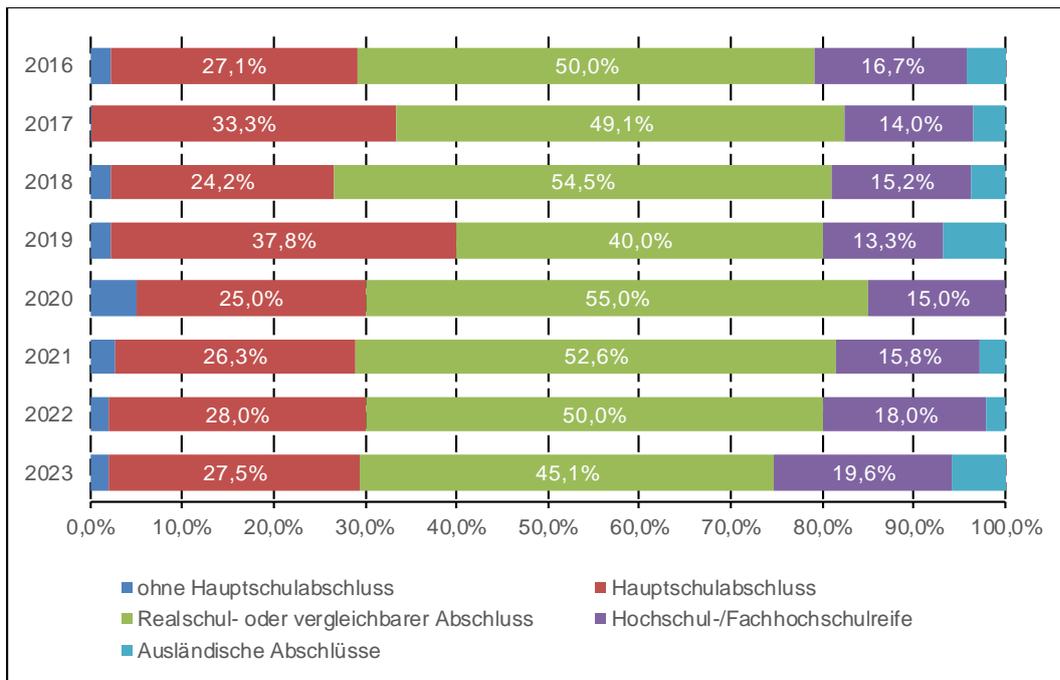
¹ Ab dem Jahr 2022 einschließlich dem Ausbildungsberuf „Binnenschiffahrtskapitän/-in“.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 30 differenziert die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nach schulischer Bildung der Auszubildenden für den Zeitraum von 2016 bis 2023. Ab dem Jahr 2022 werden kumulierte Werte für die Ausbildungsberufe „Binnenschiffer/-in“ und „Binnenschiffahrtskapitän/-in“ ausgewiesen. Trotz neuerlicher Anteilsrückgänge gegenüber dem Vorjahr bildeten Auszubildende, die im Jahr 2023 einen Ausbildungsvertrag zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer oder zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän abschlossen und über einen Realschulabschluss verfügten, weiterhin die größte Gruppe; ihr Anteil betrug zuletzt rund 45,1 Prozent. Der Anteil von Auszubildenden mit Hauptschulabschluss sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte auf rund 27,5 Prozent. Im Gegenzug nahmen die Anteile von angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffern mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife sowie ausländischen Abschlüssen im Vorjahresvergleich auf rund 19,6 Prozent bzw. 5,9 Prozent zu.

Auszubildende
nach schulischer
Vorbildung

Abbildung 30: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2016 bis 2023 (Anteile in Prozent)¹

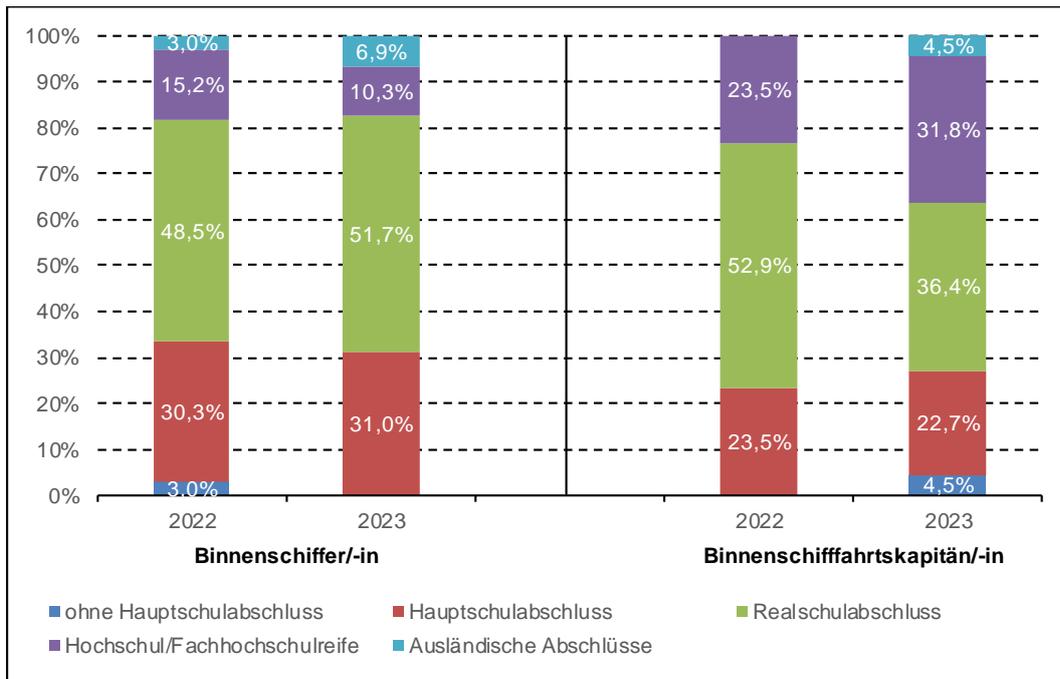


¹ Ab dem Jahr 2022 einschließlich dem Ausbildungsberuf „Binnenschiffahrtskapitän/-in“. Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 31 stellt die in den Jahren 2022 und 2023 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer sowie zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän nach schulischer Vorbildung gegenüber. Deutlich erkennbar ist der vergleichsweise höhere Anteil von Auszubildenden mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife im Ausbildungsberuf „Binnenschiffahrtskapitän/-in“. Im Jahr 2022 betrug er rund 23,5 Prozent, im Jahr 2023 rund 31,8 Prozent. Dies vergleicht sich mit entsprechenden Anteilswerten von rund 15,2 Prozent im Jahr 2022 und rund 10,3 Prozent im Jahr 2023 bei den angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffern. Auf der anderen Seite fällt der Anteil von Auszubildenden mit Hauptschulabschluss im Ausbildungsberuf „Binnenschiffahrtskapitän/-in“ vergleichsweise niedriger aus. Er betrug im Jahr 2022 rund 23,5 Prozent, im Jahr 2023 rund 22,7 Prozent. Bei den angehenden Binnenschifferinnen und Binnenschiffern lag der Anteil der Hauptschulabsolventinnen und -absolventen hingegen in beiden Jahren bei etwas mehr als 30 Prozent.

Vergleich Binnenschiffer/-in und Binnenschiffahrtskapitän/-in

Abbildung 31: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer sowie zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum Binnenschiffahrtskapitän nach schulischer Vorbildung im Zeitraum von 2022 bis 2023 (Anteile in Prozent)



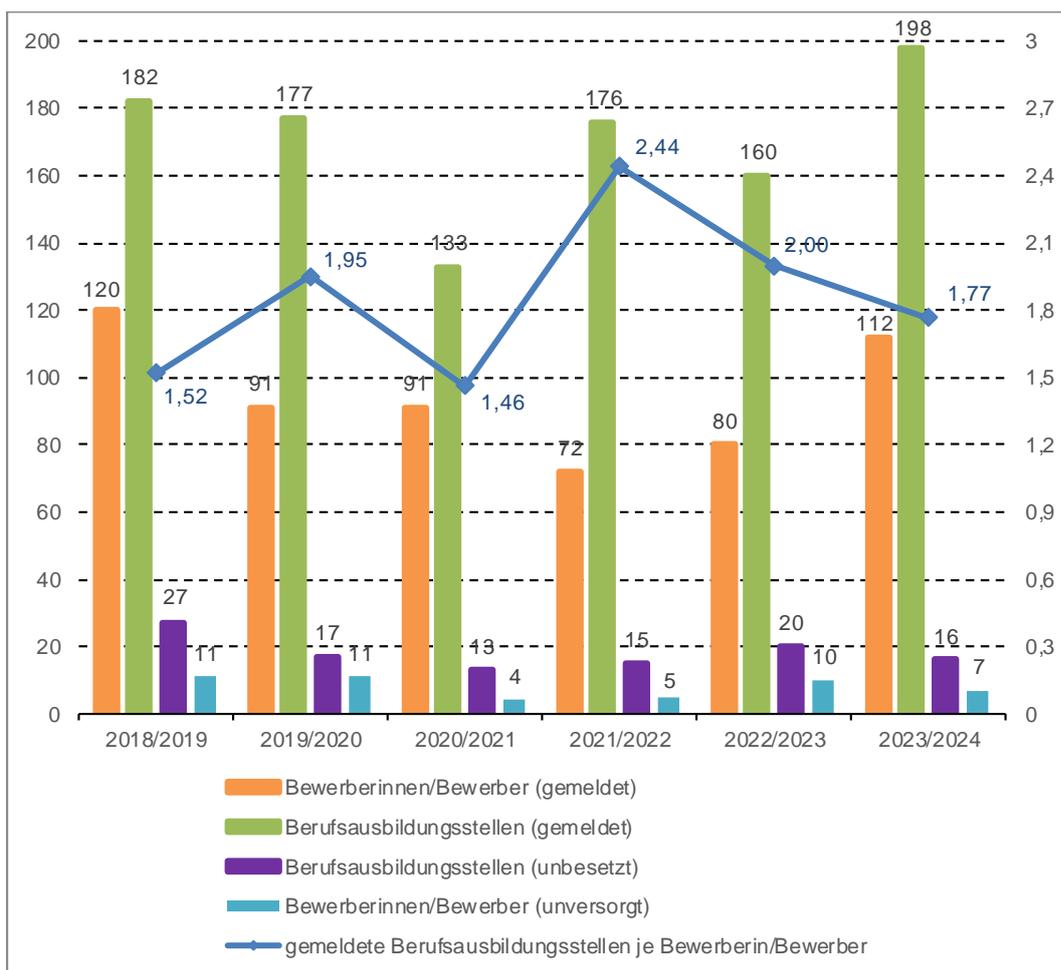
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 32 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie die Anzahl der Bewerbenden für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Schiffsverkehr“ (Berufsgruppe 524)¹ für die Berichtsjahre 2018/2019 bis 2023/2024. Demnach stieg die Anzahl der gemeldeten Ausbildungsstellen im Berichtsjahr 2023/2024 im Vergleich zum vorherigen Berichtsjahr um rund 23,8 Prozent auf zuletzt 198. Die Anzahl der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber legte jüngst wieder zu und lag im Berichtsjahr 2023/2024 mit insgesamt 112 um rund 40,0 Prozent über dem Vorjahresniveau. Insgesamt 16 Berufsausbildungsstellen blieben im Berichtsjahr 2023/2024 unbesetzt, sieben Bewerberinnen und Bewerber unversorgt. Das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerberin bzw. Bewerber sank im Berichtsjahr 2023/2024 auf rund 1,77.

Ausbildungsstellen und
Bewerbende

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

Abbildung 32: Ausbildungsstellenangebot sowie gemeldete Bewerbende für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Schiffsverkehr“ (Berufsgruppe 524) nach Berichtsjahren

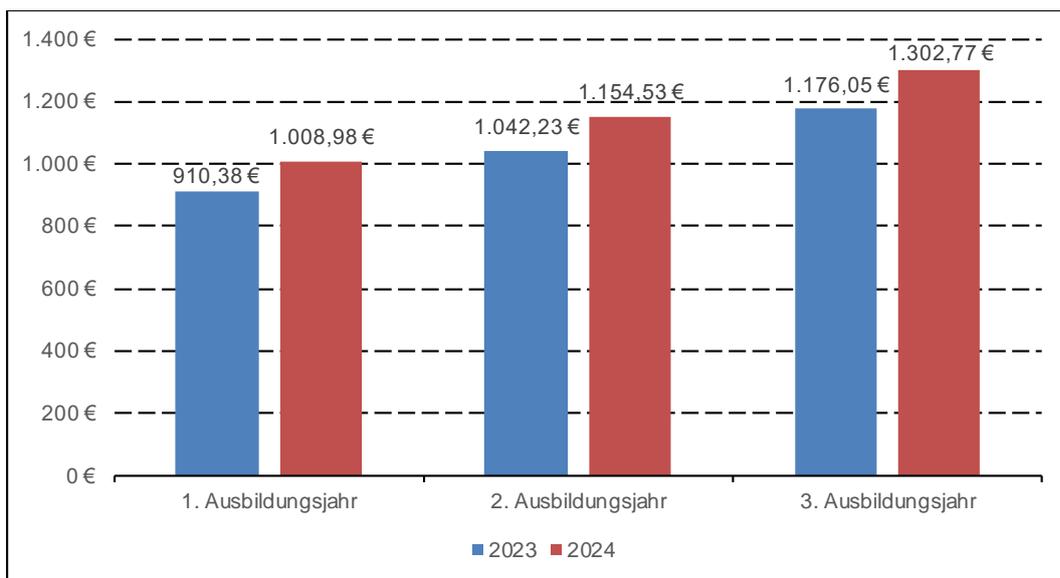


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Ausbildungsstellenmarkt). Eigene Darstellung.

Abbildung 33 zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung von Binnenschifferinnen und Binnenschiffen einschließlich Binnenschiffskapitäninnen und Binnenschiffskapitänen in den Jahren 2023 und 2024. Danach stieg die Ausbildungsvergütung im Zuge von Tarifierhöhungen im 1. Ausbildungsjahr von rund 910 Euro im Jahr 2023 auf rund 1.009 Euro im Jahr 2024, im 2. Ausbildungsjahr von rund 1.042 Euro auf rund 1.155 Euro und im 3. Ausbildungsjahr von rund 1.176 Euro auf rund 1.303 Euro. Die Ausbildungsvergütung von Binnenschifferinnen und Binnenschiffen näherte sich in den letzten Jahren immer mehr dem monatlichen Durchschnittsverdienst über alle Ausbildungsberufe an, nachdem sie lange Zeit zum Teil deutlich darüber lag. Maßgeblich für die Annäherung waren die steigenden Ausbildungsvergütungen in anderen Ausbildungsberufen bei einer gleichzeitig über mehrere Jahre moderaten Entwicklung der Ausbildungsvergütungen in der Binnenschifffahrt. Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung lagen die Ausbildungsvergütungen über alle Berufsgruppen im Jahr 2023 im Durchschnitt im 1. Ausbildungsjahr bei rund 968 Euro, im 2. Ausbildungsjahr bei rund 1.055 Euro und im 3. Ausbildungsjahr bei rund 1.157 Euro, mithin im ersten und zweiten Ausbildungsjahr über den tariflichen Ausbildungsvergütungen in der Binnenschifffahrt.

Ausbildungsvergütung

Abbildung 33: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer einschließlich Binnenschiffahrtskapitäninnen und Binnenschiffahrtskapitänen



Quelle: Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). 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 (BMDV) Zuwendungen, um die Anzahl zusätzlicher Ausbildungsplätze sowie Weiterbildungsmaßnahmen zu erhöhen. Die Förderungen dienen der Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs in der Binnenschifffahrt und der Inanspruchnahme freiwilliger beruflicher Weiterbildungsmaßnahmen sowie verschiedener Zusatzqualifikationen im ausgeübten Beruf. Ein Unternehmen der Binnenschifffahrt erhält bis zu 65.000 Euro für die 3-jährige Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer und bis zu 76.000 Euro für die 3,5-jährige Ausbildung zur Binnenschiffahrtskapitänin bzw. zum -kapitän.¹ Im Jahr 2023 wurden 96 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von insgesamt 4.795.868,30 Euro für Ausbildungsplätze in der Binnenschifffahrt bewilligt (2022: 78 Zuwendungsbescheide, 2021: 91 Zuwendungsbescheide). Für die Förderung von Weiterbildungsmaßnahmen wurden im Jahr 2023 weitere 153 Zuwendungsbescheide mit einer Fördersumme von insgesamt 76.674,28 Euro bewilligt (2022: 78 Zuwendungsbescheide, 2021: 136 Zuwendungsbescheide).

Ausbildungsbeihilfen durch den Bund

Seit dem 18. Januar 2022 findet die Binnenschiffpersonalverordnung Anwendung. 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 enthaltenen Besatzungsvorschriften in einem Regelwerk zusammen.

Befähigungszeugnisse

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (versch. Jahrgänge).

Die neuen Befähigungsvorschriften schaffen EU-weit einheitliche Vorgaben für den Erwerb von Befähigungszeugnissen und anderen Besatzungsdokumenten. Darüber hinaus müssen die angehenden Schiffsführerinnen und -führer im Rahmen der behördlichen Befähigungsprüfung für die Führungsebene gemäß der neuen Vorschrift 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 Befähigungszeugnisse. Mit dem Unionsbefähigungszeugnis für Schiffsführerinnen und -führer (Unionspatent) wurde im Januar 2022 ein EU-weit gültiges Schiffsführerzeugnis für die Binnenschifffahrt eingeführt; es stellt eine Art „Grundbefähigung“ für Schiffsführerinnen und -führer dar und berechtigt zum Führen von Fahrzeugen jeglicher Art auf grundsätzlich allen Wasserstraßen in der EU.¹ Das Unionspatent gilt – ebenso wie das Rheinpatent – sowohl auf den gesamten Wasserstraßen der EU als auch auf dem gesamten ZKR-Rhein (auch in der Schweiz). Daneben ist in beiden Fällen für sogenannte Risikostrecken eine weitere Qualifikation erforderlich. So wird in Deutschland für das Befahren bestimmter Streckenabschnitte auf Donau, Elbe, Rhein und Weser mit Fahrzeugen ab 20 Meter zusätzlich eine sogenannte besondere Berechtigung für die jeweilige Risikostrecke (ehemals als Streckenkunde bekannt) benötigt. Insgesamt wurden im Jahr 2023 durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt 1.031 Unionspatente (2022: 1.120) und 81 Rheinpatente ausgestellt.² Hinzu kamen besondere Berechtigungen für maritime Wasserstraßen (2022: 928; 2023: 781) und Radar (2022: 732; 2023: 808) sowie Risikostrecken (2022: 1.047; 2023: 1.091). Unter letztgenannte fielen besondere Berechtigungen für Donau (2022: 64; 2023: 124), Elbe (2022: 249; 2023: 264), Rhein (2022: 768; 2023: 688) und Oberweser (2022: 27; 2023: 15).³ Das Unionspatent kann entweder als Karte oder als elektronisches Dokument erworben werden. Letzteres ermöglicht grundsätzlich eine einfachere Verwaltung und Aktualisierung. Zudem können Informationen im Rahmen von Kontrollen schnell und effizient abgerufen werden. Dennoch bevorzugen viele Binnenschifferinnen und Binnenschiffer nach wie vor die Karte. Begründet wird dies im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes vor allem mit der häufig sehr arbeitsintensiven Vorbereitung auf die Prüfungen, nach deren Bestehen die meisten Schiffsführerinnen und -führer „etwas in der Hand haben“ möchten.

¹ Das Unionspatent entspricht damit im Wesentlichen dem ehemaligen Binnenschifffahrtspatent B, auch als Schifferpatent B bekannt. Dies war eine Berechtigung für den Führer eines Binnenschiffs in Deutschland und anderen Ländern, die Binnenschifffahrtsregeln anwenden. Es erlaubt Fahrzeuge auf Binnengewässern zu führen, die länger als 15 Meter sind. Das Patent B war erforderlich für die Schifffahrt auf größeren Binnenwasserstraßen, insbesondere wenn das Schiff in der Berufsschifffahrt eingesetzt wurde.

² Siehe hierzu und im Folgenden Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (versch. Jahrgänge).

³ Aufgrund der Erfassungsweise übersteigt die Summe der einzelnen besonderen Berechtigungen die aufgeführte Gesamtzahl.

5.4 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 34 zeigt die Entwicklung der Zahlen der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit für die Berufsgruppe „5424 Schiffsführer/in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von Juli 2018 bis Juli 2024. 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 Personenschifffahrt sind zeitlich befristete Verträge üblich, da in den Wintermonaten das Fahrgastaufkommen abnimmt. In der Güterschifffahrt können winterliche Witterungsbedingungen wie Eis und Schnee den Gütertransport einschränken. Im Zuge 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. 149 (Oktober 2021) vergleichsweise höher. Die Tiefststände der Arbeitssuchenden fielen in den Jahren 2020 und 2021 ebenfalls höher als in den Vorjahren aus. Ursächlich waren die Nachfragerückgänge während der Corona-Pandemie. Seit dem Jahr 2022 haben sich die Kurvenverläufe wieder jenen aus der vorpandemischen Zeit angenähert. Allerdings lagen die Höchststände der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden im Winter 2022/2023 und im Winter 2023/2024 unter dem Niveau früherer Jahre. Gleichzeitig stieg das Stellenangebot für Schiffsführerinnen und -führer sukzessive an und erreichte im Juni 2023 mit 134 Stellen den höchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum; seitdem ging das Stellenangebot vor dem Hintergrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung und einer hiermit einhergehenden Abnahme der Transportnachfrage etwas zurück. Im Juli 2024 belief sich das Angebot auf 100 Stellen. Diesen standen 160 Arbeitslose und 259 Arbeitssuchende mit dem gesuchten Zielberuf gegenüber. Obwohl das Fachkräfteangebot die Nachfrage nach Schiffsführerinnen und -führern damit nominal weiterhin übertraf, weisen befragte Unternehmen bereits seit längerem 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.

Arbeitslose,
Arbeitssuchende
und offene Stellen

Literaturverzeichnis

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

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

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

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Beschäftigte nach Staatsangehörigkeiten (Quartalszahlen), 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): 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.

Bundesamt für Logistik und Mobilität (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Ergebnisse der Kontrollen im Fahrpersonalrecht, Köln.

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2018): Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2018-I, Fahrerberufe, Köln.

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

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

Bundes-Rahmentarifvertrag für das Zugpersonal der Schienenbahnen des Personen- und Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (BuRa-ZugTV AGV MOVE GDL) zwischen dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (Hrsg.) (2022): Tarifverträge für die deutsche Güterbinnenschifffahrt verhandelt, in: BDB-Report 04/2022, S. 24 f, Duisburg.

Deutsche Bahn AG (2024): DB und GDL erzielen Tarifabschluss: Mitarbeitende entscheiden mit innovativem Optionsmodell künftig selbst über Arbeitszeit, Pressemitteilung vom 26.03.2024, 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 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, 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.

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

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.) (2024): IAB-Stellenerhebung; Stand 09.2024, unter: <https://iab.de/das-iab/befragungen/iab-stellenerhebung/>.

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

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

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Unternehmensstatistik 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 (versch. Jahrgänge): Statistischer Bericht – Berufsbildungsstatistik, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2024): Nettozuwanderung von 121.000 Menschen aus der Ukraine im Jahr 2023, Pressemitteilung Nr. 065 vom 22. Februar 2024, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2024a): Statistischer Bericht – Verkehrsunfälle 2023, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2024b): Statistischer Bericht – Verkehrsunfälle Zeitreihen 2014-2023, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2024c): Tarifdatenbank, unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Verdienste/Tarifverdienste-Tarifbindung/TDB/_TDB/_inhalt.html.

Statistisches Bundesamt (2024d): Verbraucherpreisindizes, unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Verbraucherpreisindex/Tabellen/Verbraucherpreise-12Kategorien.html>.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2024): VDV-Branchenumfrage zum Personalbedarf im Schienengüterverkehr, unter: <https://www.vdv.de/personalumfrage-sgv.aspx>



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

Stand des Berichtes: Dezember 2024

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

... aktiv für den Güterverkehr
