



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen  
in Güterverkehr und Logistik 2019-I

-Fahrerberufe-

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung.....	2
2.	Einleitung.....	6
3.	Berufskraftfahrer.....	6
3.1.	Struktur der Beschäftigten .....	6
3.2.	Arbeitsbedingungen .....	11
3.3.	Berufliche Bildung .....	19
3.4.	Arbeitsmarktsituation .....	27
4.	Schienefahrzeugführer .....	33
4.1.	Struktur der Beschäftigten .....	33
4.2.	Arbeitsbedingungen .....	35
4.3.	Berufliche Bildung .....	39
4.4.	Arbeitsmarktsituation .....	44
5.	Binnenschiffer.....	45
5.1.	Struktur der Beschäftigten .....	45
5.2.	Arbeitsbedingungen .....	51
5.3.	Berufliche Bildung .....	54
5.4.	Arbeitsmarktsituation .....	61
	Literaturverzeichnis .....	63

## 1. Zusammenfassung

Das Bundesamt hat im vorliegenden Bericht die aktuelle Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern (Güterverkehr), Schienenfahrzeugführern und Binnenschiffen näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Am Ende des Jahres 2018 befanden sich insgesamt 573.849 Berufskraftfahrer im Güterverkehr in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis – ein Anstieg um rund 1,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil von Fachkräften mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft, insbesondere aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, wuchs erneut überdurchschnittlich. Zuletzt betrug er rund 20,7 Prozent an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr. Weibliche Beschäftigte verzeichneten im Vergleichszeitraum leichte Anteilsgewinne auf rund 1,8 Prozent. Die Quote der in Teilzeit arbeitenden Berufskraftfahrer blieb unverändert bei rund 5,8 Prozent. Der Anteil von Berufskraftfahrern unter 25 Jahren erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr geringfügig auf rund 2,7 Prozent, der Anteil der über 55-jährigen Berufskraftfahrer auf über 30 Prozent. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit standen im Juli 2019 bundesweit 14.400 arbeitslosen bzw. 27.366 arbeitssuchenden Berufskraftfahrern insgesamt 18.136 offene gemeldete Stellen gegenüber. Aufgrund eines bundesweiten Fachkräfteengpasses erfolgte im September 2019 eine Eintragung der Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw)“ in die Positivliste. Fachkräften aus dem Ausland wird somit nach § 6 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der Beschäftigungsverordnung eine Zuwanderung nach Deutschland erleichtert. Maßgeblich hierfür waren primär eine überdurchschnittlich steigende Vakanzzeit sowie ein niedriges Arbeitslose-Stellen-Verhältnis.

Berufskraftfahrer  
- Arbeitsmarktsituation

Viele Berufskraftfahrer leisten überdurchschnittlich hohe Wochenarbeitsstunden und verbringen regelmäßig mehrere Tage auf Tour. Im Rahmen einer bundesweiten Befragung von Berufskraftfahrern seitens des Bundesamtes gaben lediglich rund 30,8 Prozent der Befragten, die bei deutschen Unternehmen tätig waren, an, täglich zum Unternehmensstandort zurückzukehren. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die durch Fehlverhalten eines Güterkraftwagenfahrers verursacht wurden, sank im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,2 Prozent auf insgesamt 21.638 Fälle im Jahr 2018. Unfälle aufgrund einer nicht angepassten Geschwindigkeit sowie der Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs nahmen dabei überproportional ab. Die Reallöhne von tarifgebundenem Fahrpersonal entwickelten sich weiterhin positiv. Im Zeitraum von 2017 bis 2019 nahm der Stundenlohnsatz von Berufskraftfahrern in ausgewählten Tarifverträgen zwischen 2,0 und 3,7 Prozent zu. Die Lohnsätze der Berufskraftfahrer unterschieden sich weiterhin deutlich nach Region, Berufserfahrung, Zusatzqualifikation sowie Tätigkeitsschwerpunkt.

Berufskraftfahrer  
- Arbeitsbedingungen

Die Gesamtzahl der Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,7 Prozent auf insgesamt 7.623. Damit wurde der höchste Wert der letzten Jahre registriert. Dies galt ebenso in Bezug auf die Anzahl der im Jahr 2018 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge. Der Frauenanteil an den Ausbildungsverträgen erhöhte sich von rund 5,3 Prozent im Jahr 2017 auf rund 6,7 Prozent im Jahr 2018. Nach wie vor weist die Ausbildung zum Berufskraftfahrer eine überdurchschnittlich hohe Quote an Vertragslösungen auf. Zuletzt betrug sie rund 47,7 Prozent im Jahr 2017. Die Ausbildungsvergütung von angehenden Berufskraftfahrern lag im Jahr 2018 zwar weiterhin unter dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe. Allerdings wurden in den neuen und alten Bundesländern mit Anstiegen um rund 3,2 Prozent bzw. 4,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr reale Lohnsteigerungen verzeichnet. An der Abschlussprüfung zum Berufskraftfahrer nahmen im Rahmen der (beschleunigten) Grundqualifikation sowie der dualen Berufsausbildung nach dem BKrFQG im Jahr 2018 insgesamt 21.720 Prüflinge teil. Im Vergleich zum Vorjahr stieg somit die Gesamtzahl der Prüfungsteilnehmer um rund 11,1 Prozent. Insgesamt legten 17.339 Prüflinge ihre Abschlussprüfung mit Erfolg ab. Mit 19.326 Prüfungsteilnehmern im Jahr 2018 erfolgte der überwiegende Teil der Qualifizierung zum Berufskraftfahrer über die beschleunigte Grundqualifikation.

Berufskraftfahrer  
- Berufliche Bildung

Im Jahr 2018 wuchs die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schienenfahrzeugführer in Deutschland abermals an und lag am Jahresende mit insgesamt 31.634 um rund 4,9 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Der Frauenanteil erhöhte sich geringfügig auf rund 4,2 Prozent – ein im Vergleich zu anderen Berufsgruppen immer noch niedriger Wert. Der Anteil der Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stieg im Jahr 2018 auf rund 4,9 Prozent. Nahezu jeder zweite sozialversicherungspflichtig beschäftigte Schienenfahrzeugführer in Deutschland mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft besaß die türkische Staatsangehörigkeit. Seit Beginn des Jahres 2017 ist ein massiver Anstieg der offenen Stellen für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr zu beobachten. So hat sich deren Anzahl von 403 im Januar 2017 auf 1.318 im August 2019 mehr als verdreifacht. Trotz einer zunehmenden Diskrepanz zwischen offenen Stellen und Arbeitslosen sank die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung von 188 Tagen im Januar 2017 auf 107 Tage im August 2019.

Schienenfahrzeugführer  
- Arbeitsmarktsituation

Vor dem Hintergrund der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und anhaltender personeller Engpässe blieb die Arbeitsbelastung für eine Vielzahl der tätigen Schienenfahrzeugführer im Jahr 2018 hoch. Nach Informationen des Bundesamtes wurden die zulässigen Arbeitszeiten im Rahmen der Gestaltung der Dienstpläne nach Möglichkeit so weit wie möglich ausgeschöpft. Weiterhin hoch ist bei Schienenfahrzeugführern im branchenübergreifenden Vergleich die Anzahl von Arbeitsunfähigkeitstagen aufgrund von psychischen Störungen. Belastend wirken sich in diesem Zusammenhang u.a. Unfallereignisse aus. Weiterhin können körperliche Betätigung, Stresssituationen,

Schienenfahrzeugführer  
- Arbeitsbedingungen

Schichtarbeit und Arbeiten unter wechselnden Wetterbedingungen die gesundheitliche Verfassung von Schienenfahrzeugführern negativ beeinflussen. Ende 2018 bzw. Anfang 2019 wurden seitens der Tarifparteien für die Mehrzahl der Schienenfahrzeugführer neue Tarifverträge mit einer Laufzeit vom 1. Oktober 2018 bis zum 28. Februar 2021 geschlossen. Vereinbart wurde eine zweistufige Lohnerhöhung von insgesamt 6,1 Prozent. Eingeschlossen ist ein Wahlmodell für die zweite Stufe. In der ersten Stufe wird zum 01. Juli 2019 eine Lohnerhöhung von 3,5 Prozent gültig. In der zweiten Stufe zum 01. Juli 2020 besteht die Wahlmöglichkeit zwischen einer Lohnerhöhung von 2,6 Prozent, sechs Tagen zusätzlichem Urlaub oder einer Verkürzung der Arbeitszeit. Für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 Euro vereinbart.

Die Anzahl der bestehenden Auszubildenden erhöhte sich im Jahr 2018 ebenso wie die der Neuabschlüsse von Auszubildenden im Bereich der Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport. Die Lösungsquote bei Eisenbahner im Betriebsdienst verblieb im Jahr 2018 gemessen an anderen Ausbildungsberufen weiterhin auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Bei den arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung im Bereich „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ setzte sich der positive Entwicklungstrend der Vorjahre im Jahr 2018 weiter fort.

Schienenfahrzeugführer  
- Berufliche Bildung

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen- und Hafenverkehr nimmt seit einigen Jahren ab. Im Jahr 2018 wurden noch 4.241 Personen in dieser Berufsgruppe registriert. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen Rückgang um 0,4 Prozent bzw. 18 Beschäftigte, im Vergleich zum Jahr 2016 um 3,5 Prozent bzw. 156 Beschäftigte. Ursächlich ist die rückläufige Anzahl deutscher Schiffsführer. Der Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter nimmt hingegen zu. Er erhöhte sich von rund 18,7 Prozent im Jahr 2013 auf rund 21,2 Prozent im Jahr 2018. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ausländischem Pass stammten im Jahr 2018 aus Polen (225 Beschäftigte). Auf den weiteren Plätzen folgten Schiffsführer aus Tschechien (152 Beschäftigte), die zuletzt den größten Zuwachs verzeichneten, aus Rumänien (111 Beschäftigte) und aus den Niederlanden (55 Beschäftigte). Die Anzahl des fahrenden Personals erreichte im Jahr 2017 mit 5.113 Beschäftigten einen historischen Tiefstand. Im Vergleich zum Jahr 2003 bedeutete dies eine Abnahme um 15,8 Prozent. Mit einem Minus von 34,6 Prozent im Vergleichszeitraum war die gewerbliche Güterschifffahrt überproportional betroffen. Dagegen verbuchte die Personenschifffahrt im Zeitraum von 2003 bis 2017 einen Zuwachs beim fahrenden Personal von rund 10,5 Prozent. Gleichsam rückläufig ist seit vielen Jahren die Anzahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt. Sie fiel von 1.169 Unternehmen im Jahr 2003 um rund 30 Prozent auf 818 Unternehmen im Jahr 2017, vor allem aufgrund der stark sinkenden Anzahl von Unternehmen in der Güter- und Tankschifffahrt. Diese nahm im Zeitraum von 2003 bis 2017 um 42,2 Prozent ab; die Anzahl der Unternehmen in der Personenschiff-

Binnenschiffer  
- Arbeitsmarktsituation

fahrt blieb hingegen nahezu konstant. Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten pro Unternehmen lag im Jahr 2017 bei steigender Tendenz in der Güter- und Tankschiffahrt bei 5,58 Beschäftigten und in der Personenschiffahrt bei 12,15 Beschäftigten.

Zum 1. Mai 2019 traten ein neuer Vergütungs- und ein neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschiffahrt in Kraft. Danach steigen die Tarifgehälter für das fahrende Personal für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 29. Februar 2020 um 3,2 Prozent. Zum 1. März 2020 ist eine weitere Tarifierhöhung in Höhe von 1,7 Prozent vorgesehen. Zusätzlich gab es zum 1. Mai 2019 rückwirkend für die Monate März und April 2019 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro. Außerdem sieht die neue Vergütungsstruktur feste Zulagen, Schichtzulagen sowie Verpflegungspauschalen vor. Der Tarifvertrag ist bis zum 30.04.2021 bindend. Um die Rechtskonformität mit der Binnenschiffahrts-Arbeitszeitverordnung herzustellen, wurde des Weiteren ein neuer Rahmentarifvertrag erarbeitet. Dieser sieht bei einer 1:1-Fahrt maximal 183 Bordtage binnen 12 Monaten vor. Neu eingeführt wurden sogenannte Verfügungstage für das fahrende Personal, die u.a. für Aus- und Weiterbildungen, Prüfungen oder ärztliche Untersuchungen genutzt werden können. Die rechtlich vorgeschriebenen Aufzeichnungen der Arbeits- und Ruhezeiten der Beschäftigten sind vom Arbeitgeber mindestens 24 Monate aufzubewahren.

Binnenschiffer  
- Arbeitsbedingungen

Die Anzahl der Ausbildungsverträge für Binnenschiffer nahm zuletzt wieder zu. Nach lediglich 318 Ausbildungsverträgen im Jahr 2016 stieg deren Anzahl in der Folge bis auf 396 im Jahr 2018. Im Zuge dessen nahm im Rahmen der Ausbildungsförderung durch den Bund auch die Anzahl der Förderanträge und der geförderten Ausbildungsverträge zu. Die Lösungsquote der Auszubildenden zum Binnenschiffer lag im Jahr 2017 bei 24,9 Prozent und damit sowohl deutlich unter dem Wert des Jahres 2016 (38,1 Prozent) als auch um 0,8 Prozentpunkte unter der Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe in Deutschland. Im Jahr 2018 waren rund 25,5 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zum Binnenschiffer 23 Jahre und älter – ein Plus von einem Prozentpunkt gegenüber dem Jahr 2017. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Vertragsschluss 18 Jahre und jünger waren, ging von rund 46,9 Prozent im Jahr 2017 auf rund 40,4 Prozent im Jahr 2018 zurück. Obwohl die tarifliche Ausbildungsvergütung für Binnenschiffer zuletzt im Jahr 2015 erhöht wurde, lag sie im Jahr 2018 pro Monat noch um rund 164 Euro über dem Durchschnitt aller Ausbildungsberufe in Deutschland. Die Anzahl der durch die GDWS ausgestellten Befähigungsnachweise stieg von insgesamt 1.271 im Jahr 2016 auf 1.440 im Jahr 2017 an. Ein deutlicher Anstieg war insbesondere bei den Rhein- und Binnenpatenten feststellbar.

Binnenschiffer  
- Berufliche Bildung

## 2. Einleitung

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt das Bundesamt für Güterverkehr jährlich Analysen der Arbeitsbedingungen sowie der Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation in ausgewählten Berufen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft durch. Die Auswertungen sollen den Sozialpartnern als belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen dienen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts werden folgende Berufsbilder betrachtet: Berufskraftfahrer (Güterverkehr), Schienenfahrzeugführer und Binnenschiffer.<sup>1</sup> Grundlage für die Abgrenzung der einzelnen Berufsgruppen bildet die aktuelle Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) der Bundesagentur für Arbeit (BA).

Ausgangslage

In den Kapiteln 3 bis 5 werden die aktuellen Entwicklungen in den oben genannten Berufsbildern dargestellt. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Struktur der Beschäftigten, bevor im Anschluss anhand verschiedener Parameter die Arbeitsbedingungen näher skizziert werden. Die anschließende Darstellung der Ausbildungssituation geht u. a. auf die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse, die Lösungsquoten sowie den Bildungshintergrund der Auszubildenden ein. Die Kapitel schließen jeweils mit einer Beschreibung der Arbeitsmarktsituation auf Grundlage der aktuellen Arbeitsmarktstatistiken. In den diesjährigen Bericht fließen u.a. Ergebnisse einer Befragung von Berufskraftfahrern zu deren Abwesenheiten vom Unternehmensstandort ein. 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. Berufskraftfahrer

### 3.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit befanden sich in Deutschland am Ende des Jahres 2018 insgesamt 573.849 Berufskraftfahrer im Güterverkehr in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis (siehe Tabelle 1). Damit stieg die Gesamtzahl der Beschäftigten in dieser Berufsgruppe im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 8.763 bzw. rund 1,6 Prozent. Der Anteil weiblicher Berufskraftfahrer nahm im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 zwar marginal auf rund 1,8 Prozent zu, allerdings sind Frauen in dieser Berufsgruppe verglichen mit anderen Berufsgruppen weiterhin stark unterrepräsentiert. Einen deutlichen Anstieg verzeichneten Fachkräfte mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft. Am Ende des Jahres 2018 stammten rund 20,7 Prozent der sozialversiche-

Beschäftigungsentwicklung

<sup>1</sup> Im vorliegenden Bericht werden grundsätzlich die männlichen Berufsbezeichnungen verwendet. Diese schließen die weibliche Form mit ein. Soweit nicht anderweitig herausgestellt, beziehen sich die Aussagen damit auf männliche und weibliche Beschäftigte.

rungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer aus dem Ausland – ein neuerlicher Anstieg um rund 2,6 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr. Deutsche Berufskraftfahrer entwickelten sich dagegen sowohl zahlenmäßig als auch anteilig rückläufig. Die Quote der in Teilzeit beschäftigten Berufskraftfahrer blieb im Jahr 2018 unverändert bei rund 5,8 Prozent. Damit lag sie weiterhin deutlich unter der Teilzeitquote der Gesamtbeschäftigten in Deutschland von rund 28,3 Prozent im Jahr 2018.

**Table 1:** *Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer (Güterverkehr/ Lkw) (Berufsgruppe 5212), Stand: jeweils am 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)*

	2016		2017		2018	
Insgesamt	555.505	(100)	565.086	(100)	573.849	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	546.075	(98,3)	555.284	(98,3)	563.354	(98,2)
Frauen	9.430	(1,7)	9.802	(1,7)	10.495	(1,8)
Deutsche	469.114	(84,4)	462.581	(81,9)	454.699	(79,2)
Ausländer	85.981	(15,5)	102.102	(18,1)	118.735	(20,7)
unter 25 Jahre	14.040	(2,5)	14.482	(2,6)	15.553	(2,7)
25 bis unter 55 Jahre	387.222	(69,7)	386.747	(68,4)	385.117	(67,1)
55 bis unter 65 Jahre	141.542	(25,5)	149.720	(26,5)	157.782	(27,5)
65 Jahre und älter	12.701	(2,3)	14.137	(2,5)	15.397	(2,7)
in Vollzeit	524.095	(94,3)	532.521	(94,2)	540.285	(94,2)
in Teilzeit	31.410	(5,7)	32.565	(5,8)	33.564	(5,8)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	55.321	(10,0)	56.634	(10,0)	58.658	(10,2)
mit anerkanntem Berufsabschluss	380.765	(68,5)	389.066	(68,9)	393.574	(68,6)
mit akademischem Berufsabschluss	4.399	(0,8)	5.043	(0,9)	5.813	(1,0)
Ausbildung unbekannt	115.020	(20,7)	114.343	(20,2)	115.804	(20,2)

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

Strukturell gewannen in Deutschland ältere Berufskraftfahrer im Jahr 2018 erneut an Bedeutung. Am Ende des Jahres 2018 vereinten Berufskraftfahrer im Alter von 55 bis unter 65 Jahren einen Anteil von rund 27,5 Prozent an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr. Mit einem Plus um insgesamt 8.062 Beschäftigte bzw. rund 1,0 Prozentpunkte verzeichnete diese Altersgruppe einen spürbaren Anstieg. Gleichsam steigend entwickelte sich im Vergleichszeitraum der Anteil sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer ab 65 Jahren. Er lag am Ende des Jahres 2018 bei rund 2,7 Prozent. Der kumulierte Anteil der Berufskraftfahrer ab 55 Jahren betrug somit über 30 Prozent. Der Anteil der unter 25-jährigen Berufskraftfahrer nahm zuletzt ebenfalls zu. Er stieg von rund 2,6 Prozent im Jahr 2017 auf rund 2,7 Prozent im Jahr 2018. Lediglich der Anteil der 25- bis unter 55-jährigen Berufskraft-

Altersstruktur  
der Beschäftigten

fahrer nahm im Jahr 2018 – wie in den Vorjahren – ab. Mit einem absoluten Rückgang um 1.630 Beschäftigte im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich der Anteil dieser Altersgruppe an den Gesamtbeschäftigten um rund 1,3 Prozentpunkte auf rund 67,1 Prozent im Jahr 2018.

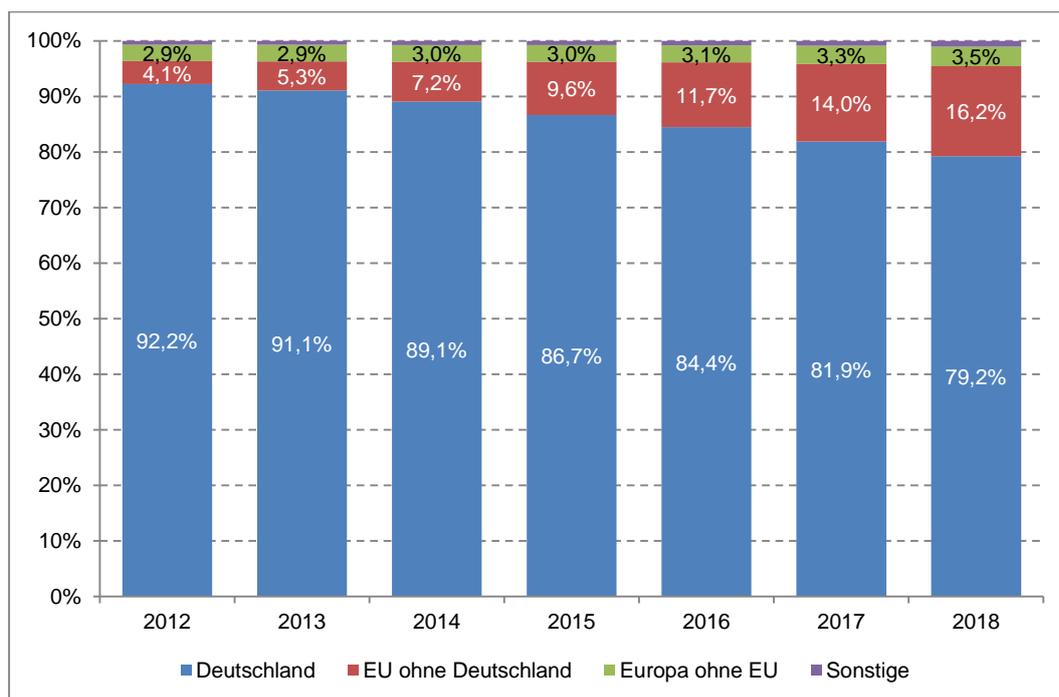
Mit Blick auf den Bildungshintergrund verzeichnete die Anzahl der Berufskraftfahrer mit anerkanntem Berufsabschluss im Jahr 2018 mit einem Plus um 4.508 im Vergleich zum Vorjahr absolut die höchste Zunahme. Allerdings nahm ihr Anteil an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr geringfügig von rund 68,9 Prozent im Jahr 2017 auf rund 68,6 Prozent im Jahr 2018 ab. Mit einem Plus von 2.024 entfiel im Vergleichszeitraum die zweithöchste zahlenmäßige Steigerung auf Berufskraftfahrer ohne beruflichen Bildungsabschluss. Am Ende des Jahres 2018 betrug ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten rund 10,2 Prozent. Trotz erneuter Steigerungen war der Anteil der Berufskraftfahrer mit akademischem Bildungshintergrund mit rund 1,0 Prozent am Ende des Jahres 2018 weiterhin vergleichsweise gering. Unverändert bei rund 20,2 Prozent blieb im Vorjahresvergleich der Anteil der Berufskraftfahrer, bei denen die Ausbildung unbekannt war.

Beruflicher Abschluss

Abbildung 1 stellt die prozentuale Verteilung sozialversicherungspflichtig beschäftigter Berufskraftfahrer im Güterverkehr nach deren Herkunft dar. Am Ende des Jahres 2018 betrug der Anteil deutscher Fachkräfte an den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrern in Deutschland rund 79,2 Prozent. Rund 16,2 Prozent der Beschäftigten stammten aus einem anderen Land der Europäischen Union (EU), rund 3,5 Prozent aus einem europäischen Land außerhalb der EU und rund 1,0 Prozent aus Ländern außerhalb Europas. Während sich im Vorjahresvergleich der Anteilswert von deutschen Beschäftigten um rund 2,6 Prozentpunkte reduzierte, nahm er für Beschäftigten aus anderen EU-Ländern um rund 2,2 Prozentpunkte zu. Zeitgleich stieg er für Beschäftigte aus europäischen Nicht-EU-Staaten und sonstigen Ländern jeweils um rund 0,2 Prozentpunkte.

Ausländische  
Beschäftigte

**Abbildung 1:** Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrer nach Herkunft, Stand: jeweils am 31.12.

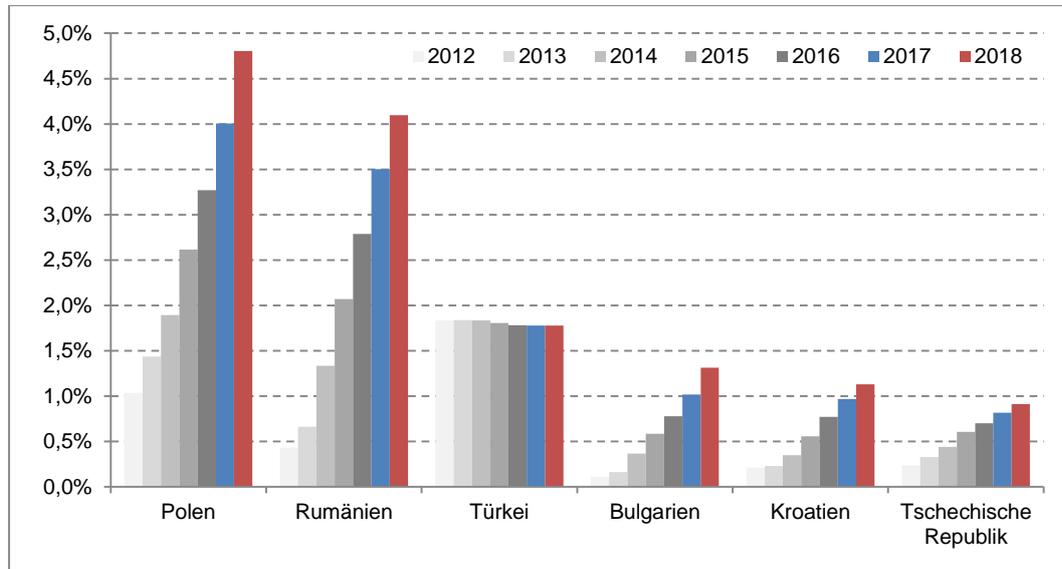


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Entwicklung der Fachkräfte aus den ausländischen Herkunftsländern mit den zuletzt höchsten Anteilswerten an den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrern in Deutschland ist Abbildung 2 zu entnehmen. Demnach verzeichneten Berufskraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten weiterhin deutliche Zunahmen. Der Anteil der Berufskraftfahrer aus Polen an den gesamten in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrern stieg von rund 4,0 Prozent am Ende des Jahres 2017 auf rund 4,8 Prozent am Ende des Jahres 2018. Rumänische Berufskraftfahrer registrierten im Vorjahresvergleich einen Anstieg von rund 3,5 Prozent auf zuletzt rund 4,1 Prozent. Bulgarische, kroatische und tschechische Berufskraftfahrer vereinten am Ende des Jahres 2018 kumuliert einen Anteil von rund 3,4 Prozent an den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrern in Deutschland. Im Vorjahr waren es noch rund 2,8 Prozent. Zahlenmäßig an dritter Stelle standen weiterhin Berufskraftfahrer mit einer türkischen Staatsbürgerschaft. Allerdings blieb ihr Anteil im Zeitraum von 2012 bis 2018 nahezu unverändert bei rund 1,8 Prozent.

Wachstum bei jungen EU-Mitgliedstaaten

**Abbildung 2:** Entwicklung der Anteile der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer aus ausgewählten ausländischen Ländern im Zeitraum von 2012 bis 2018 (Stichtag jeweils 31.12.)

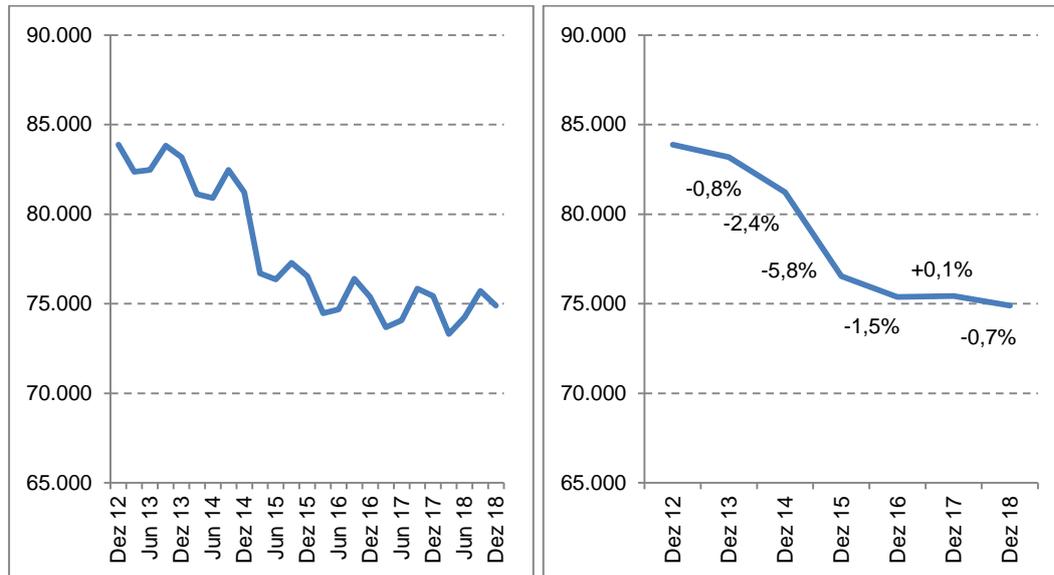


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 3 stellt die Entwicklung von geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrern im Güterverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2018 grafisch dar. Nach deutlicheren Rückgängen in den Jahren 2014, 2015 und 2016 nahm die Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrer bei saisonalen Schwankungen in den Folgejahren zwar in der Tendenz weiter ab, allerdings fielen die Rückgänge vergleichsweise moderater aus. Im Dezember 2018 waren insgesamt 74.899 Berufskraftfahrer geringfügig beschäftigt. Dies bedeutete eine Abnahme um rund 0,7 Prozent im Vergleich zum Dezember 2017 bzw. um rund 2,1 Prozent im Vergleich zum Dezember 2015.

Geringfügige  
Beschäftigung

**Abbildung 3:** Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr im Zeitraum von Ende Dezember 2012 bis Ende Dezember 2018 (linke Abbildung) und jährliche Veränderung der Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrer zum Stichtag 31.12. (rechte Abbildung)



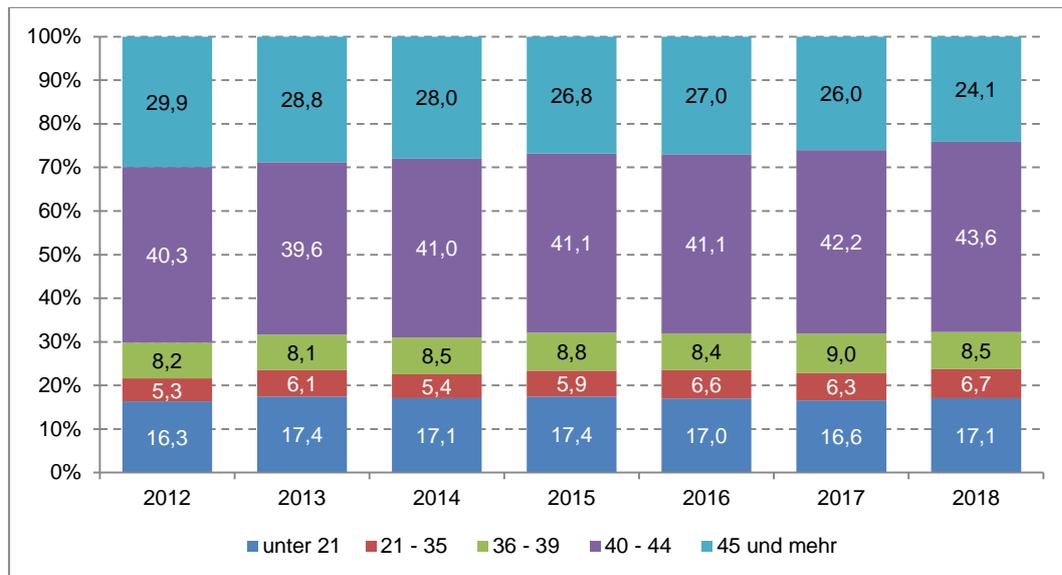
Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

### 3.2. Arbeitsbedingungen

Die Arbeitszeit des Berufskraftfahrers im Güterverkehr ist geprägt von oftmals langen und unregelmäßigen Arbeitsschichten, Überstunden, Wochenend- und Nachtarbeit. Abbildung 4 stellt die Entwicklung von normalerweise geleisteten wöchentlichen Arbeitsstunden der Fahrzeugführer im Straßenverkehr für den Zeitraum von 2012 bis 2018 grafisch dar. Demnach verringerte sich im Betrachtungszeitraum der Anteil der Fahrzeugführer mit regelmäßigen Wochenarbeitsstunden von 45 und mehr Stunden. Ihr Anteil sank von rund 29,9 Prozent im Jahr 2012 auf rund 24,1 Prozent im Jahr 2018. Zeitgleich nahm der Anteil der Fahrer im Straßenverkehr mit wöchentlichen Arbeitszeiten von 40 bis 44 Stunden von rund 40,3 Prozent auf rund 43,6 Prozent zu. Der kumulierte Anteil von Teilzeitbeschäftigten mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von weniger als 35 Stunden und Fahrern, die normalerweise 36 bis 39 Stunden ihrer Arbeit nachgingen, betrug im Jahr 2018 rund 32,2 Prozent. Im Jahr 2012 waren es noch rund 29,8 Prozent.

Geleistete  
Arbeitsstunden

**Abbildung 4:** Prozentuale Verteilung der erwerbstätigen Fahrzeugführer im Straßenverkehr (521) nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Zeitraum von 2012 bis 2018

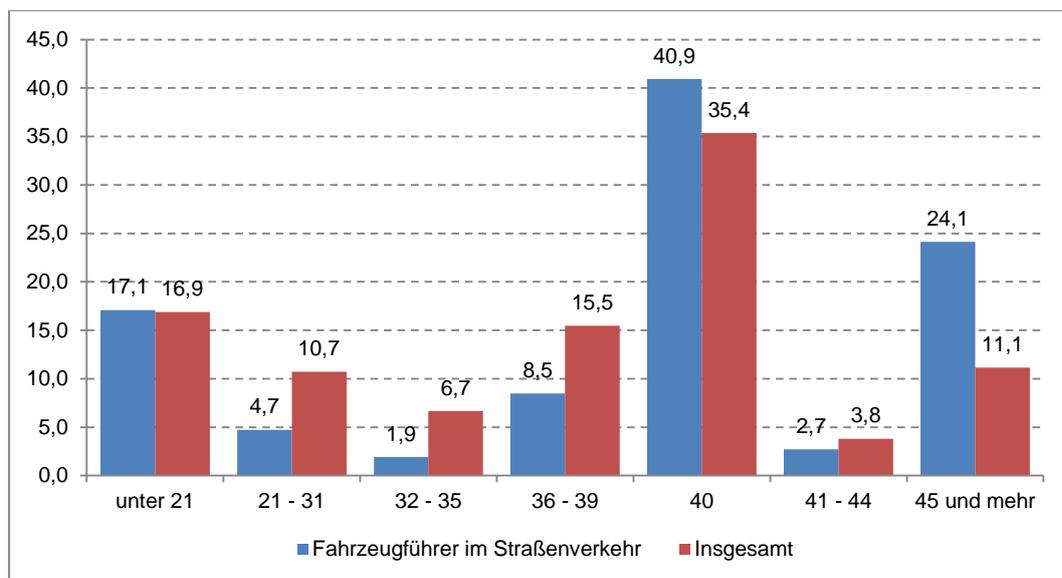


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1, Reihe 4.1, Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Trotz einer seit Jahren abnehmenden Tendenz leisten Fahrzeugführer im Straßenverkehr nach wie vor überdurchschnittlich hohe Wochenarbeitsstunden (siehe Abbildung 5). Der Anteil der Gesamtbeschäftigten in Deutschland, die in der Regel 45 und mehr Stunden in der Woche ihrer Arbeit nachgingen, lag mit rund 11,1 Prozent im Jahr 2018 weit unter dem entsprechenden Anteil der Fahrzeugführer im Straßenverkehr mit rund 24,1 Prozent. Rund 35,4 Prozent der Gesamtbeschäftigten verrichteten im Jahr 2018 in der Regel je Woche 40 Arbeitsstunden. Bei den Fahrzeugführern im Straßenverkehr waren es rund 40,9 Prozent. Indes fielen die Anteilswerte von Fahrern mit einer wöchentlichen Arbeitszeit zwischen 21 und 39 Stunden im Vergleich zum Durchschnitt über alle Beschäftigungsgruppen unterdurchschnittlich aus. Die Anteilswerte von Teilzeitbeschäftigten mit weniger als 21 Wochenstunden betragen im Jahr 2018 sowohl für die Fahrzeugführer als auch die Gesamtbeschäftigten rund 17 Prozent.

Arbeitsbelastung  
im Vergleich

**Abbildung 5:** Prozentuale Verteilung der Erwerbstätigen in der Berufsgruppe "Fahrzeugführung in Straßenverkehr" (521) und der Gesamtbeschäftigten im Durchschnitt nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Jahr 2018



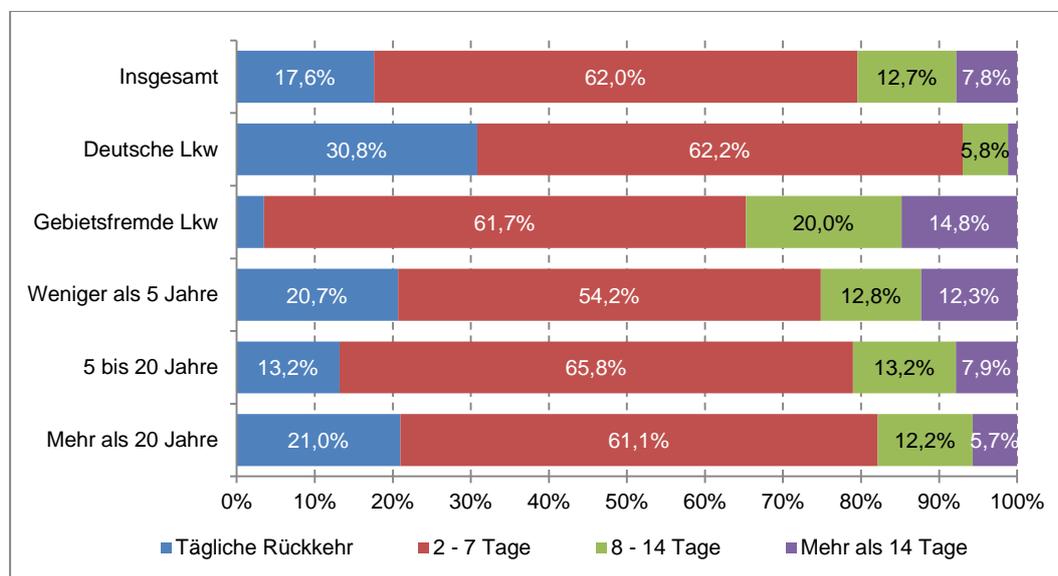
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1, Reihe 4.1, Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Um Anhaltspunkte über die Dauer von Abwesenheiten vom Unternehmensstandort zu gewinnen, hat das Bundesamt im Rahmen einer bundesweiten Erhebung im Sommer 2019 insgesamt 1.241 Berufskraftfahrer im gewerblichen Güterverkehr zur Zeitspanne, die sie im Durchschnitt unterwegs sind, bis sie zu ihrem Unternehmensstandort zurückkehren, befragt. An der Befragung nahmen zu annähernd gleichen Teilen Fahrer von deutschen Lastkraftwagen (rund 47,1 Prozent) und gebietsfremden Lastkraftwagen (rund 52,9 Prozent) teil. Rund 15,7 Prozent der befragten Berufskraftfahrer arbeiteten überwiegend im Nah- und Regionalverkehr, rund 34,3 Prozent im nationalen sowie rund 50,0 Prozent im grenzüberschreitenden Fernverkehr. Von den befragten Fahrern waren rund 19,0 Prozent weniger als 5 Jahre, rund 41,6 Prozent zwischen 5 und 20 Jahre und rund 39,4 Prozent mehr als 20 Jahre als Berufskraftfahrer tätig. Von den Befragten gaben rund 17,6 Prozent an, täglich zum Unternehmensstandort zurückzukehren, rund 62,0 Prozent nannten durchschnittliche Abwesenheitszeiten von zwei bis sieben Tagen (siehe Abbildung 6). Weitere rund 12,7 Prozent der Befragten waren üblicherweise zwischen acht und 14 Tagen, rund 7,8 Prozent der Befragten im Durchschnitt länger als 14 Tage unterwegs. Der Anteil der befragten Berufskraftfahrer, die bei deutschen Unternehmen tätig waren und täglich zum Unternehmensstandort zurückkehrten, fiel mit rund 30,8 Prozent überdurchschnittlich aus. Mehrtägige Abwesenheiten von bis zu sieben Tagen waren bei rund 62,2 Prozent der befragten Fahrer mit deutschem Arbeitgeber üblich. Damit entsprach ihr Anteil annähernd dem Durchschnitt über alle Befragten. Fahrer ausländischer Fahrzeuge waren mit einem Anteil von rund 20,0 Prozent vergleichsweise oft zwischen acht und 14 Tagen auf Tour. Noch längere Abwesenheiten wurden weit überwiegend von Gebietsfremden genannt. Abwesenheiten von mehr als 14 Tage gaben rund 14,8 Prozent der befragten Fahrer von gebietsfremden Lastkraftwagen an. Deutliche Unterschiede bei

BAG Befragung:  
- Abwesenheiten vom  
Unternehmensstandort

den Abwesenheitszeiten zeigten sich gleichsam in Abhängigkeit von der Berufserfahrung der Befragten. So war unter den befragten Fahrern mit weniger als fünf Jahren Berufserfahrung der Anteil jener, die im Durchschnitt Abwesenheitszeiten vom Unternehmensstandort von mehr als 14 Tagen angaben mit rund 12,3 Prozent deutlich höher als unter den befragten Fahrern mit längerer Berufserfahrung. Bei den befragten Fahrern mit mehr als 20 Jahren Berufserfahrung lag der entsprechende Anteilswert bei lediglich rund 5,7 Prozent. Kumuliert rund 74,9 Prozent der befragten Berufseinsteiger kehrten innerhalb einer Woche zum Unternehmensstandort zurück. Bei den Befragten, die zwischen fünf und 20 sowie mehr als 20 Jahre als Berufskraftfahrer tätig waren, lagen die entsprechenden Anteilswerte bei rund 79,0 bzw. 82,1 Prozent.

**Abbildung 6:** Prozentuale Verteilung der befragten Berufskraftfahrer nach Rückkehr zum Unternehmensstandort in Tagen differenziert nach Fahrzeugherkunft und Berufserfahrung



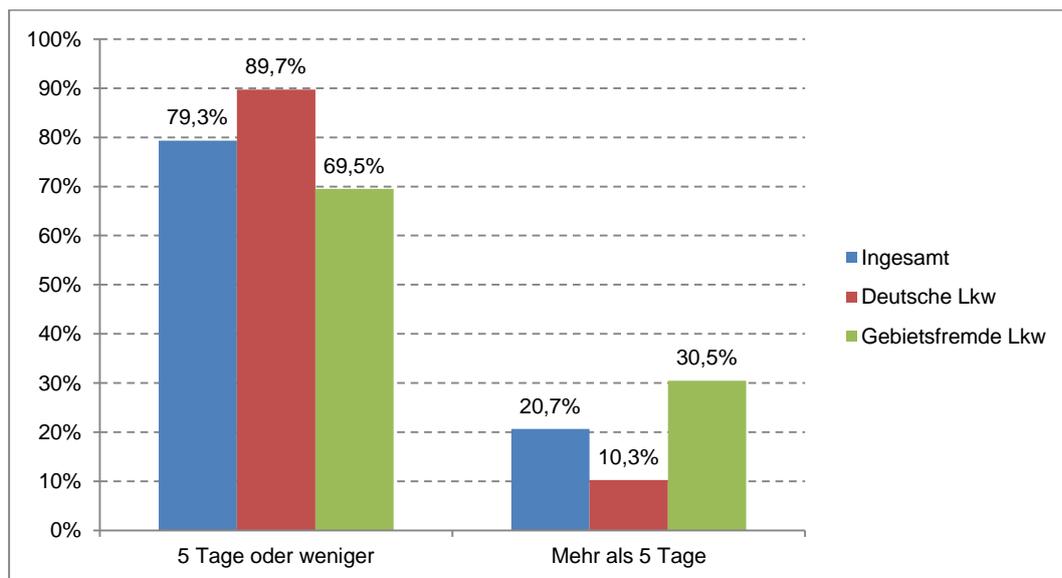
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Berufskraftfahrer haben nach VO (EG) Nr. 561/2006 in zwei aufeinander folgenden Wochen mindestens zwei *regelmäßige* wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden oder eine *regelmäßige* wöchentliche Ruhezeit und eine *reduzierte* wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 und mindestens 24 Stunden einzuhalten. Im letzteren Fall muss bis zum Ende der darauf folgenden dritten Woche die Differenz der Stunden ausgeglichen werden. Nach welchem Zeitraum die befragten Berufskraftfahrer im Durchschnitt ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einlegten, stellt Abbildung 7 auf Basis der Umfrageergebnisse dar. Insgesamt gaben rund 79,3 Prozent der Befragten an, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit spätestens nach 5 Arbeitstagen wahrzunehmen, mithin keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu beanspruchen. Dabei lag der entsprechende Anteilswert der befragten Fahrer, die in einem deutschen Unternehmen eingestellt waren, mit rund 89,7 Prozent deutlich höher als bei Fahrern von ausländischen Unternehmen mit rund 69,5 Prozent. Im Gegensatz dazu legten insgesamt rund 20,7 Prozent der Befragten

- Wöchentliche Ruhezeiten

ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Ablauf von mehr als 5 Arbeitstagen ein und nutzten somit die Regelung der reduzierten wöchentlichen Ruhezeit. Der Anteil von Fahrern mit gebietsfremden Lastkraftwagen, die innerhalb von zwei Wochen üblicherweise eine regelmäßige und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einlegten, fiel mit rund 30,5 Prozent entsprechend höher aus als bei den Befragten mit deutschen Lastkraftwagen (rund 10,3 Prozent).

**Abbildung 7:** Häufigkeiten der befragten Berufskraftfahrer nach Einlegung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit insgesamt sowie differenziert nach Fahrzeugherkunft

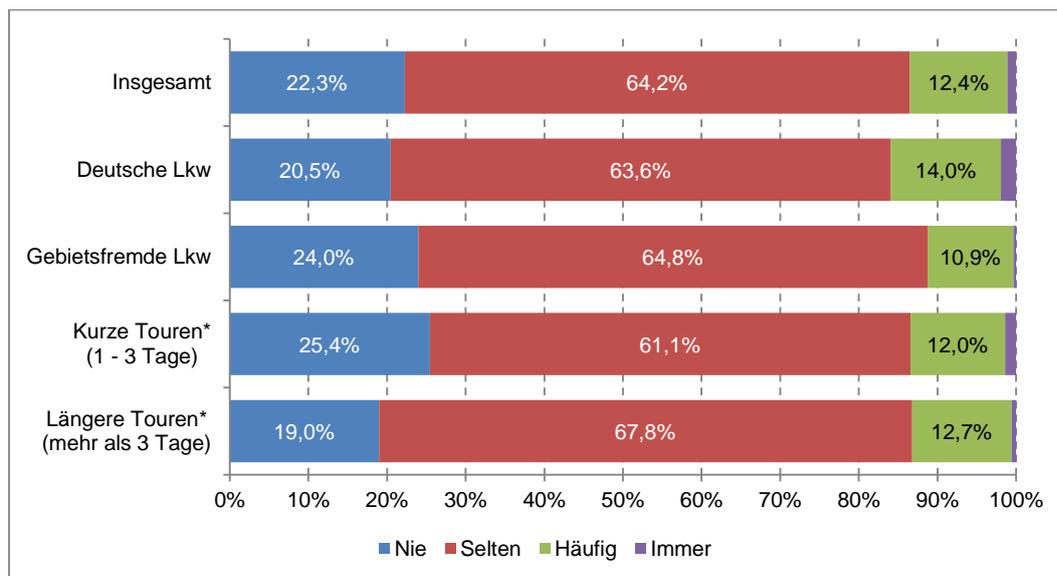


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Verkehrsbedingt geraten Berufskraftfahrer immer wieder in Situationen, in denen sie ihre Route während der Fahrt anpassen müssen. Darüber hinaus können Änderungen der Disposition kurzfristig Routenänderungen erforderlich machen. Nach den Erhebungsergebnissen müssen die befragten Berufskraftfahrer nur selten eine andere als die ursprünglich geplante Be- und Entladestationen anfahren (64,2 Prozent) (siehe Abbildung 8). Rund 22,3 Prozent der Befragten erhielten während einer Tour noch nie diesbezüglich geänderte Anweisungen ihrer Disponenten. Demgegenüber standen rund 12,4 bzw. rund 1,1 Prozent der Befragten, die angaben, ihre Route häufig oder sogar immer kurzfristig anpassen zu müssen. Die Ergebnisse zeigen sich länderübergreifend sowie nach Dauer der Fahrten überwiegend konsistent.

- Kurzfristige  
Änderung der Route

**Abbildung 8:** Prozentuale Verteilung der befragten Berufskraftfahrer nach Abweichungen von der ursprünglichen Disposition insgesamt und differenziert nach Verkehrsart



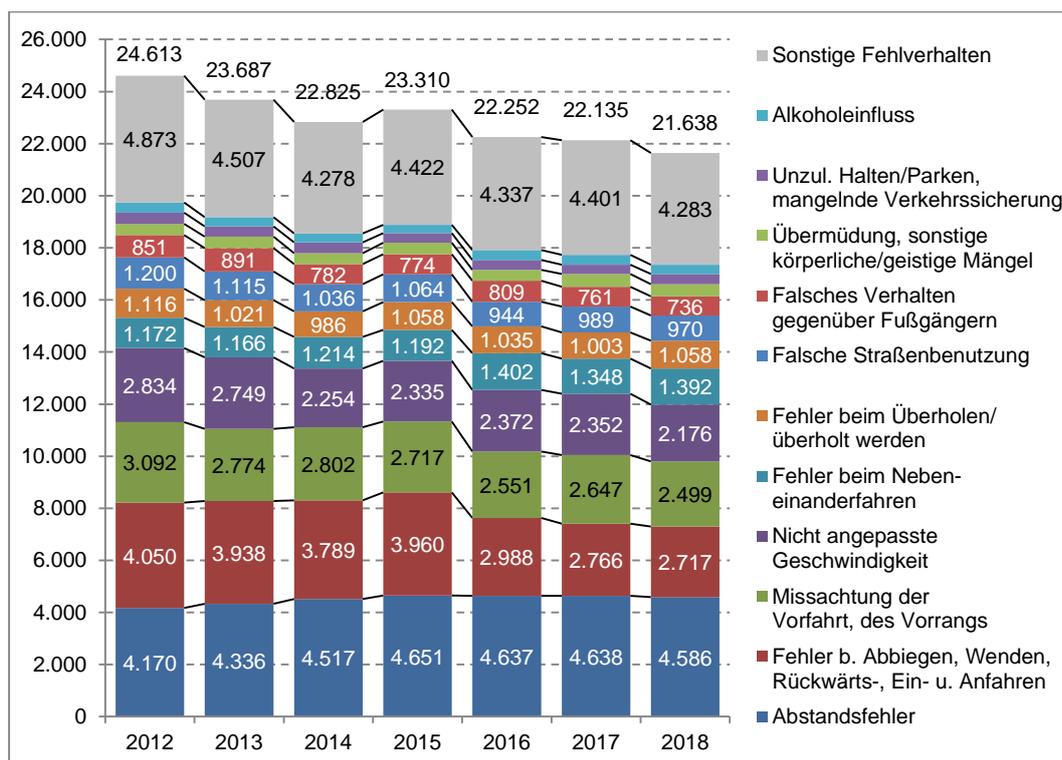
\*) Teilmenge der Befragten mit Tagesangaben.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Unfälle im Straßenverkehr können bei den Betroffenen vergleichsweise schwerwiegende physische und psychische Verletzungen zur Folge haben. Nicht selten fallen Berufskraftfahrer infolge von Verkehrsunfällen für einen längeren Zeitraum aus. Trotz wachsender Transportleistungen auf deutschen Straßen nahm die Anzahl an Unfällen mit Personenschaden, die durch Fehlverhalten eines Güterkraftwagenfahrers verursacht wurden, in den letzten Jahren tendenziell ab (siehe Abbildung 9). Im Vergleich zum Vorjahr sank im Jahr 2018 die Gesamtzahl an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, die von Fahrern eines Güterkraftfahrzeugs verursacht wurden, um rund 2,2 Prozent auf insgesamt 21.638 Fälle. Abstandsfehler sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- und Anfahren, die mit 4.586 bzw. 2.171 Fällen im Jahr 2018 die beiden häufigsten Unfallursachen bildeten, nahmen im Vorjahresvergleich um rund 1,1 bzw. rund 1,8 Prozent ab. Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle, die aufgrund von Missachtung der Vorfahrt oder des Vorrangs verursacht wurden, reduzierte sich im Vorjahresvergleich um rund 5,6 Prozent auf insgesamt 2.499 Fälle im Jahr 2018. Die höchste Verringerung der erfassten Unfallursachen wurde mit einer Abnahme um rund 7,5 Prozent auf insgesamt 2.176 Fälle im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr beim Fahren mit einer nicht angepassten Geschwindigkeit registriert. Mit insgesamt 474 bzw. 356 Unfällen im Jahr 2018 führten Übermüdung oder sonstige körperliche und geistige Mängel von Berufskraftfahrern und das Fahren unter Alkoholeinfluss nach wie vor vergleichsweise selten zu einem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden.

Verkehrsunfälle

**Abbildung 9:** Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden verursacht durch Fehlverhalten des Fahrers von Güterkraftfahrzeugen nach Unfallursache



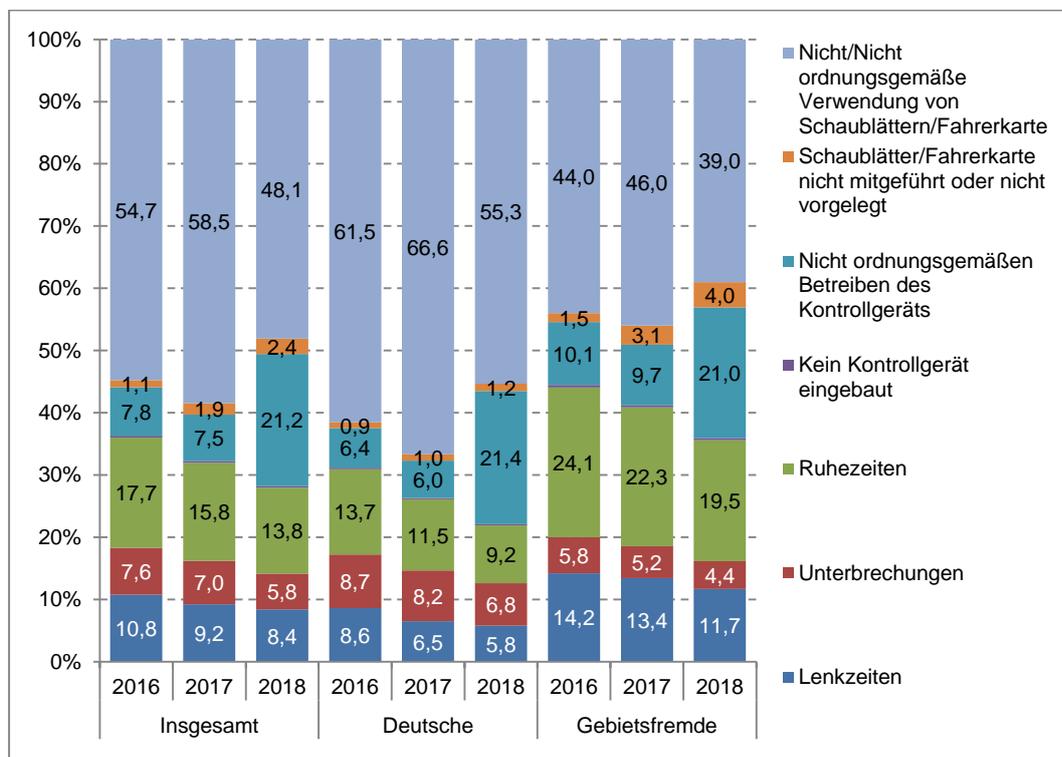
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2018 hat das Bundesamt insgesamt 150.324 Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Davon waren rund 33,3 Prozent der Fahrzeuge aus Deutschland, rund 66,7 Prozent aus einem anderen Land. Insgesamt wurden 25.439 Fahrzeuge beanstandet; die Beanstandungsquote betrug im Jahr 2018 damit rund 16,9 Prozent. Dabei wurden insgesamt 115.634 Verstöße festgestellt. Länderübergreifend nahmen die Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten bzw. Fahrtunterbrechungen erneut anteilig sowie zahlenmäßig ab. Rund 13,8 Prozent der Verstöße im Fahrpersonalrecht waren im Jahr 2018 auf nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Ruhezeiten zurückzuführen, weitere rund 8,4 Prozent auf Lenkzeitverstöße und rund 5,8 Prozent auf ein nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Fahrtunterbrechungen (siehe Abbildung 10). Beanstandungen wegen nicht ordnungsgemäßem Betreiben des Kontrollgeräts stiegen von rund 7,5 Prozent im Jahr 2017 auf rund 21,2 Prozent im Jahr 2018. Zeitgleich nahmen Beanstandungen wegen nicht bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten von rund 58,5 Prozent auf rund 48,1 Prozent ab. Bei einer differenzierten Betrachtung nach Fahrzeugherkunft zeigen sich deutliche Unterschiede bezüglich der im Fahrpersonalrecht festgestellten Verstöße. Während bei deutschen Fahrzeugen im Jahr 2018 der Anteil der Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk-, Ruhe- und Unterbrechungszeiten kumuliert rund 21,8 Prozent betrug, wiesen gebietsfremde Fahrzeuge einen kumulierten Anteil von rund 35,6 Prozent auf. Überdurchschnittlich häufig waren bei Gebietsfremden dabei Verstöße gegen die Lenkzeiten in zwei aufeinanderfolgenden Wochen sowie die wöchentlichen Ruhezeiten.

BAG-Straßenkontrollen

Im Gegensatz dazu fielen die Beanstandungen wegen nicht bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schaublättern/Fahrerkarten bei deutschen Fahrzeugen mit einem Anteil von rund 55,3 Prozent im Jahr 2018 deutlich höher aus als bei gebietsfremden Fahrzeugen (rund 39,0 Prozent).

**Abbildung 10:** Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes festgestellte Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts differenziert nach Nationalität (Anteile in Prozent)



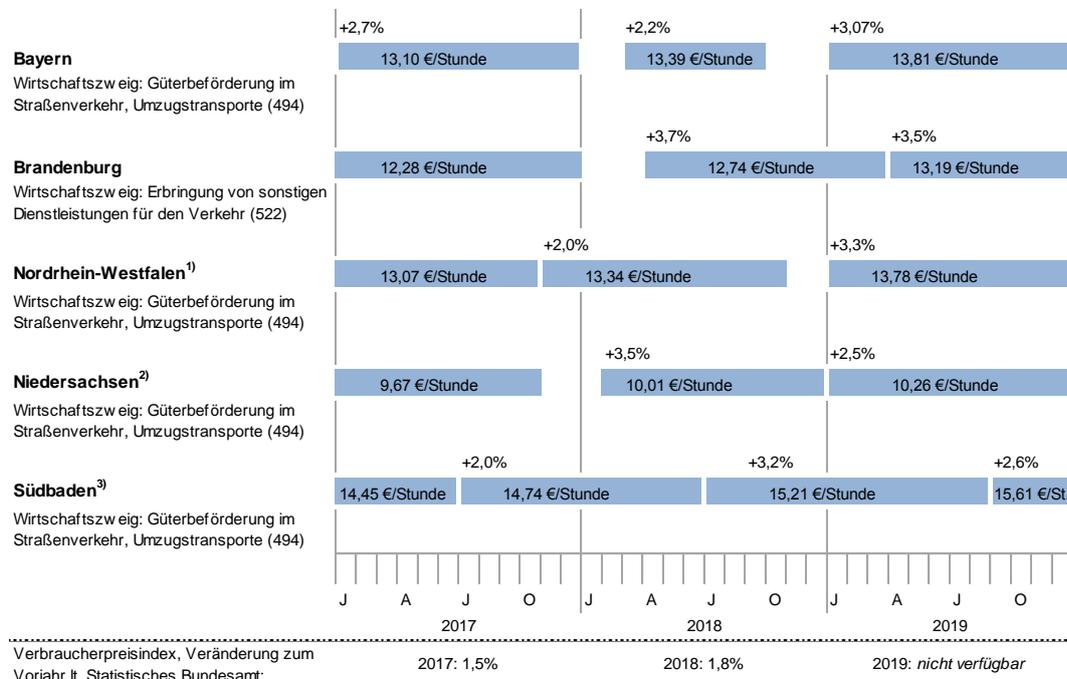
Anmerkung: Im Fahrpersonalrecht werden seit dem Jahr 2018 Verstößen gegen nicht aushändigen von Schaublättern/Fehlen der Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage nicht weiter erfasst.  
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Tarifverdienststatistik des Statistischen Bundesamtes gibt Auskunft über die Vergütungshöhe tarifgebundener Berufskraftfahrer in Deutschland. Abbildung 11 stellt die Entwicklung ausgewählter Tariflöhne für Berufskraftfahrer mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung in verschiedenen Bundesländern und Regionen grafisch dar. Im Zeitraum von 2017 bis 2019 nahm der tarifliche Stundenlohnsatz von Berufskraftfahrern in ausgewählten Tarifverträgen zwischen 2,0 und 3,7 Prozent zu. Demnach stiegen die Verdienste weiterhin stärker als der Verbraucherpreisindex in Deutschland. Letzterer verzeichnete einen Anstieg um 1,5 Prozent im Jahr 2017 und 1,8 Prozent im Jahr 2018. Weiterhin unterschieden sich tarifliche Stundenlohnsätze teilweise deutlich nach Region, Berufserfahrung, Zusatzqualifikation sowie Tätigkeitsschwerpunkt. Während ein überwiegend im Fernverkehr tätiger Berufskraftfahrer nach vierjähriger Fahrpraxis in Niedersachsen am Anfang des Jahres 2019 einen tariflichen Bruttostundenlohn von rund 10,26 Euro erhielt, bekamen Berufskraftfahrer nach mindestens 15-jähriger Tätigkeit auf schweren Fahrzeugen in Südbaden einen Lohn von rund 15,21 Euro die Stunde. In Bayern und Brandenburg verdienten Berufskraftfahrer bei Einstellung einen Stundenlohn von rund 13,81 Euro

Tarifliche Vergütung

bzw. 12,74 Euro am Anfang des Jahres 2019. In Nordrhein-Westfalen lag der tarifliche Stundenlohn eines Berufskraftfahrers mit zweijähriger einschlägiger Fahrpraxis zeitgleich bei rund 13,78 Euro.

**Abbildung 11:** Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Berufskraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung von 2017 bis 2019



1) Berufskraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und anschließender zweijähriger einschlägiger Fahrpraxis mit Führerschein Klasse CE.

2) Berufskraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und anschließender vierjähriger Fahrpraxis mit Führerschein Klasse CE. Überwiegende Tätigkeit im Güterfernverkehr.

3) Berufskraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung und nach mindestens 15-jähriger Tätigkeit auf schweren Fahrzeugen mit Führerschein Klasse CE.

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

### 3.3. Berufliche Bildung

Nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) kann in Deutschland eine Qualifizierung zum Berufskraftfahrer über den Abschluss der anerkannten Berufsausbildung im Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer sowie die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei der IHK zur Grundqualifikation (Mindestalter 18 Jahre) bzw. beschleunigten Grundqualifikation (Mindestalter 21 Jahre) erfolgen. Im Vergleich zur dreijährigen dualen Berufsausbildung liegen die Vorteile der (beschleunigten) Grundqualifikation hauptsächlich in der vergleichsweise kurzen Dauer der Qualifizierung sowie im geringeren Einsatz finanzieller sowie zeitlicher Ressourcen. Die Grundqualifikation erfordert das Bestehen einer 450-minütigen theoretischen und praktischen Prüfung, ein Nachweis über Unterrichtsstunden ist dabei nicht erforderlich. Um die beschleunigte Grundqualifikation erfolgreich abzulegen, müssen Teilnehmer 140 Stunden theoretischen und praktischen Unterricht nachweisen und anschließend eine 90-minütige schriftliche Prüfung bestehen. Nach dem BKrFQG müssen alle berufstätigen Berufskraftfahrer in

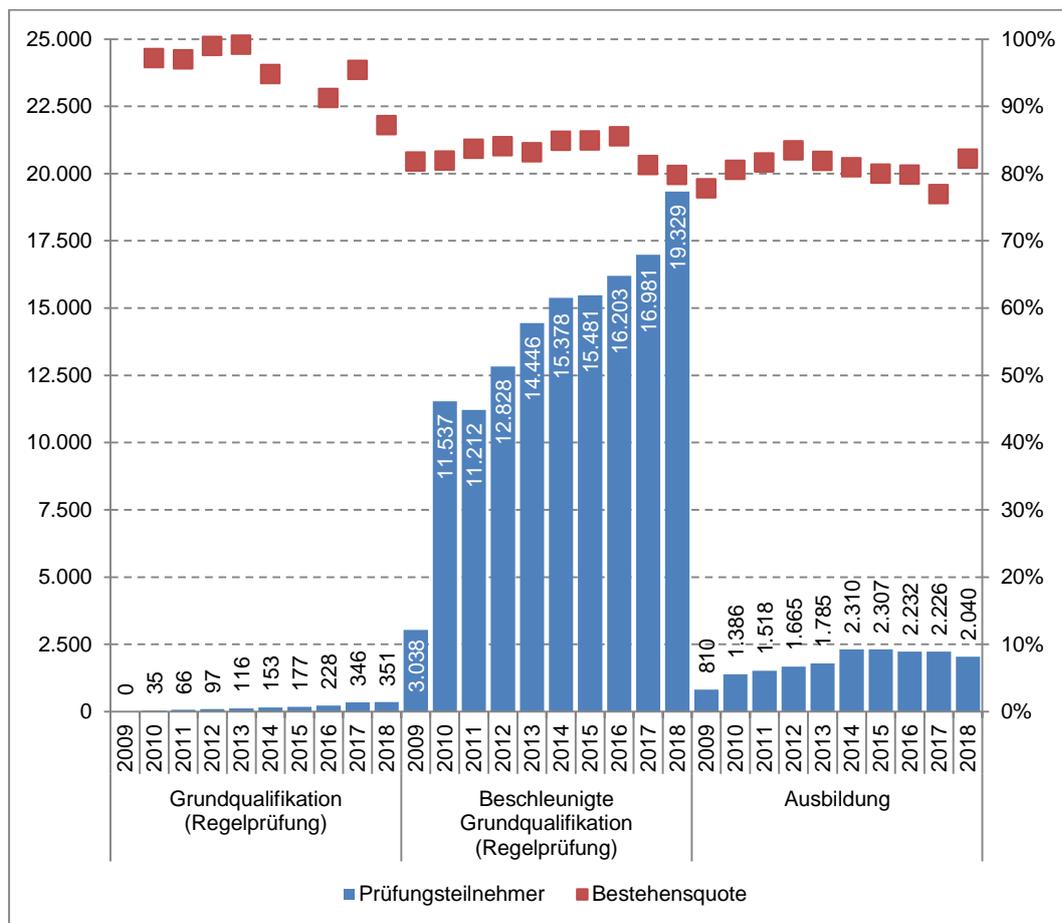
Wege zum Beruf

Deutschland im 5-Jahres-Rhythmus Weiterbildungen in fünf verschiedenen Modulen nachweisen (Eintrag der Kennziffer 95 im Führerschein).

Die Entwicklung der Prüfungsteilnehmer der (beschleunigten) Grundqualifikation sowie der Abschlussprüfung im Rahmen der dualen Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer ist Abbildung 12 zu entnehmen. Im Jahr 2018 traten insgesamt 21.720 Prüflinge zur Abschlussprüfung zum Berufskraftfahrer an. Im Vergleich zum Vorjahr nahm somit die Gesamtzahl der Prüfungsteilnehmer um 2.167 bzw. rund 11,1 Prozent zu. Insgesamt schlossen 17.339 Prüflinge ihre Abschlussprüfung mit Erfolg ab. Der überwiegende Teil der neu erworbenen Qualifizierungen zum Berufskraftfahrer erfolgte weiterhin über die beschleunigte Grundqualifikation nach dem BKrFQG. Im Jahr 2018 traten 19.329 Teilnehmer zur Abschlussprüfung im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation an – ein Plus von 2.348 Teilnehmern bzw. 13,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Mit insgesamt 15.416 bestandenen Prüfungen zur beschleunigten Grundqualifikation betrug die Bestehensquote rund 79,8 Prozent. Die Abschlussprüfung zum Berufskraftfahrer im Rahmen der anerkannten dualen Berufsausbildung wurde im Jahr 2018 von 2.040 Auszubildenden angetreten. Damit nahm die Zahl der Prüflinge im Vergleich zum Vorjahr um 189 bzw. 8,4 Prozent ab. Im Jahr 2018 erreichten rund 82,2 Prozent der geprüften Auszubildenden ihre Qualifizierung über die anerkannte duale Berufsausbildung. Die Anzahl der Prüfungsteilnehmer für die Grundqualifikation nach dem BKrFQG stieg im Vergleich zum Vorjahr geringfügig an, allerdings blieb ihr Anteil an der Gesamtheit der Prüfungsteilnehmer zum Berufskraftfahrer mit insgesamt 351 im Jahr 2018 weiterhin verhältnismäßig gering. Mit rund 87,2 Prozent lag die Bestehensquote erneut höher als bei der beschleunigten Grundqualifikation und der Abschlussprüfung der dualen Ausbildung.

Prüfungsteilnehmer

**Abbildung 12:** Prüfungsteilnehmer der Abschlussprüfung der Ausbildung zum Berufskraftfahrer und der Prüfungen zur Grundqualifikation und der beschleunigten Grundqualifikation im Zeitraum von 2009 bis 2018



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

Tabelle 2 zeigt die zahlenmäßige Entwicklung der dualen Auszubildendenverhältnisse zum Berufskraftfahrer im Zeitraum von 2012 bis 2018. Demnach stieg die Anzahl der Auszubildenden im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,7 Prozent auf insgesamt 7.623 – der höchste registrierte Wert im Betrachtungszeitraum. Die Anzahl der neu abgeschlossenen Auszubildendenverträge stieg um rund 12,3 Prozent auf insgesamt 3.702 im Jahr 2018. Eine deutliche Zunahme war bei den weiblichen Auszubildenden festzustellen. Mit einem Anstieg um rund 34,9 Prozent auf insgesamt 510 Auszubildendenverträge stieg der Frauenanteil von rund 5,3 Prozent im Jahr 2017 auf rund 6,7 Prozent im Jahr 2018. Im Jahr 2018 nahmen insgesamt 2.040 Auszubildende an der Abschlussprüfung teil, davon 1.677 mit Erfolg. Mithin bestanden rund 82,2 Prozent der Prüfungsteilnehmer die Abschlussprüfung zum Berufskraftfahrer. Im Jahr 2018 wurden 2.007 Auszubildendenverhältnisse vorzeitig beendet, davon rund 63,1 Prozent im ersten, rund 24,6 Prozent im zweiten und rund 12,2 Prozent im dritten Lehrjahr.

Auszubildendenstatistik

**Tabelle 2:** Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer“ im Zeitraum von 2012 bis 2018 (Stichtag 31.12.)

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insgesamt		insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2012	6.717	258	6.975	3.270	1.665	1.389	1.116	441	129	1.686
2013	7.035	258	7.293	3.222	1.785	1.461	1.020	528	204	1.752
2014	6.876	255	7.131	3.180	2.310	1.869	1.029	549	225	1.803
2015	6.807	276	7.083	3.135	2.310	1.848	996	462	189	1.647
2016	6.540	303	6.843	2.976	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	2.007

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

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

Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse, geschichtet nach dem Jahr des Vertragsabschlusses.<sup>1</sup> Sie wird vom Bundesinstitut für Berufsbildung auf Basis der amtlichen Berufsbildungsstatistik errechnet und dient als Indikator für den Erfolg des dualen Ausbildungssystems und der Vergleichbarkeit von Ausbildungsberufen und Regionen im Zeitablauf. Im Jahr 2017 betrug die Lösungsquote im Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer insgesamt 47,7 Prozent (siehe Tabelle 3). Während sich im Vorjahresvergleich die Lösungsquote für Auszubildende mit diesem Zielberuf in Westdeutschland geringfügig um rund 0,5 Prozentpunkte auf 46,4 Prozent im Jahr 2017 verringerte, nahm sie in Ostdeutschland um rund 10,2 Prozentpunkte auf 53,1 Prozent zu. Die durchschnittliche Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe lag im Jahr 2017 mit 25,7 Prozent nach wie vor deutlich unter der Lösungsquote bei angehenden Berufskraftfahrern.

Lösungsquote

<sup>1</sup> 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.

**Tabelle 3:** Lösungsquote der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2010 bis 2017

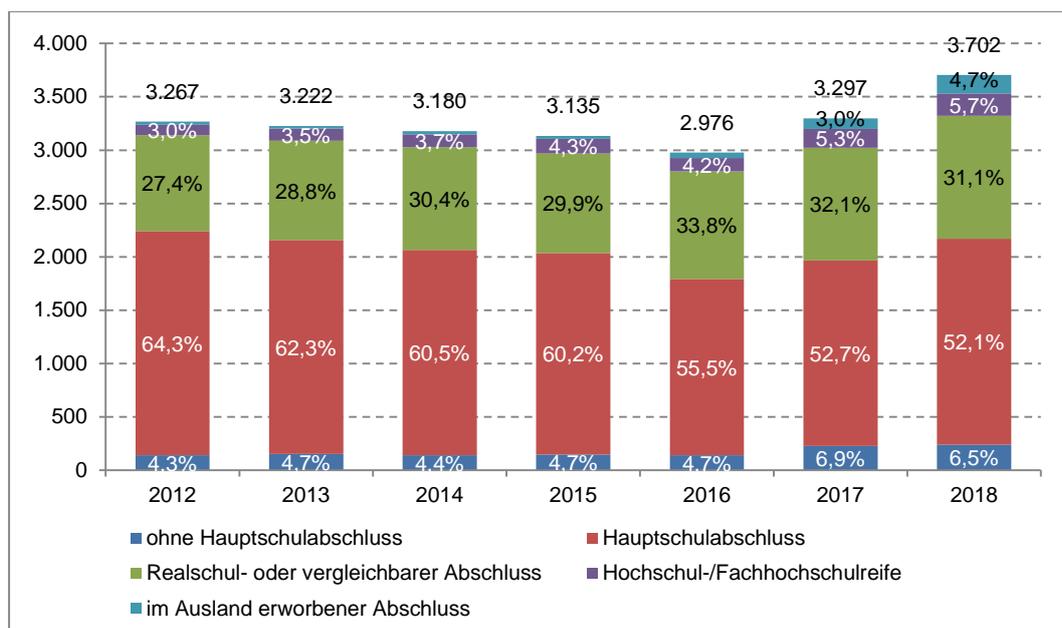
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Berufskraftfahrer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2010	23,0	39,8	39,0	42,2
2011	24,4	43,7	42,9	46,9
2012	24,4	45,9	44,9	49,5
2013	25,0	45,5	45,5	45,5
2014	24,6	46,5	46,0	48,3
2015	24,9	43,1	42,5	46,1
2016	25,8	46,2	46,9	42,9
2017	25,7	47,7	46,4	53,1

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (2018).

Die Entwicklung der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung ist in Abbildung 13 dargestellt. Im Jahr 2018 betrug der Anteil der neu eingestellten Auszubildenden mit Hauptschulabschluss rund 52,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr sank er um rund 0,6 Prozentpunkte; allerdings nahm deren Anzahl in absoluten Werten im Vorjahresvergleich um rund 11,1 Prozent zu. Rund 31,1 Prozent der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer wiesen im Jahr 2018 bei Ausbildungsbeginn einen mittleren Bildungsabschluss vor – ein Minus um rund 1,0 Prozentpunkte. Die Anzahl der Auszubildenden mit mittlerem Bildungsabschluss legte im Vergleich zum Jahr 2017 hingegen um rund 8,8 Prozent zu. Der Anteil der angehenden Auszubildenden ohne Bildungsabschluss sank geringfügig von rund 6,9 Prozent im Jahr 2017 auf rund 6,5 Prozent im Jahr 2018. Dagegen nahm die Anzahl der neu eingestellten Auszubildenden mit Abitur sowie mit einem im Ausland erworbenen Abschluss an der Gesamtzahl der neu eingestellten Auszubildenden zum Berufskraftfahrer zu. Ihre Anteile betragen im Jahr 2018 rund 5,7 bzw. rund 4,7 Prozent.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

**Abbildung 13:** Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent) im Zeitraum von 2012 bis 2018

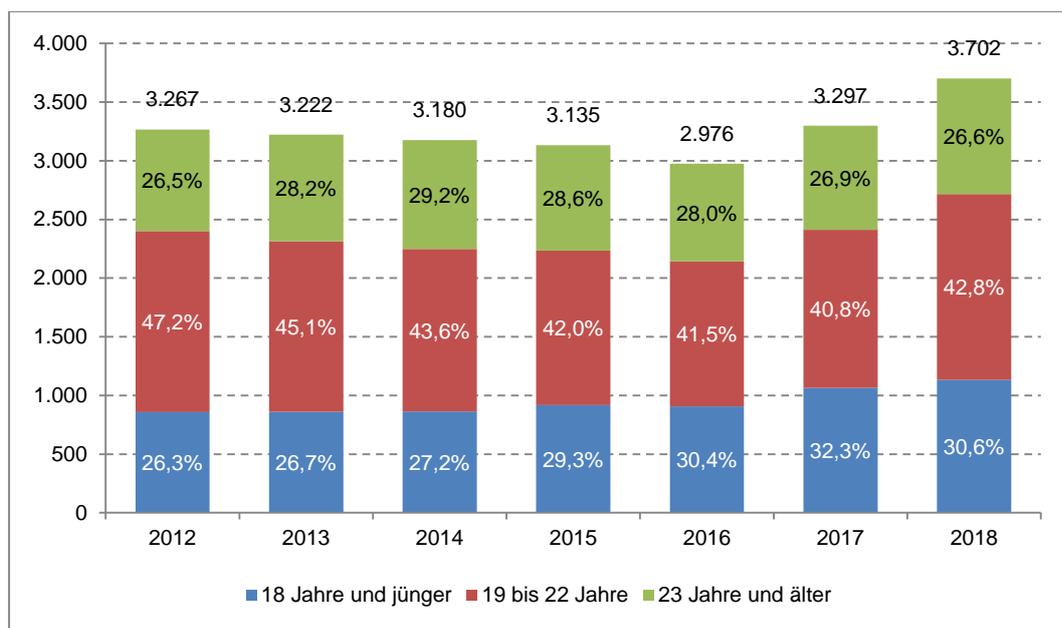


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Auszubildende mit dem Berufswunsch Berufskraftfahrer beginnen oftmals erst nach Vollendung des 17. Lebensjahrs ihre Ausbildung. Rund 42,8 Prozent der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer entfielen im Jahr 2018 auf die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen (siehe Abbildung 14). Im Vergleich zum Jahr 2017 erhöhte sich ihr Anteil um rund 2,0 Prozentpunkte. Weitere rund 26,6 Prozent der Auszubildenden waren im Jahr 2018 bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre oder älter. Der Anteil der neu eingestellten Auszubildenden im minderjährigen Alter betrug im Jahr 2018 rund 14,3 Prozent, einschließlich der 18-Jährigen rund 30,6 Prozent. Trotz absoluter Steigerungen reduzierte sich im Jahr 2018 der Anteilswert dieser Altersgruppe im Vorjahresvergleich um rund 1,6 Prozentpunkte.

Altersstruktur der Auszubildenden

**Abbildung 14:** Auszubildende zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent) im Zeitraum von 2012 bis 2018

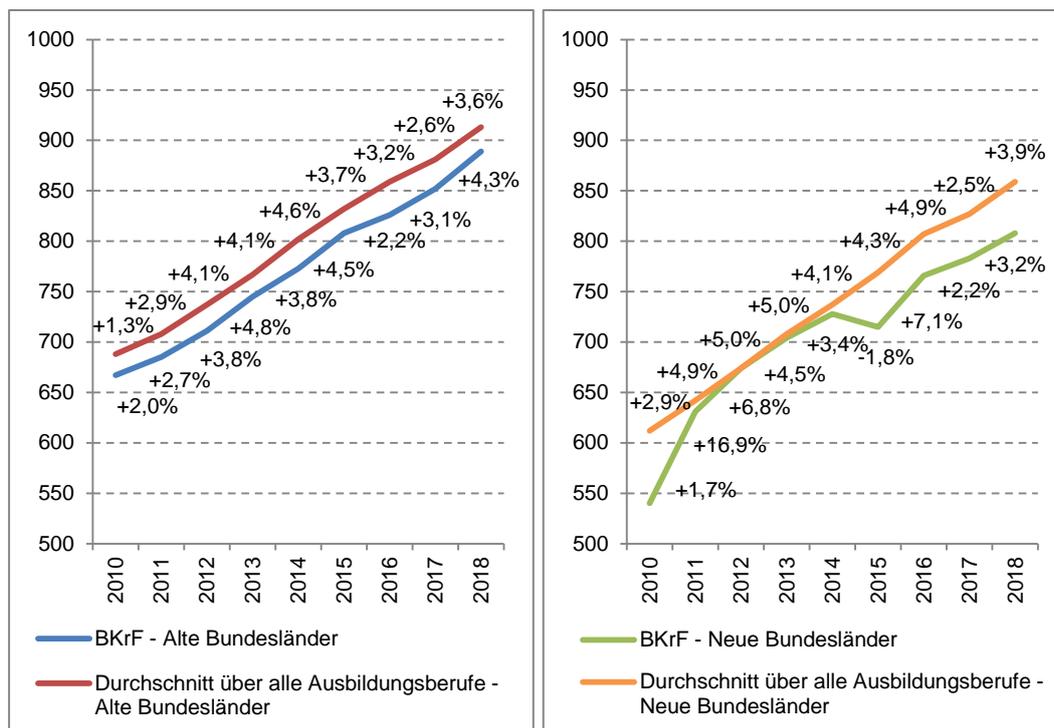


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 15 stellt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer im Güterverkehr grafisch dar. Im Durchschnitt über die drei Lehrjahre verdienten im Jahr 2018 Auszubildende mit dem Zielberuf Berufskraftfahrer in den alten Bundesländern rund 889 Euro, in den neuen Bundesländern rund 808 Euro pro Monat. Dabei betrug die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung in den alten Bundesländern im ersten Lehrjahr 829 Euro, im zweiten Lehrjahr 890 Euro und im dritten Lehrjahr 948 Euro; in den jungen Bundesländern erhielten Auszubildende eine durchschnittliche monatliche Vergütung in Höhe von 754 Euro im ersten, 805 Euro im zweiten und 865 Euro im dritten Lehrjahr. Damit lag die durchschnittliche Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer in den alten und neuen Bundesländern unterhalb der jeweiligen Durchschnitte über alle Ausbildungsberufe in Höhe von rund 913 Euro bzw. rund 859 Euro pro Monat. Allerdings wurden zuletzt reale Lohnsteigerungen verzeichnet. In den neuen Bundesländern stieg die durchschnittliche Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Prozent, in den alten Bundesländern sogar um rund 4,3 Prozent. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm der Verbraucherpreisindex im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,8 Prozent zu.

Ausbildungsvergütung

**Abbildung 15:** Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrer in den alten (linke Grafik) und neuen Bundesländern (rechte Grafik) im Zeitraum von 2010 bis 2018 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)

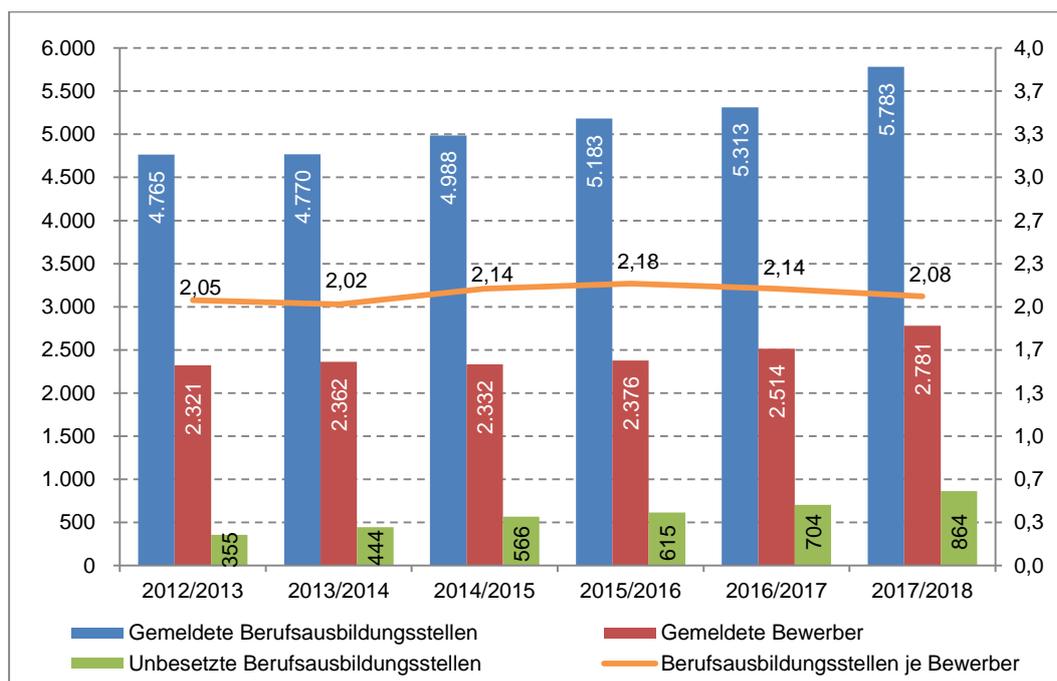


Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Agenturen für Arbeit bieten nach dem Sozialgesetzbuch Ausbildungsvermittlung an. Im Rahmen der Vermittlungstätigkeit werden Ausbildungssuchende mit Arbeitgebern zur Begründung eines Ausbildungsverhältnisses zusammengeführt. Abbildung 16 stellt die Entwicklung des Ausbildungsstellenmarkts für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ nach den einschlägigen Statistiken der Bundesagentur für Arbeit dar. Wie in den Vorjahren stieg zuletzt die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen. Im Berichtsjahr 2017/2018, das sich vom 01. Oktober 2017 bis zum 30. September 2018 erstreckte, meldeten Ausbildungsbetriebe insgesamt 5.783 offene Ausbildungsstellen. Dies bedeutete einen Anstieg um 470 Ausbildungsstellen bzw. rund 8,8 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Zahl der Ausbildungssuchenden nahm im Vorjahresvergleich um 267 bzw. 10,6 Prozent auf insgesamt 2.781 zu. Mithin reduzierte sich das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerber von rund 2,14 im Ausbildungsjahr 2016/2017 auf rund 2,08 im Ausbildungsjahr 2017/2018. Im Berichtsjahr 2017/2018 blieben 864 Ausbildungsstellen unbesetzt.

Ausbildungsstellen  
und Bewerber

**Abbildung 16:** Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerber für die Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Straßenverkehr" (Berufsgruppe 521) nach Berichtsjahren



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

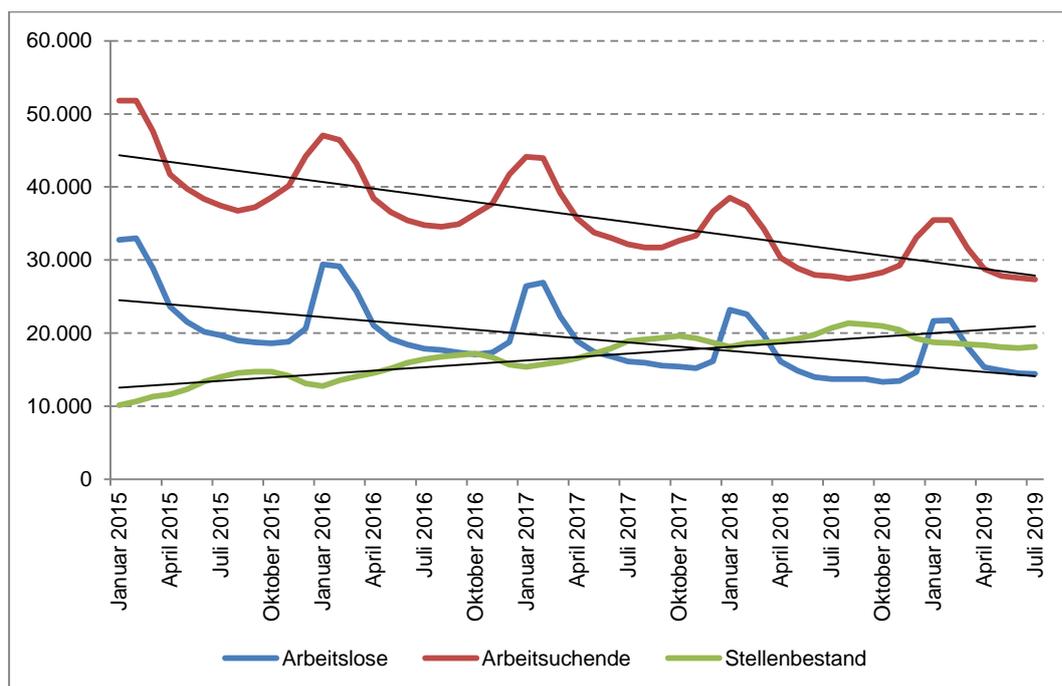
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Ausbildungsstellenmarkt). Eigene Darstellung.

### 3.4. Arbeitsmarktsituation

Auf Basis der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit stellt Abbildung 17 die zahlenmäßige Entwicklung der gemeldeten offenen Stellen, der Arbeitslosen sowie der Arbeitssuchenden für die Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw)“ grafisch dar. Demnach hat sich die mehrjährige Tendenz eines steigenden Stellenbestands bei einer gleichzeitig rückläufigen Anzahl an Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden jüngst nicht mehr fortgesetzt. Der Bestand an gemeldeten Stellen nahm im Juli 2019 im Vergleich zum Juli 2018 um rund 12,3 Prozent auf insgesamt 18.136 ab. Die Anzahl der Arbeitssuchenden verblieb im Vergleichszeitraum auf einem ähnlichen Niveau, die Zahl der Arbeitslosen stieg um rund 4,9 Prozent. Insgesamt waren im Juli 2019 in Deutschland 14.400 Berufskraftfahrer als arbeitslos gemeldet; die Anzahl der Arbeitssuchenden belief sich auf 27.366. Trotz eines weiterhin hohen Bedarfs an Berufskraftfahrern reduzierte sich somit im Vorjahresvergleich der Überhang an offenen Stellen gegenüber der Anzahl an arbeitslos gemeldeten Berufskraftfahrern von 6.959 im Juli 2018 auf 3.736 im Juli 2019.

Arbeitslose,  
Arbeitssuchende  
und offene Stellen

**Abbildung 17:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe "Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)" (5121) im Zeitraum von Januar 2015 bis Juli 2019



Anmerkung: Arbeitsuchende sind arbeitslose Arbeitsuchende und nicht-arbeitslose Arbeitsuchende.  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

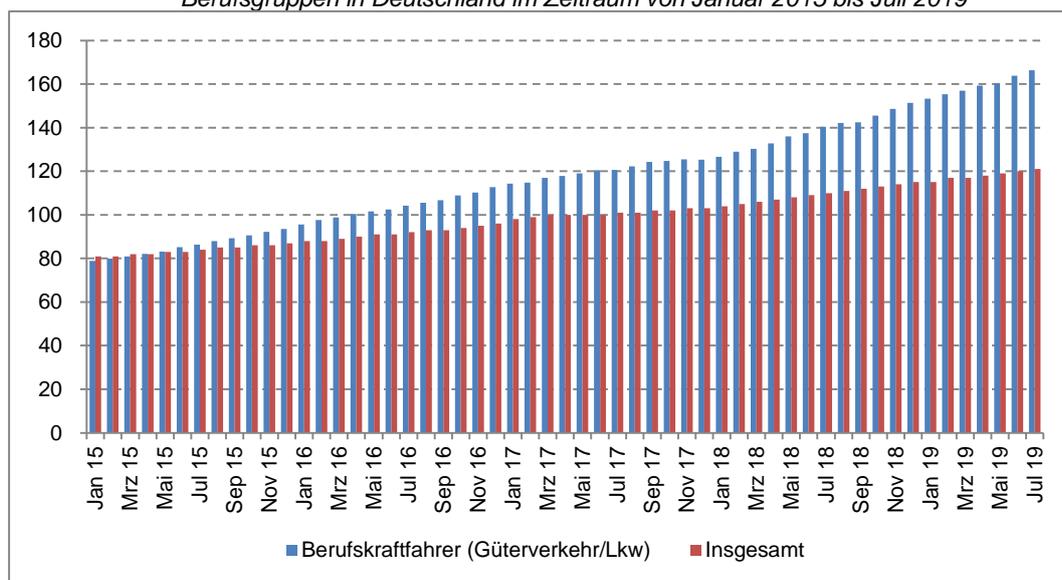
Auf Basis der einschlägigen Arbeitsmarktstatistik veröffentlicht die Bundesagentur für Arbeit halbjährlich eine Analyse der Fachkräfteengpässe in Deutschland. In dieser werden u.a. einzelne Berufsbilder als Mangel ausgewiesen, sofern sie ausgewählte Kriterien der Arbeitsmarktsituation auf Bundes- sowie Länderebene erfüllen. Demnach unterlag die Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)“ seit Dezember 2018 einem bundesweiten Fachkräfteengpass. Im September 2019 erfolgte eine entsprechende Eintragung in die Positivliste. Fachkräften aus dem Ausland wird somit nach § 6 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der Beschäftigungsverordnung eine Zuwanderung nach Deutschland erleichtert. Die abgeschlossene Vakanzzeit dient als Indikator zur Identifizierung von Engpässen bei der Stellenbesetzung ausgewählter Berufsbilder.<sup>1</sup> Je angespannter der Arbeitsmarkt, desto größer ist die Herausforderung, einen passenden Bewerber im gewünschten Zeitrahmen zu finden. Ein unüblich langer Besetzungszeitraum deutet somit auf einen Mangel hin. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit wird rein rechnerisch die Bedingung eines Fachkräfteengpasses dann erfüllt, wenn die durchschnittliche abgeschlossene Vakanzzeit in der untersuchten Berufsgruppe rund 40 Prozent über dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen liegt sowie gegenüber dem Referenzzeitraum im Vorjahr um mindestens 10 Tagen gestiegen ist. Abbildung 18 stellt die abgeschlossene Vakanzzeiten für Berufskraftfahrer im Güterverkehr im Vergleich zum Durchschnitt über alle Berufsbilder in Deutschland dar. Im Zeitraum von August 2018 bis Juli 2019 dauerte es bundesweit durchschnittlich rund 121 Tage, eine offene Stelle nach Ablauf des geplanten Beset-

Fachkräfteengpass

<sup>1</sup> Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Dauer von dem Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung. Die Vakanzzeit unterscheidet sich aufgrund unterschiedlicher Wirtschafts- und Arbeitsmarktstrukturen nach Bundesländern.

zungstermins zu besetzen. Im Bereich der Berufskraftfahrer im Güterverkehr vergingen durchschnittlich rund 166 Tage zwischen angesetztem Besetzungstermin und Abmeldung der Stelle. Damit übertraf die abgeschlossene Vakanzzeit für Berufskraftfahrer zuletzt den bundesweiten Durchschnitt um rund 37 Prozent.<sup>1</sup> Im Vergleich zum gleitenden Jahresdurchschnitt im Juli 2018 registrierte die abgeschlossene Vakanzzeit in der Berufsgruppe Berufskraftfahrer im Güterverkehr einen Anstieg um rund 26 Tage. Im Querschnitt über alle Berufsbilder stieg die abgeschlossene Vakanzzeit um rund 11 Tage.

**Abbildung 18:** Abgeschlossene Vakanzzeit – gleitender Jahresdurchschnitt – in der Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)“ (5212) im Vergleich zum Durchschnitt aller Berufsgruppen in Deutschland im Zeitraum von Januar 2015 bis Juli 2019



Anmerkung: Stellen inklusive Arbeitnehmerüberlassung.

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

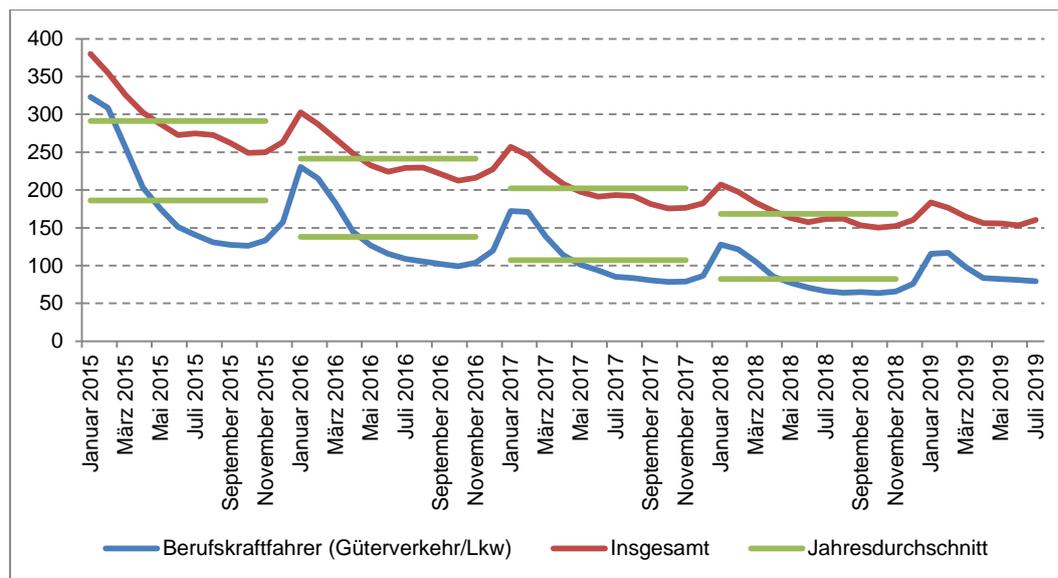
Das Verhältnis von Arbeitslosen je offener Arbeitsstellen dient als weiterer Indikator zur Analyse von Engpässen bei der Besetzung von freien Stellen. Wenngleich für eine abschließende Bewertung weitere Indikatoren herangezogen werden, liegt nach der Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit ein Fachkräftemangel dann vor, wenn auf 100 offene Arbeitsstellen ohne Arbeitnehmerüberlassung weniger als 200 arbeitslose Fachkräfte kommen. Abbildung 19 stellt dieses Verhältnis für Berufskraftfahrer im Güterverkehr im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Berufsgruppen, die eine Qualifikation als Fachkraft erfordern, für den Zeitraum von Januar 2015 bis Juli 2019 dar. Demnach entwickelte sich das Verhältnis von Arbeitslosen je offener Arbeitsstellen sowohl in der Gruppe der Berufskraftfahrer im Güterverkehr als auch im Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe bei saisonalen Schwankungen insgesamt sinkend. Im Jahresdurchschnitt 2018, der sich über den Zeitraum von Januar bis Dezember erstreckt, kamen bundesweit auf 100 gemeldete Arbeitsstellen rund 82 arbeitslose Berufskraftfahrer.

Arbeitslose-Stellen-Verhältnis

<sup>1</sup> Inklusive Zeitarbeit. Vor dem Hintergrund, dass grundsätzlich ein hoher Anteil von Zeitarbeit die Gesamtnachfrage überzeichnet, werden üblicherweise in allen Berufsgruppen die Entwicklungstendenzen außerhalb der Zeitarbeit analysiert. Weitere methodische Anmerkungen sind Bundesagentur für Arbeit (2018) zu entnehmen. Daten zu sozialversicherungspflichtigen Arbeitsstellen ohne Zeitarbeit liegen dem Bundesamt nicht vor.

Für alle Fachkraftberufe betrug das entsprechende Verhältnis im Jahresdurchschnitt 2018 rund 168. Im Durchschnitt der ersten sieben Monate des Jahres 2019 kamen auf 100 gemeldete offene Stellen rund 94 arbeitslos gemeldete Berufskraftfahrer, im Durchschnitt über alle Fachkraftberufe rund 164 Arbeitslose. Damit lagen beide Größen unter dem definierten Grenzwert von 200.

**Abbildung 19:** Relation Arbeitslose je 100 gemeldete offene Stellen in der Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)“ (5121) im Vergleich zum Durchschnitt über alle Fachkräfte



Anmerkung: Stellen inklusive Arbeitnehmerüberlassung.

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

Arbeitsmarktspannungen im gewerblichen Straßengüterverkehr auf Bundesebene spiegeln nicht zwingend einen flächendeckenden Arbeitskräftemangel wider. Die nachstehende Abbildung 20 zeigt das Verhältnis zwischen Arbeitslosen und gemeldeten Stellen im Juli 2019 differenziert nach Bundesländern. Demnach wurden in Bayern und Sachsen mit rund 46 bzw. 48 arbeitslos gemeldeten Berufskraftfahrern je 100 Stellen die niedrigsten Verhältniswerte verzeichnet. Auf Basis des Arbeitslose-Stellen-Verhältnisses ergaben sich zudem relativ hohe Arbeitsmarktspannungen in Baden-Württemberg (rund 56), Thüringen (rund 57), Rheinland-Pfalz (rund 60) und dem Saarland (rund 70). Hingegen wurden in Bremen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein mit rund 101, 102 bzw. 115 in etwa genauso viele oder geringfügig mehr Arbeitslose als Stellen registriert. Am stärksten übertroffen wurde das Stellenangebot von der Zahl der Arbeitslosen im Juli 2019 in Berlin und Hamburg mit 308 bzw. 160 arbeitslosen Berufskraftfahrern je 100 gemeldeten Stellen. Während die Anzahl der gemeldeten Arbeitslosen sowie Arbeitsuchenden nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit in der Regel die Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt valide abbildet, stellen die Ausweisungen der offenen Stellen keine Vollerfassung dar. Die Meldung offener Stellen seitens der Unternehmer beruht auf Freiwilligkeit. Studien des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) ergaben, dass der Bestand an

Arbeitslose-Stellen-Verhältnis regional differenziert

offenen gemeldeten Stellen vielfach unterschätzt wird.<sup>1</sup> 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, liegt demnach seit Jahren bei rund 50 Prozent; im zweiten Quartal 2019 betrug sie nach vorläufigen Ergebnissen rund 49,6 Prozent. Dabei unterscheiden sich die Meldequoten nach Berufsgruppen und Regionen. Diesbezüglich liegen dem Bundesamt allerdings keine differenzierten Daten vor.

---

<sup>1</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.) (2019).

**Abbildung 20:** Auf 100 Arbeitsstellen für Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw) kamen im Juli 2019 ... Arbeitslose



Anmerkung: Stellen inklusive Arbeitnehmerüberlassung.

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

## 4. Schienenfahrzeugführer

### 4.1. Struktur der Beschäftigten

Wie in den Jahren zuvor entwickelte sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr in Deutschland im Jahr 2018 weiterhin positiv. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren zum Stichtag 31.12.2018 insgesamt 31.634 Schienenfahrzeugführer sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 4). Dies entsprach einem Anstieg im Vergleich zum Jahr 2017 von rund 4,9 Prozent. Ergänzend waren 498 Personen in einem geringfügigen Beschäftigungsverhältnis als Lokführer tätig, rund 13,7 Prozent mehr als im Jahr 2017. Die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten nahm im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 20,5 Prozent auf insgesamt 1.854 zu. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit im Vergleichszeitraum auf rund 5,9 Prozent.

Beschäftigungs-  
entwicklung

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

	2016		2017		2018	
Insgesamt	29.295	(100)	30.147	(100)	31.634	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	28.169	(96,2)	28.927	(96,0)	30.307	(95,8)
Frauen	1.126	(3,8)	1.220	(4,0)	1.327	(4,2)
Deutsche	28.109	(96,0)	28.803	(95,5)	30.079	(95,1)
Ausländer	1.183	(4,0)	1.340	(4,4)	1.553	(4,9)
unter 25 Jahre	1.673	(5,7)	1.664	(5,5)	1.742	(5,5)
25 bis unter 55 Jahre	22.352	(76,3)	22.657	(75,2)	23.410	(74,0)
55 bis unter 65 Jahre	5.197	(17,7)	5.757	(19,1)	6.397	(20,2)
65 Jahre und älter	73	(0,3)	69	(0,2)	85	(0,3)
in Vollzeit	28.041	(95,7)	28.608	(94,9)	29.780	(94,1)
in Teilzeit	1.254	(4,3)	1.539	(5,1)	1.854	(5,9)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	2.106	(7,2)	2.149	(7,1)	2.225	(7,0)
mit anerkanntem Berufsabschluss	25.333	(86,5)	26.094	(86,6)	27.385	(86,6)
mit akademischem Berufsabschluss	351	(1,2)	436	(1,4)	576	(1,8)
Ausbildung unbekannt	1.505	(5,1)	1.468	(4,9)	1.448	(4,6)

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

Der Frauenanteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte auf rund 4,2 Prozent. Im Vergleich zu anderen Branchen bzw. Berufsgruppen fiel die Frauenquote damit immer noch relativ gering aus. Bei der Deutschen Bahn AG lag der Frauenanteil im Jahr 2018 auf Konzernebene bei rund

Frauenquote

23,2 Prozent.<sup>1</sup> Bei differenzierter Betrachtung der für Schienenfahrzeugführer relevanten Geschäftsfelder lag der Frauenanteil bei DB Fernverkehr bei insgesamt 27,1 Prozent; bei DB Regio erreichte er rund 16,2 Prozent und bei der Güterverkehrssparte DB Cargo rund 11,3 Prozent. Der Frauenanteil bei DB Cargo stieg moderat gegenüber dem Vorjahreswert an. Aussagen zum Anteil der Lokführerinnen innerhalb der Geschäftsfelder lassen sich auf Grundlage der Ausweisungen im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG nicht treffen.

In allen Altersgruppen nahm die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 absolut zu. In der Altersgruppe der unter 25-Jährigen stieg die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleichszeitraum um 4,7 Prozent auf 1.742. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stagnierte damit bei rund von 5,5 Prozent. Auf die Gruppe der 25- bis 54-Jährigen entfiel im Jahr 2018 mit 23.410 Beschäftigten der größte Anteilswert. Im Vergleich zum Jahr 2017 zeigte sich in dieser Gruppe ein Wachstum der Beschäftigten von rund 3,3 Prozent. Mit einem Zuwachs um 1,1 Prozentpunkte auf rund 20,2 Prozent verbuchte die Altersgruppe der 55- bis unter 65-Jährigen den größten Anteilzuwachs.

Altersstruktur

Lediglich geringe Änderungen zeigten sich im Jahr 2018 in der Struktur der Bildungs- bzw. Berufsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführer. Der Anteil von Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss lag wie im Jahr 2017 bei rund 86,6 Prozent. Absolut nahm die Anzahl der Beschäftigten dieser Bildungsklasse um 4,9 Prozent auf 27.385 zu. Die Anzahl der Beschäftigten mit akademischem Berufsabschluss wuchs im Vergleich zum Vorjahr um rund 32,1 Prozent auf 576. Dies entsprach rund 1,8 Prozent der Gesamtbeschäftigten. Ein leichter Anstieg zeigte sich im Jahr 2018 gleichsam bei den Beschäftigten ohne Bildungsabschluss. Allerdings war ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten im Vergleich zum Jahr 2017 ebenso rückläufig, wie jener der Beschäftigten mit unbekannter Ausbildung.

Beruflicher Abschluss

Die Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 15,9 Prozent auf 1.553. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich damit auf rund 4,9 Prozent. Ein Grund für den vergleichsweise geringen Ausländeranteil dürften die erforderlichen deutschen Sprachkenntnisse sein. Der größte Anteil der Schienenfahrzeugführer mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stammte im Jahr 2018 mit rund 58 Prozent aus europäischen Nicht-EU-Staaten, gefolgt von Schienenfahrzeugführern aus EU-Staaten mit einem Anteil von rund 34,0 Prozent (siehe Tabelle 5). Annähernd jeder zweite ausländische Schienenfahrzeugführer besaß im Jahr 2018 die türkische Staatsangehörigkeit (755 Beschäftigte bzw. 48,6 Prozent). Die zweitgrößte Gruppe mit insgesamt 101 Beschäftigten bildeten Lokführer mit italienischer Staatsbürgerschaft. Ihr Anteil an al-

Ausländeranteil

<sup>1</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2018, Berlin.

len sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführern mit ausländischer Staatsangehörigkeit betrug im Jahr 2018 rund 6,5 Prozent.

**Tabelle 5:** Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsuntergruppe „5220 Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr“ nach Staatsangehörigkeit, Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2016		2017		2018	
Ausland	1.183	(100)	1.340	(100)	1.553	(100)
darunter:						
EU ohne Deutschland	376	(31,8)	439	(32,8)	528	(34,0)
Europa ohne EU	741	(62,6)	820	(61,2)	903	(58,1)
Afrika gesamt	36	(3,0)	38	(2,8)	45	(2,9)
Amerika gesamt	9	(0,8)	10	(0,7)	15	(1,0)
Asien gesamt	21	(1,8)	33	(2,5)	62	(4,0)

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

#### 4.2. Arbeitsbedingungen

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

Tätigkeitsprofil

Die Tauglichkeit der Triebfahrzeugführer wird von anerkannten Ärzten und Psychologen bescheinigt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nutzt diese Informationen zur Pflege des Triebfahrzeugführerscheinregisters und für Zwecke der Entziehung/Aussetzung bzw. Erteilung. Die Anforderungen an die physische sowie psychische Belastbarkeit lassen sich der Triebfahrzeugführerschein-Verordnung (TfV) entnehmen. Triebfahrzeugführer sehen sich in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren

Gesundheit

ausgesetzt. Beispielsweise können körperliche Betätigung, Stresssituationen, Schichtarbeit und Arbeiten unter wechselnden Wetterbedingungen die gesundheitliche Verfassung von Schienenfahrzeugführern negativ beeinflussen. Der jährlich von der BKK veröffentlichte Gesundheitsreport gibt Auskunft über die gesundheitliche Situation von Schienenfahrzeugführern. Im Jahr 2017 gehörte die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ – wie bereits in früheren Jahren – zu den zehn Berufsgruppen mit den meisten Arbeitsunfähigkeitstagen (AU-Tagen). Während im branchenübergreifenden Durchschnitt ein Beschäftigter im Jahr 2017 rund 17,7 Tage krankheitsbedingt der Arbeit fernblieb, waren es bei den Schienenfahrzeugführern 26,7 Tage. Dabei dauerte ein einzelner Krankheitsfall im Durchschnitt 16,9 Tage. Bei der Anzahl von AU-Tagen aufgrund psychischer Störungen belegte diese Berufsgruppe weiterhin einen der vorderen Plätze. Tabelle 6 stellt die Entwicklung ausgewählter AU-Kennzahlen im Zusammenhang mit psychischen Störungen für Schienenfahrzeugführer für den Zeitraum von 2015 bis 2017 dar. Demnach stieg die Anzahl der AU-Fälle je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder in dieser Fallgruppe im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Prozent auf 152. Im Jahr 2016 betrug der Anstieg noch rund 7,4 Prozent. Die Anzahl der AU-Tage je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Prozent auf 4.276, nachdem im Jahr 2016 noch ein massiver Anstieg um rund 28 Prozent zu beobachten gewesen war. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls lag im Jahr 2017 bei rund 28 Tagen, nach rund 29 Tagen im Jahr 2016.

**Tabelle 6:** *Entwicklung der AU-Kennzahlen der Schienenfahrzeugführer aufgrund von psychischen Störungen für den Zeitraum von 2015 bis 2017*

	2015	2016	2017
AU-Fälle (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	136	146	152
AU-Tage (je 1.000 beschäftigte Mitglieder)	3.277	4.197	4.276
Tage je Fall	24	29	28

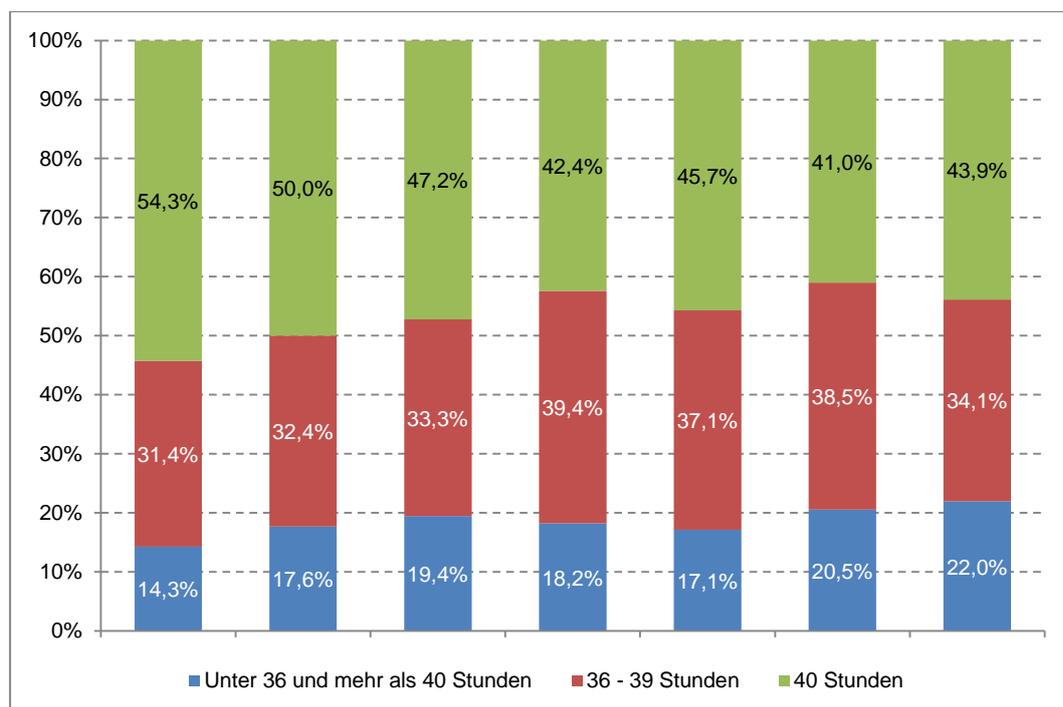
Quelle: BKK Gesundheitsreport. Eigene Darstellung.

Eine Vielzahl der Schienenfahrzeugführer arbeitet in den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schichtbetrieb. Die Dienstplanung unterliegt den gesetzlichen Arbeitszeitvorgaben. Der Schichtbetrieb der Lokomotivführer im Güterverkehr ist häufig von Früh-, Spät- und Nachtschichten geprägt. Regelmäßig sind Einsätze an Feiertagen und Wochenenden zu leisten. Aufgrund der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland sowie des anhaltend hohen Fachkräftebedarfs versuchten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2018 weiterhin, die zulässigen Arbeitszeiten bei der Gestaltung der Dienstpläne nach Möglichkeit auszuschöpfen. Ein darüber hinausgehender Personalbedarf wurde von den Unternehmen nach Möglichkeit über Leihpersonal kompensiert. Abbildung 21 stellt die Entwicklung der normalerweise je Woche geleisteten Arbeitszeiten

Arbeitszeiten

von Triebfahrzeugführern für den Zeitraum von 2012 bis 2018 dar. Wie in den Jahren zuvor ging der größte Anteil der Schienenfahrzeugführer im Jahr 2018 seiner Tätigkeit im Rahmen einer 40-Stundenwoche nach. Ihr Anteil an der Gesamtheit der erwerbstätigen Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr betrug rund 43,9 Prozent. Weitere rund 34,1 Prozent der Lokomotivführer leisteten im Jahr 2018 eine durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von 36 bis 39 Stunden. Bei den verbleibenden rund 22,0 Prozent der Schienenfahrzeugführer belief sich die Wochenarbeitszeit entweder auf weniger als 36 oder mehr als 40 Stunden.

**Abbildung 21:** Erwerbstätige Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr nach normalerweise je Woche geleisteten Arbeitsstunden im Zeitraum von 2012 bis 2018 (Anteile in Prozent)



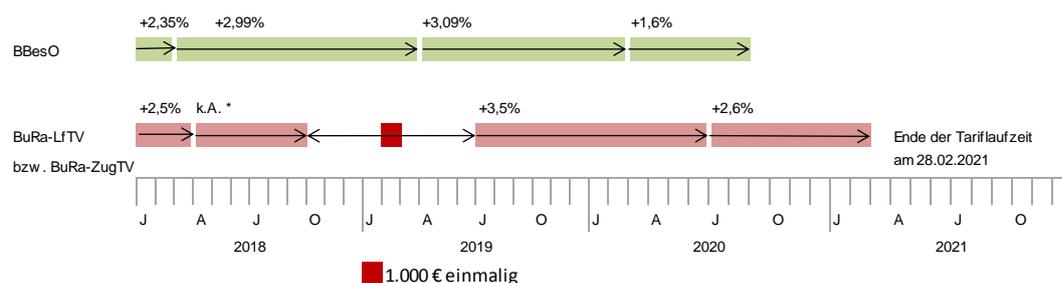
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 1 Reihe 4.1, Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung

Im Dezember 2018 bzw. Januar 2019 wurden von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft e.V. (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) jeweils neue Tarifabschlüsse mit den Arbeitgebervertretern (DB AG bzw. Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.) abgeschlossen. Beide Tarifverträge beinhalten eine Lohnerhöhung von insgesamt 6,1 Prozent in zwei Stufen. Dies schließt ein Wahlmodell für die zweite Stufe ein. In der ersten Stufe wird zum 01. Juli 2019 eine Lohnerhöhung von 3,5 Prozent gültig. In der zweiten Stufe zum 01. Juli 2020 besteht die Wahlmöglichkeit zwischen einer Lohnerhöhung von 2,6 Prozent, sechs Tagen zusätzlichem Urlaub oder einer Verkürzung der Arbeitszeit. Für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 Euro vereinbart, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde. Des Weiteren wurden eine Erhöhung der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersvorsorge, eine Anhebung des Mietkostenzuschusses, Zulagenerhöhungen und eine flexible Zeitentnahme aus dem Langzeitkonto der Beschäf-

Tarifverträge

tigten vereinbart. Die Tarifverträge haben jeweils eine Laufzeit von 29 Monaten und erstrecken sich über den Zeitraum vom 1. Oktober 2018 bis zum 28. Februar 2021. Hierzu zählt insbesondere der Flächentarifvertrag BuRa-ZugTV, an dem sich die Tarifabschlüsse zahlreicher bedeutender privater Eisenbahnverkehrsunternehmen orientieren, insbesondere im Bereich des Schienengüterverkehrs. Abbildung 22 fasst die Entwicklungen bzw. die prozentualen Steigerungsraten der beschriebenen Tariflöhne sowie der Besoldung für verbeamtete Lokführer zusammen.

**Abbildung 22:** Lohnentwicklung von Lokomotivführern im Zeitraum von 2015 bis 2019



\* Die prozentuale Veränderung steht in Abhängigkeit zur individuellen Eingruppierung/-stufung.

Quellen: BBesO, BuRa-LfTV, BuRa-ZugTV

Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht jährlich einen Sicherheitsbericht zu den signifikanten Eisenbahnunfällen auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland.<sup>1</sup> Hierunter fallen Unfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde, erheblicher Sachschaden entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen auftraten. Aufgrund von Unterschieden bei den Erfassungskriterien ergeben sich bei den angeführten Fallzahlen teils größere Abweichungen im Vergleich zu den Angaben des Statistischen Bundesamtes. Im Jahr 2017 ereigneten sich insgesamt 346 signifikante Eisenbahnunfälle. Im Vergleich zum Jahr 2016 war dies ein Anstieg von rund 12 Prozent. Der Anstieg war vorrangig auf die Unfallarten „Unfälle mit Personenschaden“ und „Bahnübergangsunfälle“ zurückzuführen. Insgesamt wurden im Jahr 2017 165 Personen schwer verletzt, darunter 41 Fahrgäste und 21 Bedienstete. Dies war der höchste Wert seit Beginn der Erfassung dieses Indikators im Jahr 2007. Im Vergleich zum Jahr 2016 stieg die Anzahl der schwerverletzten Fahrgäste um 8 Personen bzw. rund 24 Prozent und der schwerverletzten Bediensteten um 7 Personen bzw. 60 Prozent. Der Anstieg war vor allem auf die Zugkollision am 5. Dezember 2017 zwischen Weißenburg und Meerbusch-Osterath zurückzuführen. Die bei Eisenbahnunfällen getöteten Personen bezifferten sich im Jahr 2017 auf 157 Personen. Dies entsprach einem Anstieg von rund 5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der überwiegende Anteil der Todesfälle entfiel mit zusammen rund 90 Prozent auf die Kategorien „Benutzer von Bahnübergängen“ und „unbefugte Personen auf Eisenbahnan-

Unfälle

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

lagen“. Tabelle 7 fasst die Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn für den Zeitraum von 2009 bis 2017 zusammen.

**Tabelle 7:** Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn im Zeitraum von 2009 bis 2017

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Signifikante Unfälle	310	297	285	289	301	333	306	310	346
Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen	118	118	147	115	107	109	118	145	165
Schwerverletzte Fahrgäste	13	8	33	9	6	13	16	33	41
Schwerverletzte Bedienstete	18	18	28	10	18	9	8	13	21
Getötete bei Eisenbahnunfällen	170	146	140	138	137	160	130	150	157
Getötete Fahrgäste	3	0	9	3	0	0	3	7	2
Getötete Bedienstete	4	8	10	9	8	8	11	10	10
Suizide	875	899	853	872	834	781	806	798	771

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

### 4.3. Berufliche Bildung

Die berufliche Qualifizierung zum Schienenfahrzeugführer kann über unterschiedliche Bildungswege erreicht werden. Einerseits besteht die Möglichkeit, eine duale Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – zu absolvieren. Andererseits können insbesondere Berufsumsteiger die erforderliche berufliche Qualifikation im Rahmen einer mehrmonatigen Weiterbildung bzw. Umschulung zum Triebfahrzeugführer erlangen. Aufgrund des bereits seit mehreren Jahren bestehenden hohen Personalbedarfs existiert seitens Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie spezialisierter Gesellschaften mittlerweile ein vielfältiges Angebot im Bereich der Aus- und Weiterbildung. Der Beruf „Eisenbahner im Betriebsdienst“ ist ein staatlich anerkannter Ausbildungsberuf, bei dem die Fachrichtungen „Fahrweg“ und „Lokführer und Transport“ unterschieden werden. Die dreijährige duale Ausbildung wird von einer Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten. Basis für den Ablauf der Ausbildung ist der Rahmenplan in Verbindung mit der Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst vom 15. Juli 2004. Die theoretische Ausbildung legt den Fokus auf die Vermittlung von erforderlichen Kernkompetenzen, die für das fehlerfreie Bedienen der Triebfahrzeuge im Fahrbetrieb notwendig sind, sowie Kenntnissen bezüglich der Signalanlagen. Die praktische Ausbildung erfolgt im jeweiligen Ausbildungsbetrieb. Die Berufsausbildung umfasst diverse Lernfelder, u.a. zur Sicherheit, Prüfung und Bedienung von Triebfahrzeugen sowie zur (Signal-)Technik.

Qualifizierung  
- Ausbildung

Die mehrmonatige Weiterbildung bzw. Umschulung zum Triebfahrzeugführer richtet sich hauptsächlich an Interessenten, die bereits eine andere Ausbildung absolviert haben bzw. bereits im Berufsleben aktiv waren. Bei Erfüllung aller psychischen und physischen Voraussetzungen kann im Rahmen der neun bis elf Monate dauernden Bildungsmaßnahme die Qualifikation zum Schienenfahrzeugführer erreicht werden. In den ersten drei

Qualifizierung  
- Weiterbildung

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

Tabelle 8 stellt die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse der Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – im Zeitraum von 2012 bis 2018 dar. Während sich die Anzahl der Ausbildungsverträge in den Jahren 2012 bis 2014 zunächst stetig erhöhte, war sie im Zeitraum von 2015 bis 2017 rückläufig. Im Jahr 2018 nahm die Anzahl der Ausbildungsverträge im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,7 Prozent auf insgesamt 1.524 zu. Mit insgesamt 621 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen wurde im Jahr 2018 zugleich die diesbezüglich höchste Anzahl der letzten Jahre registriert. Die Anzahl der Frauen unter den Auszubildenden erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um 18,2 Prozent auf insgesamt 78. Mit einem Anteil von 5,4 Prozent an allen bestehenden Ausbildungsverträgen waren weibliche Auszubildende im Jahr 2018 jedoch weiterhin stark unterrepräsentiert.

Berufsausbildung  
- Ausbildungsstatistik

**Tabelle 8:** Ausbildungsberuf "Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport" – Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2012 bis 2018

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	Insgesamt		Insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2012	1.374	87	1.461	615	396	372	48	36	6	90
2013	1.485	87	1.572	558	408	378	51	18	12	81
2014	1.536	90	1.626	552	483	429	33	30	9	72
2015	1.488	72	1.560	528	543	492	51	21	9	84
2016	1.413	60	1.473	510	549	486	48	36	12	96
2017	1.362	66	1.428	492	483	438	57	33	6	93
2018	1.449	78	1.524	621	489	444	42	30	9	81

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

Die Anzahl der vorzeitig aufgelösten Ausbildungsverträge war zuletzt rückläufig. Im Vergleich zum Jahr 2017 nahm die Anzahl der vorzeitig gelösten Verträge im Jahr 2018 um rund 13 Prozent auf 81 ab. Dabei gingen vor allem die Vertragslösungen im ersten Lehrjahr zurück. Insgesamt nahmen 489 Prüflinge im Jahr 2018 an der Abschlussprüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – teil, davon 444 Auszubildende mit Erfolg. Dies entsprach einer Erfolgsquote von rund 91 Prozent. Sie lag damit leicht oberhalb des bundesdeutschen Durchschnitts aller Ausbildungsberufe.

Tabelle 9 gibt die sogenannten Lösungsquoten von Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst wider. Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse. Sie wird regelmäßig vom Bundesinstitut für Berufsbildung veröffentlicht. Im Jahr 2017 betrug die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe rund 25,7 Prozent. Mit rund 16,0 Prozent lag die Lösungsquote der Eisenbahner im Betriebsdienst signifikant niedriger. Während sich die Lösungsquote aller Ausbildungsberufe vergleichsweise stabil bis leicht steigend verhält, unterlag die Lösungsquote der Eisenbahner im Betriebsdienst im Zeitraum von 2010 bis 2017 vergleichsweise großen Schwankungen – insbesondere in Ostdeutschland.

Lösungsquote

**Tabelle 9:** Lösungsquoten der Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst – alle Fachrichtungen – im Zeitraum von 2010 bis 2017 (Angaben in Prozent)

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen)		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2010	23,0	12,6	14,1	7,1
2011	24,4	10,9	10,7	11,5
2012	24,4	15,0	15,7	11,6
2013	25,0	13,2	13,4	12,2
2014	24,7	10,4	12,1	4,6
2015	24,9	14,6	13,8	17,0
2016	25,8	14,8	15,1	13,8
2017	25,7	16,0	16,4	14,3

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Darstellung.

Die Bundesagentur für Arbeit informiert in ihrer Förderstatistik über erfolgte Förderungen bzw. Teilnahmen von Personen an Maßnahmen der aktiven Arbeitsförderung (§ 3 SGB III Abs. 4) sowie Leistungen zur Eingliederung (§ 16 SGB II) des Bundes. Eine entsprechende Berücksichtigung finden Förderungen, sobald für eine Person bzw. im Rahmen der Teilnahme an der Maßnahme der aktiven Arbeitsförderung eine Zahlung geleistet wird. Die Anzahl der Förderfälle ist dabei unabhängig von der Anzahl der geförderten Personen. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit nahmen im Jahr 2018 im Jahresdurchschnitt 882 Personen an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung mit dem Schulungsziel „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ teil (siehe Tabelle 10). Der vergleichsweise hohe Wert des Vorjahres wurde damit

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW

im Jahr 2018 nochmals übertroffen. Die Teilnehmer an der oben beschriebenen Weiterbildung zum Triebfahrzeugführer werden in der Regel der Gruppe „FbW sonstige berufliche Weiterbildung“ statistisch zugeordnet. In dieser Kategorie war im Zeitraum von 2012 bis 2018 ein starkes Wachstum zu beobachten. Zählten in dieser Kategorie im Jahr 2012 noch 107 Personen zum Teilnehmerbestand, so waren es im Jahr 2018 bereits 869.

**Tabelle 10:** Teilnehmerbestand in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ – Gleitende Jahresdurchschnitte

Berichtsjahr	FbW	darunter	
	insgesamt	FbW mit Abschluss	FbW sonstige berufliche Weiterbildung
	Jahresdurchschnitt (JD)		
2012	137	30	107
2013	216	51	165
2014	276	28	248
2015	407	21	387
2016	499	11	488
2017	738	12	726
2018	882	13	869

Anmerkung: Nur bei Maßnahmen mit Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf zielt die Förderung der beruflichen Weiterbildung auf eine Vollqualifizierung für den Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“. Unter "sonstige berufliche Weiterbildung" werden Maßnahmen beruflicher Weiterbildung zusammengefasst, die auf die Vermittlung von Fertigkeiten abzielen, die in einem grundsätzlich schon erlernten Beruf oder bereits ausgeübtem Berufsfeld Verwendung finden und inhaltlich einem in der Klassifikation der Berufe 2010 genannten Beruf zugeordnet werden. Darüber hinaus werden die Maßnahmen zum Nachholen der Abschlussprüfung sowie Weiterbildungen, die zu einer zertifizierten Teilqualifikation führen, hinzugezählt.

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

Der grundsätzlich europaweit gültige Triebfahrzeugführerschein wird gemäß der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) als behördliches Dokument durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt. Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung ergeben sich aus der TfV und deren Anlagen. Dementsprechend müssen Bewerber für den Erhalt des Triebfahrzeugführerscheins in der Regel mindestens 20 Jahre alt sein, über einen Schulabschluss im Sekundarbereich I verfügen und die erfolgreiche Prüfung zum Triebfahrzeugführer nachweisen können. Darüber hinaus muss von den anerkannten Ärzten bzw. Psychologen die geforderte körperliche und geistige Tauglichkeit bescheinigt werden. Die Gültigkeit des Triebfahrzeugführerscheins ist auf zehn Jahre begrenzt und kann dann jeweils um weitere zehn Jahre verlängert werden. Der alleinige Besitz des Triebfahrzeugführerscheins berechtigt den Inhaber nicht zum Führen eines Triebfahrzeugs. Hierfür sind Zusatzbescheinigungen zu erwerben bzw. nachzuweisen. Zur Erfüllung der behördlichen Aufgabe wurde beim EBA eine Triebfahrzeugführerscheinstelle eingerichtet, die ein entsprechendes Register der Triebfahrzeugführerscheine führt sowie verantwortlich für die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen sowie von Ärzten und Psychologen zeichnet. Im Jahr 2019 blieb die Anzahl der vom EBA ausgewiesenen, an-

Triebfahrzeugführerschein

erkannten Schulungseinrichtungen im Vergleich zum Vorjahr konstant (2017: 124, 2018: 140, 2019: 140). Die Anzahl der Prüfungsorganisationen (2017: 249, 2018: 288, 2019: 325), Ärzte (2017: 134, 2018: 148, 2019: 173) und Psychologen (2017: 38, 2018: 45; 2019: 55) hat sich im Vorjahresvergleich nochmals deutlich erhöht.<sup>1</sup>

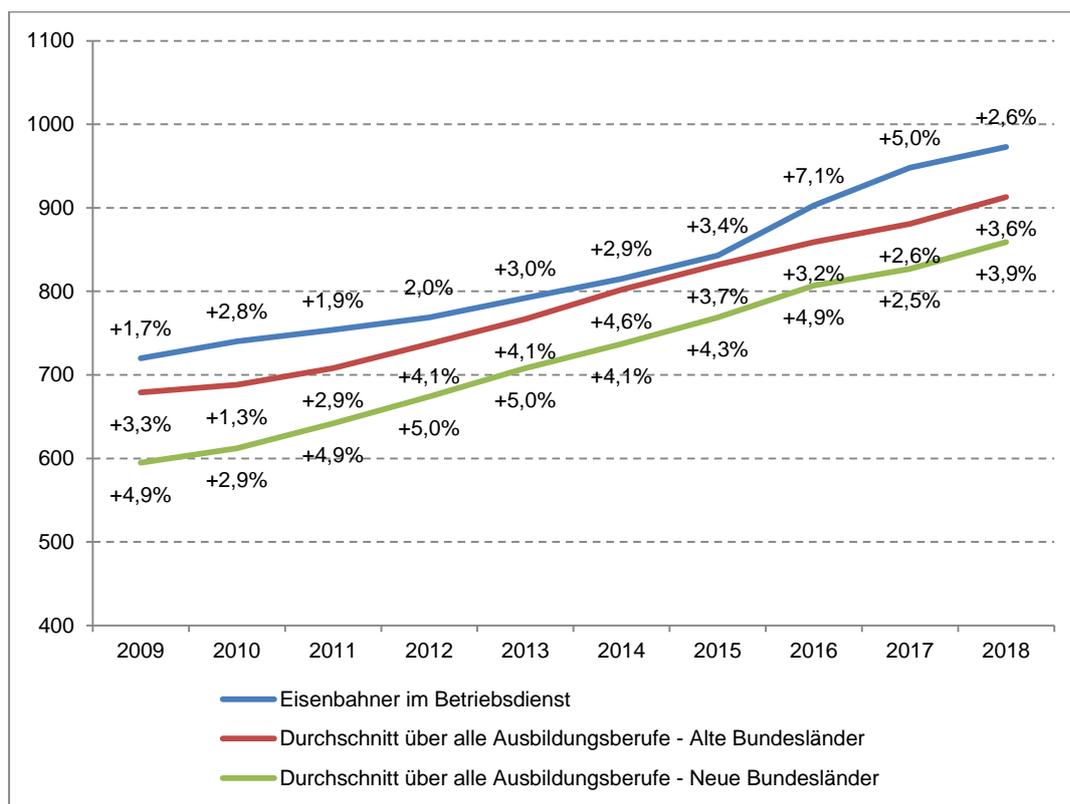
Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung lag die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) im Jahr 2018 bei monatlich 973 Euro. Dabei betrug die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung im ersten Ausbildungsjahr 904 Euro, im zweiten Ausbildungsjahr 973 Euro und im dritten Ausbildungsjahr 1.041 Euro. Die Entwicklung der durchschnittlichen tariflichen Ausbildungsvergütung für angehende Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) ist für den Zeitraum von 2010 bis 2018 Abbildung 23 zu entnehmen. Nach den deutlichen prozentualen Steigerungen der Ausbildungsvergütung in den Jahren 2016 (7,1 Prozent) und 2017 (5,0 Prozent) wurde im Jahr 2018 ein vergleichsweise moderateres Vergütungsplus in Höhe von 2,6 Prozent erzielt. Dies blieb deutlich hinter dem Durchschnitt aller Ausbildungsberufe in Deutschland im Jahr 2018 in Höhe von 3,6 Prozent in den alten Bundesländern und 3,9 Prozent in den jungen Bundesländern zurück. Im Rahmen der im Dezember 2018 bzw. Januar 2019 jeweils geschlossenen neuen Tarifverträge zwischen Arbeitgebervertretern und EVG bzw. GDL wurde vereinbart, dass die Ausbildungs- und Studienvergütung insgesamt um 100 Euro (60 Euro zum 1. Juli 2019 sowie 40 Euro zum 1. Juli 2020) erhöht wird. Für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 460 Euro für Auszubildende und Studierende vereinbart.

Ausbildungsvergütung

---

<sup>1</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Eisenbahn-Bundesamt (versch. Jahrgänge).

**Abbildung 23:** Durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung im Zeitraum von 2009 bis 2018 in Euro (Angaben zum prozentualen Anstieg zum Vorjahr in Prozent)



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

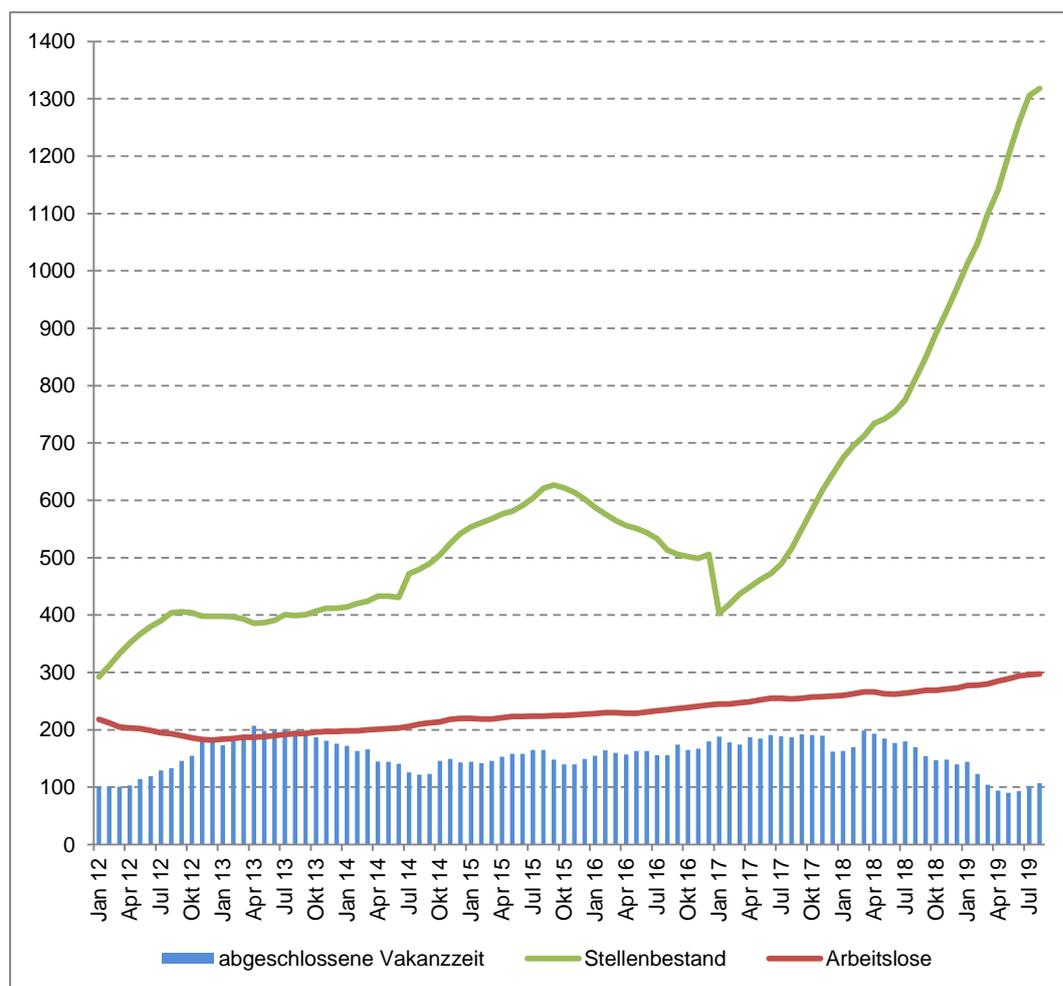
#### 4.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 24 gibt auf Grundlage von Angaben der Bundesagentur für Arbeit einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ für den Zeitraum von Januar 2012 bis einschließlich August 2019. Dargestellt werden die monatliche zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitslosen und der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland sowie die Vakanzzeiten. Danach liegt die Zahl der offenen Stellen im gesamten Betrachtungszeitraum erheblich über der Zahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Seit Januar 2017 ist dabei ein massiver Anstieg der offenen Stellen zu beobachten. So hat sich deren Anzahl von Januar 2017 bis August 2019 auf 1.318 mehr als verdreifacht. Im Vergleich dazu wuchs die Anzahl der Arbeitslosen von Januar 2017 (245 Arbeitslose) bis August 2019 (297 Arbeitslose) nur moderat. Hierunter fallen allerdings auch Arbeitslose, die aufgrund von langfristigen Erkrankungen, Arbeitsunfällen o.ä. keiner weiteren Beschäftigung mehr als Lokführer nachgehen können. Entsprechend berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen mit dem Bundesamt weiterhin von Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen. Trotz der zunehmenden Diskrepanz zwischen offenen Stellen und Arbeitslosen ging die abgeschlossene Vakanzzeit von 188 Tagen im Januar 2017 auf 107 Tage im August 2019 zurück, d.h. die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung sank. Angesichts der anhaltend

Arbeitslose,  
Arbeitsuchende und  
offene Stellen

angespannten Arbeitsmarktlage richten Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fokus bei der Suche nach Personal im Allgemeinen und Lokführern im Speziellen teils gezielt auf neue Zielgruppen, beispielsweise Studienabbrecher, Quereinsteiger sowie Alleinerziehende. Daneben werden zunehmend Rahmenbedingungen geschaffen, mit deren Hilfe bestimmten Bewerbergruppen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf bzw. Ausbildung erleichtert werden soll, beispielsweise Kinderbetreuungsangebote für Alleinerziehende oder die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit.

**Abbildung 24:** Anzahl der offenen Stellen und Arbeitslosen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" im Zeitraum von Januar 2012 bis August 2019



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

## 5. Binnenschiffer

### 5.1. Struktur der Beschäftigten

In der deutschen Binnenschifffahrt ging die Anzahl der Beschäftigten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 110 Personen bzw. rund 1,6 Prozent auf 6.805 Personen zurück. Im Jahr 2003 arbeiteten noch 7.690 Personen in der deutschen Binnenschifffahrt. Der Rückgang betraf insbesondere die ge-

Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten

werbliche Güterschifffahrt, deren Anzahl der Beschäftigten im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 7,2 Prozent auf 2.606 abnahm. Die Anzahl der Beschäftigten in der Personenschifffahrt stieg hingegen von 3.854 im Jahr 2016 auf 3.864 im Jahr 2017 leicht an.

Ein deutlicher Rückgang war beim fahrenden Personal zu beobachten. Mit 2.178 Beschäftigten, darunter 438 Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige, verzeichnete die Gesamtzahl des fahrenden Personals in der gewerblichen Güterschifffahrt im Jahr 2017 einen neuen Tiefstand (siehe Abbildung 25). Dies waren 138 Personen bzw. rund 6 Prozent weniger als im Jahr 2016. Im Vergleich zum Jahr 2003 betrug der Rückgang 1.151 Personen bzw. rund 34,6 Prozent. In der Personenschifffahrt nahm die Gesamtzahl des fahrenden Personals von 2.776 Beschäftigten im Jahr 2016 auf 2.753 Beschäftigte, darunter 239 Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige, im Jahr 2017 leicht ab. Im Vergleich zum Jahr 2003 bedeutete dies allerdings immer noch ein Plus von 262 Beschäftigten. Insgesamt belief sich das fahrende Personal in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2017 auf 5.113 Personen, darunter 697 Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige; ein Minus von insgesamt 137 bzw. 962 Beschäftigten im Vergleich zu den Jahren 2016 bzw. 2003.

Entwicklung fahrendes Personal

Im Gegensatz dazu erhöhte sich das Landpersonal in der deutschen Binnenschifffahrt von 1.665 Personen im Jahr 2016 um rund 1,6 Prozent auf 1.692 Personen im Jahr 2017. Personalzuwächsen in der Personenschifffahrt von 1.078 Personen im Jahr 2016 auf 1.111 Personen im Jahr 2017 standen im selben Zeitraum Rückgänge in der gewerblichen Güterschifffahrt von 492 auf 428 Personen gegenüber.

Entwicklung Landpersonal

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt ist seit Jahren rückläufig. Wurden im Jahr 2003 noch 1.169 Unternehmen registriert, so waren es in den Jahren 2016 und 2017 nur noch 863 bzw. 818. Damit lag die Anzahl der Unternehmen in der Binnenschifffahrt im Jahr 2017 um rund 5,2 Prozent unter dem Wert des Vorjahres und um rund 30 Prozent unter dem Wert des Jahres 2003. Ursächlich war insbesondere der Rückgang der Unternehmen in der Güter- und Tankschifffahrt. Deren Anzahl sank von 827 im Jahr 2003 auf 517 bzw. 478 in den Jahren 2016 und 2017 (siehe Abbildung 25). Die Anzahl der Unternehmen in der Personenschifffahrt bewegte sich mit 318 im Jahr 2017 – trotz leichter Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr – hingegen über dem Wert von 2003. In jenem Jahr waren 310 Unternehmen in der Personenschifffahrt tätig.

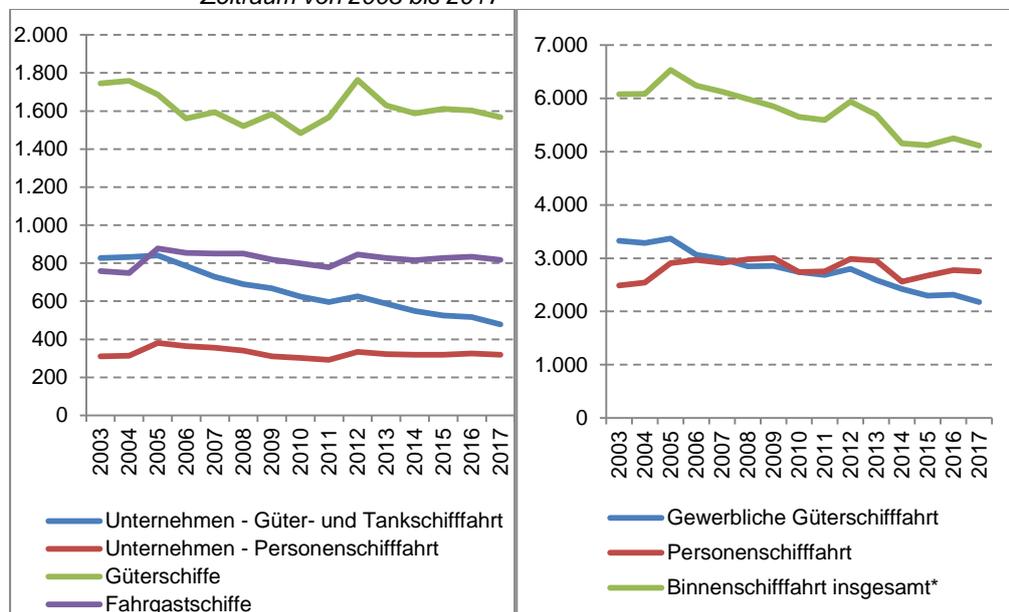
Entwicklung Anzahl der Unternehmen

Gleichsam rückläufig ist seit Jahren die Anzahl der verfügbaren Güterschiffe. Wurden im Jahr 2003 insgesamt noch 1.745 verfügbare Güterschiffe registriert, so reduzierte sich deren Anzahl bis auf 1.567 Einheiten im Jahr 2017. Im Jahr 2016 lag der entsprechende Wert noch bei 1.603 Einheiten. Die Anzahl der Fahrgastschiffe nahm von 834 Einheiten

Entwicklung der verfügbaren Schiffseinheiten

im Jahr 2016 auf insgesamt 818 Einheiten im Jahr 2017 ab. Damit gab es im Jahr 2017 insgesamt 60 verfügbare Fahrgastschiffe mehr als im Jahr 2003.

**Abbildung 25:** Entwicklung der Anzahl des fahrenden Personals (rechte Abb.), der Anzahl der Unternehmen und der Schiffe (linke Abb.) in der deutschen Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2003 bis 2017



\* Einschließlich Werkverkehr.

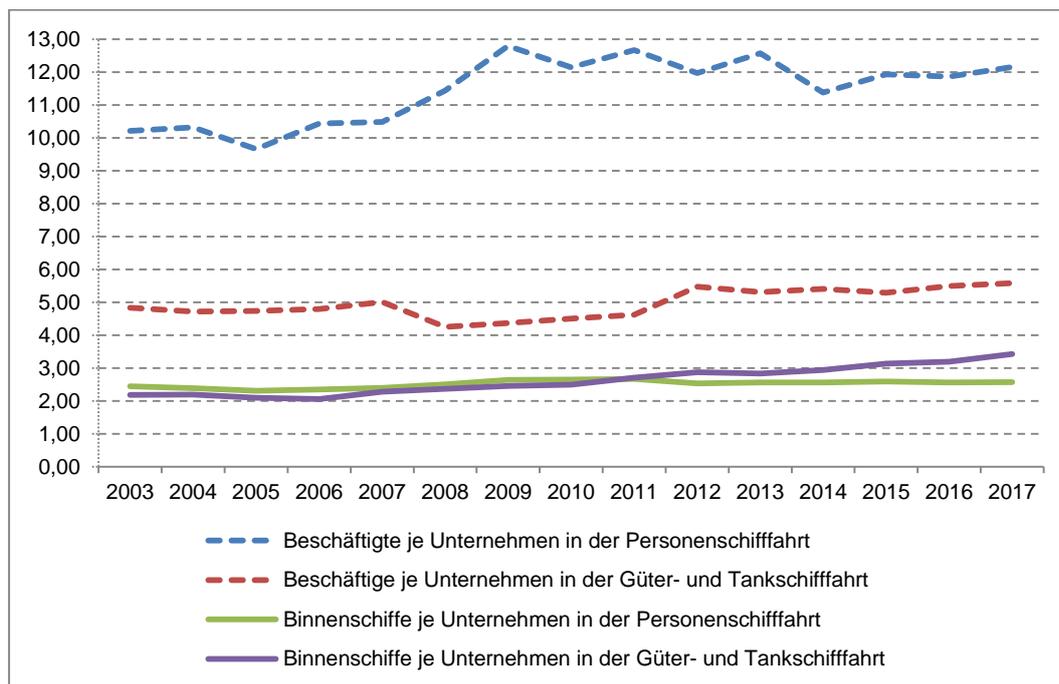
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 4). Eigene Darstellung.

Der prozentuale Rückgang bei der Anzahl der Beschäftigten fiel in den letzten Jahren deutlich niedriger aus als die prozentuale Abnahme bei der Anzahl der Unternehmen. In der deutschen Binnenschifffahrt nahm damit die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten<sup>1</sup> je Unternehmen zu. Waren im Jahr 2003 in der Güter- und Tankschifffahrt durchschnittlich 4,84 Personen je Unternehmen tätig, so stieg dieser Durchschnittswert auf 5,50 Personen im Jahr 2016 bzw. 5,58 Personen im Jahr 2017. Einen ähnlichen Verlauf wies die Personenschifffahrt auf. Hier waren im Jahr 2003 durchschnittlich 10,22 Personen je Unternehmen tätig. In den Jahren 2016 und 2017 waren es im Durchschnitt 11,86 bzw. 12,15 Personen. Die durchschnittliche Anzahl der verfügbaren Binnenschiffe je Unternehmen in der Güter- und Tankschifffahrt ist in den Jahren von 2003 bis 2017 gewachsen. Verfügbaren Unternehmen im Jahr 2003 noch über durchschnittlich 2,18 Binnenschiffe, so waren es im Jahr 2016 im Durchschnitt bereits 3,2 Binnenschiffe und im Jahr 2017 durchschnittlich 3,43 Binnenschiffe. In der Personenschifffahrt stiegen die Durchschnittswerte von 2,45 Schiffen pro Unternehmen im Jahr 2003 auf 2,57 Schiffe pro Unternehmen im Jahr 2017.

Durchschnittliche Anzahl von Beschäftigten und Schiffseinheiten je Unternehmen

<sup>1</sup> Als Beschäftigte gelten tätige Inhaber und unbezahlt mithelfende Familienangehörige sowie alle voll- und teilzeitbeschäftigten Arbeitnehmer und Auszubildende, die in einem Arbeitsverhältnis zum Unternehmen stehen.

**Abbildung 26:** Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten sowie durchschnittliche Anzahl der Binnenschiffe je Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt im Zeitraum 2003 bis 2017



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

Strukturdaten zur Gesamtheit des in der deutschen Binnenschifffahrt tätigen fahrenden Personals sind nicht verfügbar, so dass im Folgenden diesbezüglich auf Ausweisungen der Bundesagentur für Arbeit zu sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführern im Binnen- und Hafenverkehr zurückgegriffen wird.<sup>1</sup> Im Jahr 2018 waren in dieser Berufsgruppe 4.241 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 11). Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen Rückgang um 0,4 Prozent bzw. 18 Beschäftigte, im Vergleich zum Jahr 2016 um 3,5 Prozent bzw. 156 Beschäftigte. Nach wie vor sind in dieser Berufsgruppe überwiegend Männer beschäftigt. Im Jahr 2018 waren es insgesamt 4.002 Männer (94,4 Prozent) und 239 Frauen (5,6 Prozent). Dieses Verhältnis entsprach in etwa jenem der beiden Vorjahre. Weiter angestiegen ist hingegen der Anteil ausländischer Beschäftigter. Er lag im Jahr 2018 mit 897 sozialversicherungspflichtigen Personen bei rund 21,2 Prozent. Zwei Jahre zuvor betrug der Anteil ausländischer Beschäftigter noch rund 20,1 Prozent. Insgesamt waren 3.341 deutsche Schiffsführer im Jahr 2018 sozialversicherungspflichtig beschäftigt und damit 27 Personen weniger als im Jahr 2017. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unter 25 Jahre lag im Jahr 2018 bei 11,0 Prozent und blieb damit im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die Anteile älterer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter gingen im Jahr 2018 im Ver-

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung nach ausgewählten Strukturmerkmalen

<sup>1</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig sind. Dazu gehören unter anderem Auszubildende, Praktikanten, Altersteilzeitbeschäftigte, Werkstudenten. Nicht einbezogen sind dagegen Selbständige und mithelfende Familienangehörige (Bundesagentur für Arbeit).

Angehörige der Berufsgruppe 5242 „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ führen, steuern bzw. navigieren Binnenschiffe oder organisieren und überwachen deren sicheren Betrieb in der Güter- und Fahrgastschifffahrt (KldB 2010 Band 2, Bundesagentur für Arbeit). Es bestehen zwei Anforderungsniveaus: Fachkraft (fachlich ausgerichtete Tätigkeit; zugeordneter Beruf: z.B. Binnenschiffer/-in) und Spezialist (komplexe Spezialistentätigkeit; zugeordneter Beruf: z.B. Schiffsführer (Binnenschifffahrt)).

gleich zum Vorjahr leicht zurück. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen sank von rund 27,2 Prozent im Jahr 2017 auf rund 26,5 Prozent im Jahr 2018, der Anteil der über 65-Jährigen im selben Zeitraum von 3,7 auf 3,6 Prozent. Rund 93,2 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer arbeiteten im Jahr 2018 in Vollzeit, dies bedeutete eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte. Rund 73,0 Prozent der Schiffsführer verfügten im Jahr 2018 über einen anerkannten Berufsabschluss. Dies bedeutete eine Steigerung von 2,6 Prozentpunkten im Vergleich zum Jahr 2016. Einen leichten Anstieg verzeichneten ebenso Beschäftigte ohne beruflichen Abschluss, deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten sich von rund 9,1 Prozent im Jahr 2016 auf rund 10,1 Prozent im Jahr 2018 erhöhte.

**Tabelle 11:** Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ (Berufsgruppe 5242), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2016		2017		2018	
Insgesamt	4.397	(100)	4.259	(100)	4.241	(100)
darunter:						
Männer	4.161	(94,6)	4017	(94,3)	4002	(94,4)
Frauen	236	(5,4)	242	(5,7)	239	(5,6)
Deutsche	3.514	(79,9)	3.368	(79,1)	3.341	(78,8)
Ausländer	881	(20,1)	891	(20,9)	897	(21,2)
unter 25 Jahre	467	(10,6)	469	(11,0)	465	(11,0)
25 bis unter 55 Jahre	2.593	(59,0)	2.480	(58,1)	2.496	(58,9)
55 bis unter 65 Jahre	1.187	(27,0)	1.151	(27,2)	1.126	(26,5)
65 Jahre und älter	150	(3,4)	159	(3,7)	154	(3,6)
in Vollzeit	4.144	(94,2)	3.991	(93,7)	3.953	(93,2)
in Teilzeit	253	(5,8)	268	(6,3)	288	(6,8)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	402	(9,1)	416	(9,7)	428	(10,1)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.140	(71,4)	3.113	(73,1)	3.097	(73,0)
mit akademischem Berufsabschluss	114	(2,6)	105	(2,5)	126	(3,0)
Ausbildung unbekannt	741	(16,9)	625	(14,7)	590	(13,9)

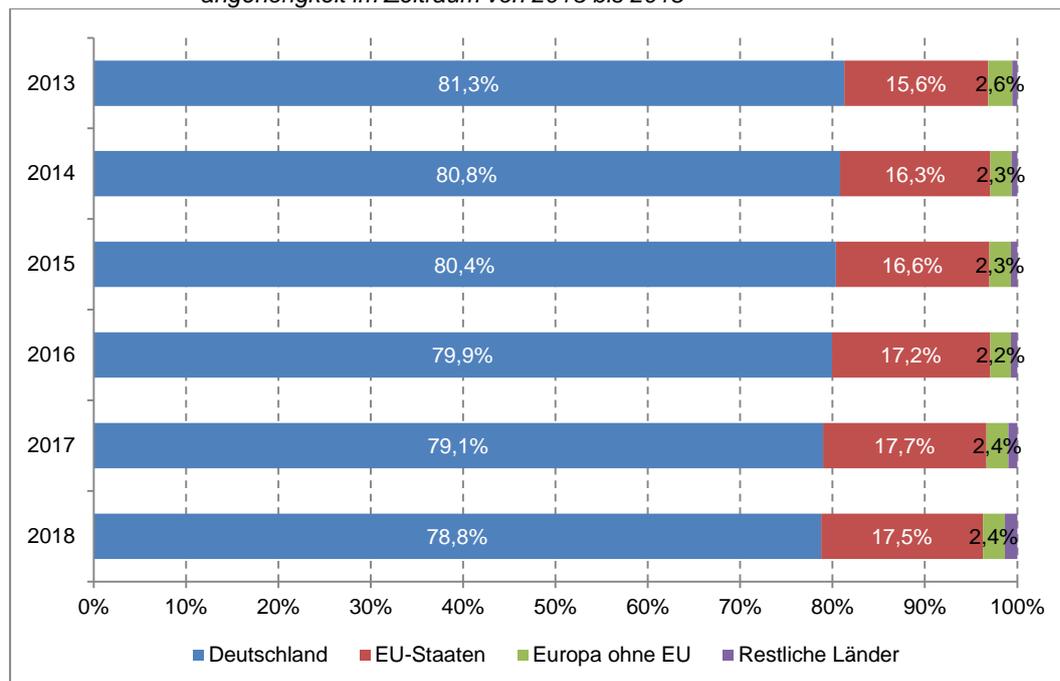
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KIDB 2010)).

Wie Abbildung 27 veranschaulicht, nahm der Anteil deutscher Staatsbürger an der Gesamtheit der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen und Hafenverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2018 kontinuierlich ab. Waren im Jahr 2013 noch rund 81,3 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten deutsche Staatsbürger, so ging deren Anteil bis zum Jahr 2018 auf rund 78,8 Prozent zurück. Im Gegenzug gewannen ausländische Staatsbürger in der deutschen Binnenschifffahrt an Bedeutung. So stieg der Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter mit EU-

Ausländisches  
Personal

Staatsbürgerschaft von rund 15,6 Prozent im Jahr 2013 auf rund 17,5 Prozent im Jahr 2018 an. Der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter aus europäischen Nicht-EU-Staaten blieb im Betrachtungszeitraum relativ stabil und lag im Jahr 2018 bei rund 2,4 Prozent. Der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter aus sonstigen Ländern hat sich von rund 0,5 Prozent im Jahr 2013 auf rund 1,3 Prozent im Jahr 2018 binnen fünf Jahren mehr als verdoppelt.

**Abbildung 27:** Entwicklung der Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsgruppe "5242 Schiffsführer Binnen-, Hafenerkehr" differenziert nach Staatsangehörigkeit im Zeitraum von 2013 bis 2018

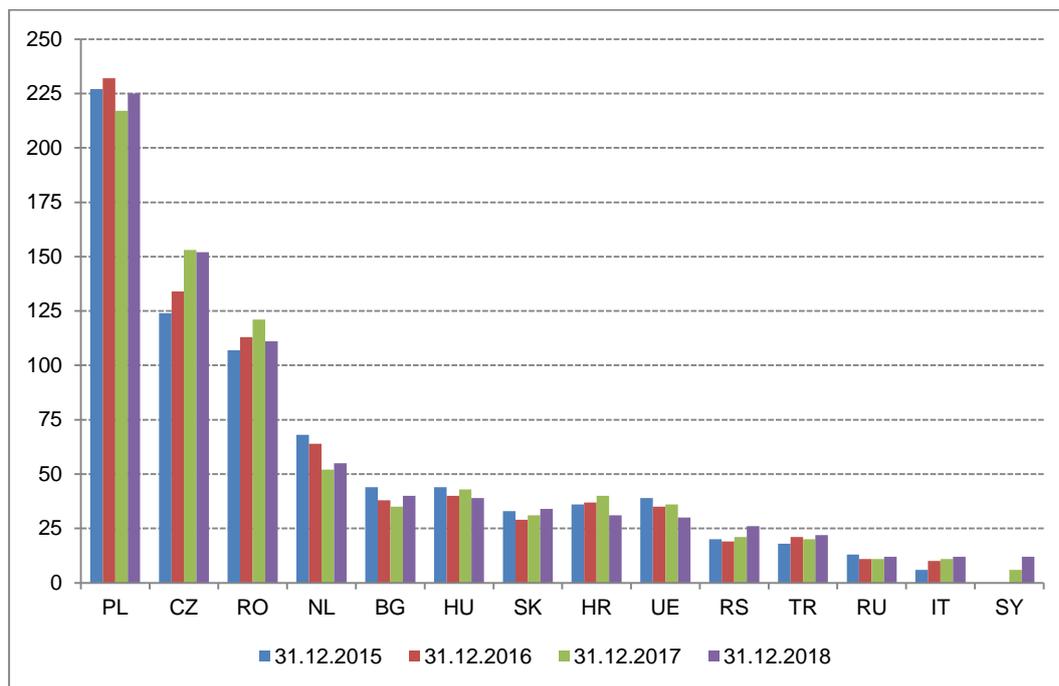


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Unter den ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind polnische Staatsbürger am stärksten vertreten. Deren Anzahl stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 8 auf insgesamt 225 Beschäftigte. An zweiter Stelle lagen zuletzt sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Tschechien, deren Anzahl im Zeitraum von 2015 bis 2018 um rund 22,6 Prozent auf 152 anstieg. Auf den Plätzen drei und vier folgten im Jahr 2018 Staatsbürger aus Rumänien (111 Beschäftigte) und den Niederlanden (55 Beschäftigte). Somit entfielen im Jahr 2018 rund 60,3 Prozent aller ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf diese vier Staaten. Schiffsführer aus Nicht-EU-Staaten stammten im Jahr 2018 hauptsächlich aus der Ukraine (30 Beschäftigte), Serbien (26 Beschäftigte) und der Türkei (22 Beschäftigte). Für das Jahr 2017 weist die Statistik erstmalig sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit einem syrischen Pass aus. Deren Anzahl hat sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr von 6 auf 12 verdoppelt.

Anzahl ausländischer Beschäftigte nach ihrer Herkunft

**Abbildung 28:** Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit ausgewählten ausländischen Staatsbürgerschaften in der Berufsgruppe „5242 Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ im Zeitraum vom 2015 und 2018



Anmerkung: PL=Polen, CZ=Tschechien, RO=Rumänien, NL=Niederlande, BG=Bulgarien, HU=Ungarn, SK=Slowakei, HR=Kroatien, UE=Ukraine, RS=Serbien, TR=Türkei, RU=Russland, IT=Italien, Sy=Syrien.  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

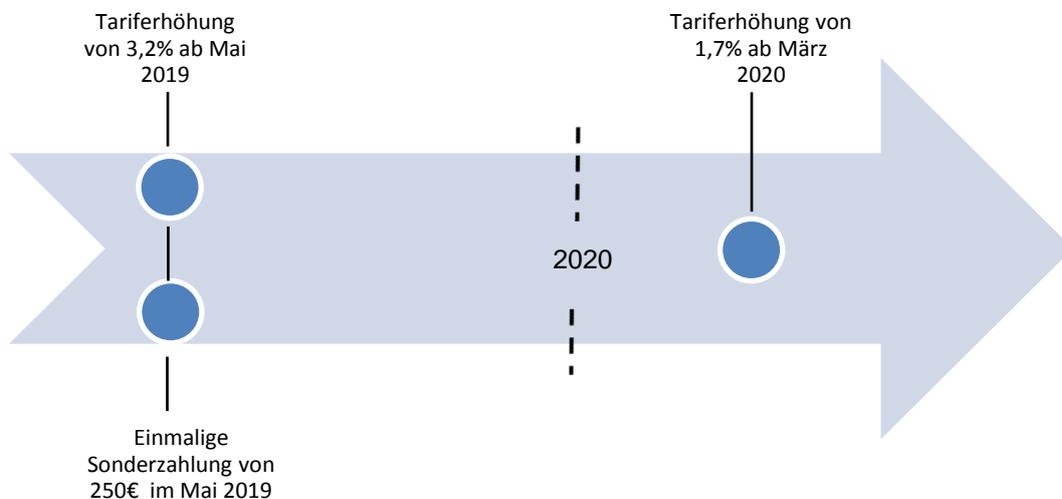
## 5.2. Arbeitsbedingungen

Nach über zweijährigen Verhandlungen wurde im Mai 2019 ein neuer Vergütungstarifvertrag für die Güterbinnenschifffahrt abgeschlossen.<sup>1</sup> Damit wurden bestehende ältere Verträge ersetzt, die bereits zum 31. Dezember 2017 ausgelaufen waren. Der neue Tarifabschluss sieht für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 29. Februar 2020 einen Anstieg der Tarifgehälter um 3,2 Prozent vor. Zum 1. März 2020 ist eine weitere Erhöhung der Tarifgehälter von 1,7 Prozent vereinbart worden. Zusätzlich gab es zum 1. Mai 2019 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro rückwirkend für die Monate März und April 2019. Der Tarifvertrag kann mit einer Frist von 3 Monaten, erstmalig zum 30.04.2021, von den Vertragsparteien (Vereinigte Dienstleistungsgesellschaft e.V. (ver.di) und dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)) gekündigt werden. Die neuen Vergütungstabellen beinhalten neben einer Monatsgrundvergütung eine feste Zulage, Schichtzulagen sowie einen täglichen Verpflegungsmehraufwand in Höhe von 24 Euro (bei einer 24 Stunden Fahrt), bzw. 12 Euro (bei 8 Stunden Einsatz). Ferner ist das Weihnachtsgeld in die monatliche Grundvergütung eingearbeitet worden.

Löhne und Gehälter

<sup>1</sup> Siehe hierzu: Neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschifffahrt in: BDB-Report 2/2019, 16 ff.

**Abbildung 29:** Tarifabschlüsse für das fahrende Personal in der deutschen Güterschifffahrt seit dem 1. Mai 2019



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

Parallel zum Vergütungstarifvertrag wurde ein neuer Rahmentarifvertrag zwischen den beiden Vertragsparteien vereinbart. Notwendig wurden diese Verhandlungen, nachdem die neue europäische Arbeitszeitrichtlinie für die Binnenschifffahrt<sup>1</sup> im Jahre 2014 durch das EU-Parlament beschlossen und am 1. August 2017 durch den Bundesrat als neue Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV)<sup>2</sup> in Kraft gesetzt wurde. Um den speziellen Anforderungen des Binnenschifferberufsalltages gerecht zu werden, ermöglicht die BinSchArbZV eine Flexibilisierung der Arbeitszeit. Die in der BinSchArbZV festgelegten Anforderungen wurden in dem neuen Rahmentarifvertrag implementiert. So werden in der BinSchArbZV Jahreshöchstarbeitszeiten für Binnenschiffer festgelegt. Da gemäß dem alten Tarifvertrag die Schiffseinsatzzeit als persönliche Arbeitszeit angesehen und vergütet wurde, wurden diese Jahreshöchstarbeitszeiten nach der BinSchArbZV überschritten. Deshalb erfolgt nach dem neuen Rahmentarifvertrag eine Umstellung auf die Dokumentation und Vergütung der persönlichen Einsatzzeiten der Besatzungsmitglieder. Am besten lassen sich die Vorgaben der BinSchArbZV mit dem Schichtsystem 1:1, d.h. einer identischen Anzahl an Bord- und Ruhetagen erfüllen.<sup>3</sup> Dadurch errechnen sich insgesamt maximal 183 Bordtage (dies entspricht 81,6 Prozent des vormaligen alten Rahmentarifvertrages) je Besatzungsmitglied in einem Bezugszeitraum von 12 Monaten. Der alte Tarifvertrag sah maximal 224,28 Bordtage bei einer Vollzeittätigkeit vor (Faktor 100) und berechnete sich wie folgt: Im Bezugszeitraum von 365 Kalendertagen wurden 42 Urlaubstage und 9 zusätzliche freie Tage abgezogen. Aus den verbliebenen 314 Kalendertagen ergaben sich bei einer Anwendung der 5-Tage-Woche insgesamt 224,28

Betriebliche Arbeitszeiten

<sup>1</sup> Siehe hierzu EU-Richtlinie 2014/112 des Rates vom 19. Dezember 2014.

<sup>2</sup> Siehe hierzu Verordnung über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV)).

<sup>3</sup> Nach einer Mitgliederumfrage des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ist das 1:1 System das bevorzugte Schichtsystem in der Güterschifffahrt. Siehe hierzu: BDB Report 02/19, S. 16.

Bordtage (Faktor 100). Bei einer konsequenten Anwendung einer 1:1-Fahrt errechnet sich auf das Kalenderjahr bezogen folgende Aufteilung:

- 183 Bordtage, gemäß 1:1-Fahrt (Faktor 81,6)
- 34,3 Urlaubstage (Faktor 81,6)
- 73,2 freie Tage (ergeben sich durch die alte Regelung über die Freizeitgutschrift von 0,4 Tagen pro Bordtag<sup>1</sup>)
- 7,3 zusätzliche freie Tage (aufgrund der Arbeitszeitverkürzung im alten Rahmentarifvertrag, Faktor 81,6)
- 67,2 Verfügungstage

Die langen Kündigungsfristen aus dem alten Rahmentarifvertrag wurden nicht übernommen. Stattdessen finden nun die gesetzlichen Kündigungsfristen aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) Anwendung.

Hinsichtlich der erstmals neu eingeführten Verfügungstage kann der Arbeitgeber den Arbeitnehmer nur zu bestimmten Tätigkeiten verpflichten. Diese beinhalten die betriebliche Weiterbildung, die Ablegung von beruflichen Prüfungen, Bildungsurlaub, Krankheit/Reha sowie ärztliche Untersuchungen. Wenn der Arbeitgeber diese Verfügungstage nicht abrufen, werden sie automatisch als freie Tage oder Urlaubstage gewertet und können nicht in den nächsten Bezugszeitraum übertragen werden. Dadurch könnten dem Arbeitnehmer zusätzliche Urlaubstage zur Verfügung stehen. Durch den neuen Rahmentarifvertrag sind sämtliche Kalendertage für den Arbeitnehmer vergütungstechnisch in einem Jahr abgedeckt. Ein Binnenschiffsunternehmen ist nicht verpflichtet, das 1:1 System anzuwenden. Kommt ein anderes Schichtsystem zur Anwendung, muss die Monatsgrundvergütung des Arbeitnehmers verhältnismäßig angepasst werden.

Verfügungstage

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

Aufzeichnungsfristen

<sup>1</sup> Der alte Tarifvertrag sah lediglich ab dem 21. bis zu dem 31. konsekutiven Arbeitstag jeweils eine Gutschrift von 0,4 Ruhetagen je Arbeitstag vor. Bei den Verhandlungen zur Evaluierung des neuen Rahmentarifvertrages für die Güterbinnenschifffahrt hat die Arbeitgeberseite freiwillig für jeden Arbeitstag 0,4 Ruhetage angesetzt. Damit bekommt der Arbeitnehmer bereits schon ab dem ersten Bordtag die gesetzlich maximale Gutschrift.

### 5.3. Berufliche Bildung

Im Jahr 2018 bestanden insgesamt 396 Ausbildungsverträge zum Binnenschiffer, 51 Verträge mehr als im Jahr 2017. Die Anzahl der Ausbildungsverträge stieg damit zum zweiten Mal in Folge. Im Jahr 2016 war mit nur 318 bestehenden Ausbildungsverträgen noch der Tiefstwert im laufenden Jahrzehnt zu verzeichnen gewesen. Für den Beruf des Binnenschiffers entscheiden sich deutlich mehr Männer als Frauen. Von den im Jahr 2018 bestehenden Ausbildungsverträgen entfielen rund 93,2 Prozent auf Männer. Insgesamt wurden 147 neue Ausbildungsverträge im Jahr 2018 abgeschlossen, womit an die vergleichsweise hohen Zahlen der beiden Vorjahre angeknüpft werden konnte. Mit insgesamt 90 war die Anzahl der Prüfungsteilnehmer im Jahr 2018 erneut rückläufig. Hiervon bestanden 81 Teilnehmer ihre Abschlussprüfung. Dies entsprach einer Erfolgsquote von rund 90 Prozent (2017: rund 96,9 Prozent). Insgesamt 54 Ausbildungsverträge wurden im Jahr 2018 vorzeitig beendet, rund 38,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 30 Verträge im ersten Jahr, 18 im zweiten Jahr und 6 im dritten Jahr vorzeitig aufgelöst.

Ausbildungsstatistik

**Tabelle 12:** Ausbildungsberuf "Binnenschiffer" - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2010 bis 2018<sup>1</sup>

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abgeschl. Ausbildungsverträge	Prüfungsteilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	Insgesamt		Insgesamt	darunter bestanden	1. Lehrjahr	2. Lehrjahr	3. Lehrjahr	insgesamt
2010	408	39	447	138	138	129	33	15	9	57
2011	351	33	384	132	174	159	24	12	3	39
2012	330	36	366	153	144	132	18	15	6	39
2013	333	27	360	132	114	102	30	18	6	54
2014	330	30	360	123	114	105	24	9	3	36
2015	292	36	328	120	127	120	27	15	3	45
2016	282	36	318	144	117	105	33	21	3	57
2017	315	27	345	144	96	93	24	12	3	39
2018	369	27	396	147	90	81	30	18	6	54

<sup>1</sup> Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von drei gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Lösungsquoten für alle Ausbildungsberufe sowie für den Ausbildungsberuf des Binnenschiffers im Zeitraum von 2011 bis 2017. Die Lösungsquote definiert den Anteil der vorzeitigen Vertragslösungen an allen begonnenen Ausbildungsverträgen. Die Lösungsquote in der Binnenschiffahrt lag im Jahr 2017 bei 24,9 Prozent und damit deutlich niedriger als Jahr 2016 mit rund 38,1 Prozent. D.h. im Jahr 2017 wurde jeder vierte Ausbildungsvertrag vorzeitig aufgelöst. Im Jahr 2016 wurde noch mehr als jeder dritte Vertrag vorzeitig beendet. Die Lösungsquote der Auszubildenden zum Binnenschiffer betrug im Jahr 2017 in Ostdeutschland rund 22,8 Prozent und fiel damit um 2,9 Prozentpunkte niedriger aus als in Westdeutschland. Die Lösungsquote

Lösungsquoten

über alle Ausbildungsberufe lag im Jahr 2017 bei 25,7 Prozent und damit um 0,8 Prozentpunkte über der Lösungsquote der Binnenschiffer. Die Vertragslösungsquoten variierten deutlich zwischen einzelnen Ausbildungsberufen. Die höchsten Vertragslösungsquoten wiesen 2017 die Berufe der Restaurantfachangestellten (51,6 Prozent), Gerüstbauer (48,8 Prozent), Bodenleger (48,9 Prozent) und Köche (48,2 Prozent) auf. Am niedrigsten war die Vertragslösungsquote im Jahr 2017 bei den Verwaltungsfachangestellten (4,1 Prozent), Fachangestellten für Medien und Informationsdienste (4,7 Prozent), Forstwirten (6,1 Prozent) und Elektronikern für Automatisierungstechnik (6,5 Prozent). Von den Auszubildenden werden häufig Konflikte mit Ausbildern und Vorgesetzten, eine mangelnde Ausbildungsqualität, ungünstige Arbeitsbedingungen, aber auch persönliche und gesundheitliche Gründe sowie falsche Berufsvorstellungen als Gründe für eine Vertragsauflösung benannt. Ausbildungsbetriebe geben dagegen überwiegend mangelnde Ausbildungsleistungen der Auszubildenden wie auch deren mangelnde Motivation oder Integration in das Betriebsgeschehen sowie falsche Berufsvorstellungen als Ursachen an.<sup>1</sup> Vertragslösungen müssen nicht zwingend ein negatives Ereignis beschreiben. Ein Wechsel des Ausbildungsverhältnisses kann – wie im späteren Arbeitsleben – das Ziel einer Verbesserung der (Aus-)Bildungs- bzw. Arbeitssituation bedeuten. Die meisten Vertragsauflösungen erfolgen in der Probezeit oder im ersten Lehrjahr.

**Tabelle 13:** *Lösungsquoten der Auszubildenden zum Binnenschiffer im Zeitraum von 2011 bis 2017 (Angaben in Prozent)*

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Binnenschiffer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2011	24,4	24,3	24,2	24,1
2012	24,4	25,3	25,9	22,8
2013	25,0	33,6	28,1	54,4
2014	24,7	24,0	25,0	20,7
2015	24,9	31,7	31,7	31,1
2016	25,8	38,1	35,5	45,4
2017	25,7	24,9	25,7	22,8

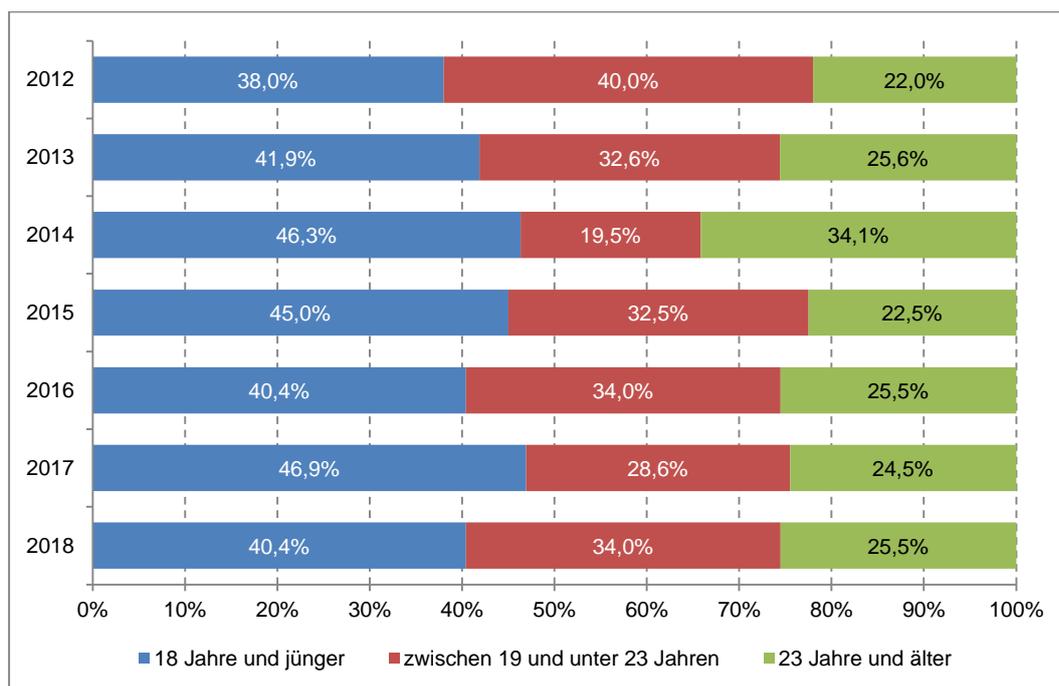
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB).

Im Jahr 2018 waren rund 25,5 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zum Binnenschiffer 23 Jahre oder älter. Dies bedeutete ein Plus von einem Prozentpunkt gegenüber dem Jahr 2017. In diese Altersklasse fallen häufig junge Erwachsene, die bereits in anderen Berufen Erfahrungen sammeln konnten. Rund 40,4 Prozent der neuen Auszubildenden im Jahr 2018 waren 18 Jahre oder jünger. Dies bedeutete einen Rückgang von 6,5 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr. Rund 34,0 Prozent der Auszubildenden zum Binnenschiffer waren zu Ausbildungsbeginn zwischen 19 und unter 23 Jahren alt. Im Jahr 2017 entfielen auf diese Altersklasse rund 28,6 Prozent der Auszubildenden.

Auszubildende  
nach Alter

<sup>1</sup> Siehe hierzu Berufsausbildungsbericht 2019, Bundesministerium für Bildung und Forschung, S. 42 ff.

**Abbildung 30:** Auszubildende zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent)



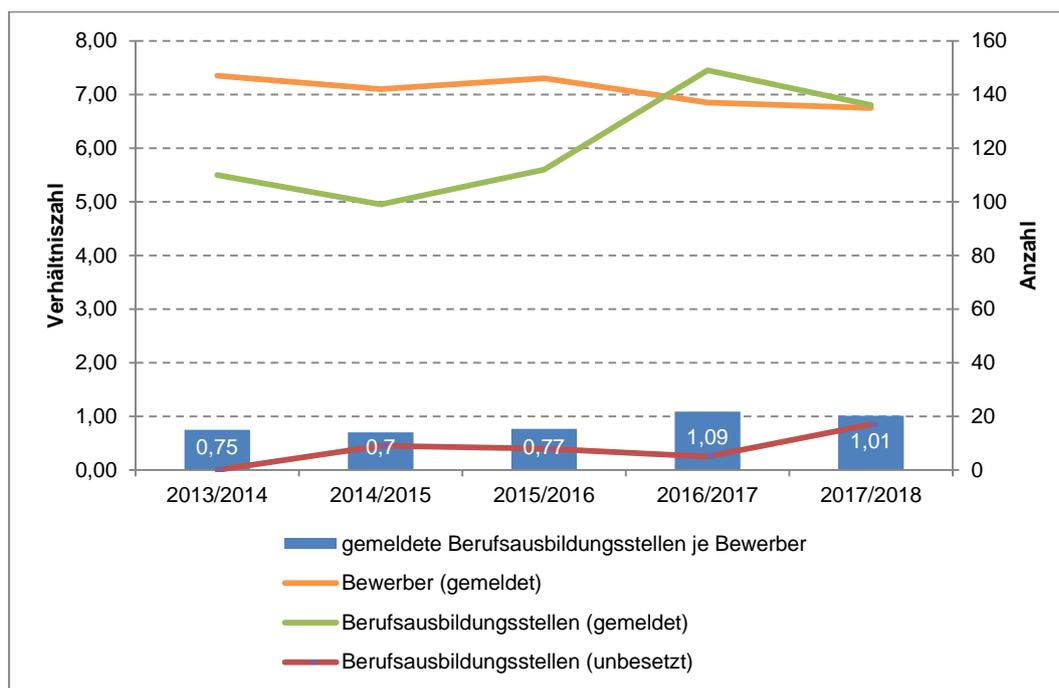
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 31 beschreibt die Entwicklung der Anzahl der gemeldeten Bewerber und stellt diese der Anzahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen in der Berufsgruppe „Fahrzeugführer im Schiffsverkehr“<sup>1</sup> für den Zeitraum von 2013 bis 2018 gegenüber. Nach der Definition der Bundesagentur für Arbeit sind gemeldete Berufsausbildungsstellen alle im laufenden Berichtsjahr zu besetzenden Berufsausbildungsstellen für anerkannte Ausbildungsberufe, für die Vermittlungsaufträge erteilt wurden und deren Ergebnis bei der Begutachtung durch die nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) zuständigen Stelle positiv war. Als Bewerber für Berufsausbildungsstellen zählen diejenigen gemeldeten Personen, die im aktuellen Berichtsjahr eine individuelle Vermittlung in eine betriebliche oder außerbetriebliche Berufsausbildungsstelle in anerkannten Ausbildungsberufen nach BBiG wünschen und deren Eignung dafür geklärt bzw. deren Voraussetzung dafür gegeben ist. Die Zahl der gemeldeten Bewerber nahm im Ausbildungsjahr 2017/2018 leicht ab. Insgesamt wurden 135 gemeldete Bewerber registriert und damit zwei Bewerber bzw. 1,5 Prozent weniger als im vorherigen Ausbildungsjahr. Parallel ging die Zahl gemeldeten Berufsausbildungsstellen von 149 im Ausbildungsjahr 2016/2017 um rund 8,7 Prozent auf 136 im Ausbildungsjahr 2017/2018 zurück. Mit einer Quote von 1,01 gemeldeten Berufsausbildungsstellen je Bewerber lag das Stellenangebot im Ausbildungsjahr 2017/2018 noch knapp über der Nachfrage nach Ausbildungsplätzen. Im Ausbildungsjahr 2016/2017 betrug die Quote noch 1,09. Dennoch konnten 17 gemeldete Berufsausbildungsstellen im Ausbildungsjahr 2017/2018 nicht besetzt werden. Dies war der höchste Wert im Zeitraum von 2013 bis 2018.

Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerber

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

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



\* Das Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 30. September des Folgejahres.

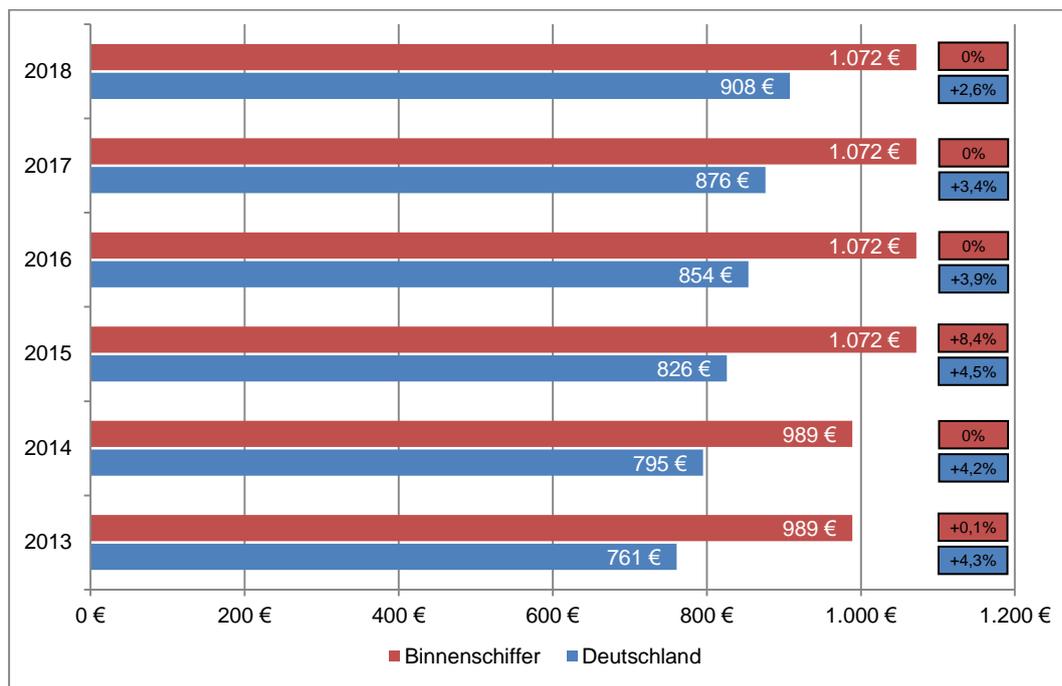
Anmerkung: Um alle Bewerber und Berufsausbildungsstellen, die während eines Berichtsjahres bei den Agenturen für Arbeit und Jobcentern gemeldet waren, abzubilden, werden Bewerber und Berufsausbildungsstellen jeweils kumuliert seit Beginn des Berichtsjahres ausgewiesen.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Die Vergütung der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt zählt zu den höchsten in Deutschland. Im Jahr 2018 erhielten Auszubildende zum Binnenschiffer im ersten Lehrjahr 936 Euro, im zweiten Lehrjahr 1.071 Euro und im dritten Lehrjahr 1.208 Euro. Dies entsprach einer monatlichen Durchschnittsvergütung von 1.072 Euro. Wie Abbildung 32 veranschaulicht, fanden Gehaltssteigerungen bei den Auszubildenden zum Binnenschiffer zuletzt im Jahr 2015 statt. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung über alle Ausbildungsberufe stieg dagegen von 826 Euro im Jahr 2015 auf 908 Euro im Jahr 2018. Dies entsprach einem Anstieg von 9,9 Prozent innerhalb von 3 Jahren. Dennoch lag die durchschnittliche Vergütung angehender Binnenschiffer im Jahr 2018 noch um 164 Euro bzw. 18,1 Prozent über dem monatlichen Durchschnitt aller Ausbildungsberufe. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt bewegte sich im Zeitraum von 2013 bis 2018 mithin weiter auf hohem Niveau, wenngleich die Zuwachsraten deutlich niedriger ausfielen als in anderen Ausbildungsberufen.

Ausbildungsvergütung

**Abbildung 32:** Entwicklung der tariflichen Ausbildungsvergütung in Deutschland von 2013 bis 2018. Durchschnittliche monatliche Beträge in Euro sowie Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Prozent

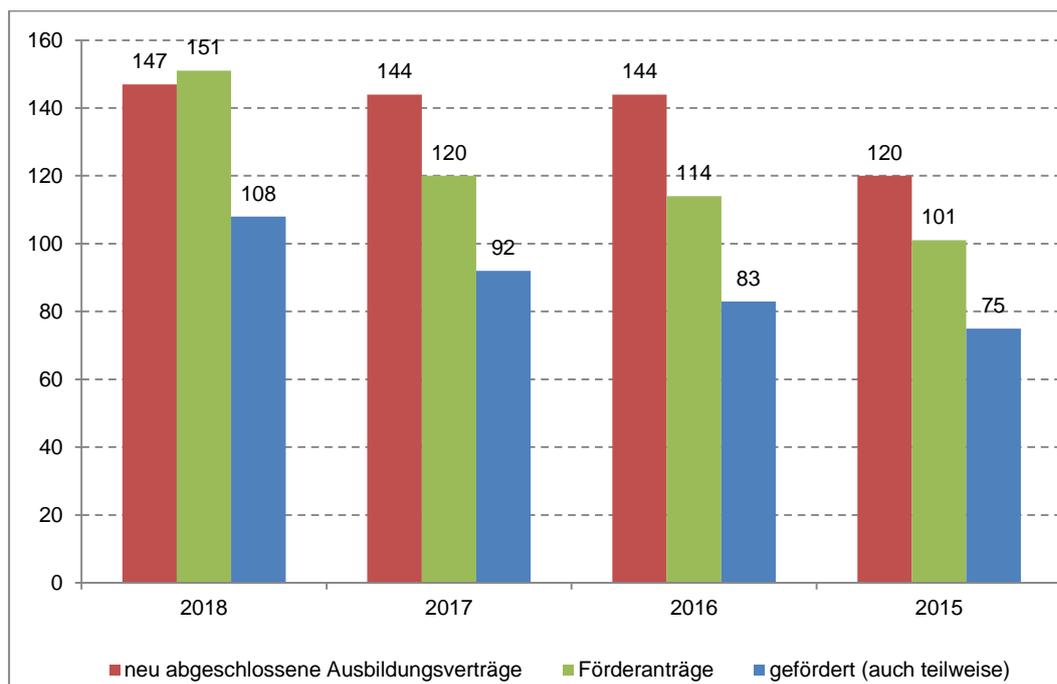


Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewährt Zuschüsse zu Aus- und Weiterbildungskosten in der Binnenschifffahrt. Gefördert werden die Ausbildung zum Binnenschiffer oder zum Hafenschiffer sowie die Teilnahme an Weiterbildungen, insbesondere zur Vermittlung von Kenntnissen, die für den praktischen und kaufmännischen Betrieb eines Binnenschiffs erforderlich sind. Ziel ist die Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs und die Qualifizierung von Personal in der deutschen Binnenschifffahrt als Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr.<sup>1</sup> Antragsberechtigt sind Binnenschifffahrtsunternehmen mit eigenen, gemieteten, gepachteten oder geleasteten Binnenschiffen mit Sitz in Deutschland. Der Förderhöchstbetrag beträgt bei einem Auszubildenden maximal 30.000 Euro für die Dauer der gesamten 36-monatigen Ausbildungszeit. Im Zeitraum von 2015 bis 2018 nahm die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge um rund 22,5 Prozent zu. Die durch die Unternehmen beantragten Förderanträge stiegen im gleichen Zeitraum mit rund 49,5 Prozent überproportional. Die tatsächlich bewilligten Förderanträge erhöhten sich von 2015 bis 2018 um rund 44 Prozent. Somit wurde zuletzt ein immer größerer Anteil von Ausbildungsverträgen finanziell durch den Bund gefördert. Im Jahr 2018 wurde die aus Haushaltsmitteln zur Verfügung stehende Fördersumme in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro fast vollständig verausgabt.

Ausbildungsbeihilfen durch den Bund

<sup>1</sup> Siehe hierzu Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt vom 29. April 2015.

**Abbildung 33:** Ausbildungsförderung in der deutschen Binnenschifffahrt

Quelle: GDWS (2018) sowie Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Das Führen eines Binnenschiffs auf Wasserstraßen erfordert in Abhängigkeit von Wasserwegen und Schiffstyp unterschiedliche Patente bzw. Fahrerlaubnisse. Wesentliche Patente für Deutschland sind das Rheinschiffahrtspatent, das Donaupatent und das Elbepatent. Das „Große Patent der Rheinschiffahrt“ ist dabei das wichtigste. Es berechtigt zum Führen aller Fahrzeuge auf dem Rhein und ist in seiner Gültigkeit beschränkt. Ab dem 50. Lebensjahr müssen alle 5 Jahre Tauglichkeitsnachweise erbracht werden. Nach Vollendung des 65. Lebensjahres wird die Tauglichkeit jährlich überprüft. Daneben gibt es u.a. Radar- und Funkpatente, Behördenpatente und Sportschifferzeugnisse. Die Patente werden nach bestandener Prüfung verliehen. Die Voraussetzungen zur Zulassung zu einer Patentprüfung sind in der Binnenschiffahrtspatentverordnung (BinSchPatV) und in der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPerV) festgelegt. In der nachfolgenden Übersicht werden die ausgestellten Befähigungsnachweise für die Jahre 2016 und 2017 aufgeführt. Im Jahr 2017 wurden insgesamt 451 Rheinpatente ausgestellt; 34 Erlaubnisse mehr als im Jahr 2016. Insbesondere die Vergabe der kleinen Rheinpatente legte gegenüber dem Vorjahr zu. Die Anzahl der Ausstellungen von Binnenpatenten erhöhte sich von 563 im Jahr 2016 auf 721 im Jahr 2017. Dieser deutliche Anstieg war vor allem auf eine hohe Anzahl von Bewilligungen beim Schifferpatent B zurückzuführen. Die Anzahl der Bewilligungen von Donaupatenten stieg von 28 im Jahr 2016 auf 61 im Jahr 2017. Der Rückgang bei den sonstigen Befähigungsnachweisen von 263 im Jahr 2016 auf 207 im Jahr 2017 hatte seinen Grund in einer Abnahme der Radarpatente. Insgesamt stieg die Gesamtzahl der ausgestellten Befähigungsnachweise von 1.271 im Jahr 2016 auf 1.440 im Jahr 2017.

Befähigungsnachweise

**Tabelle 14:** Durch die GDWS ausgestellte Befähigungsnachweise im Zeitraum von 2016 bis 2017<sup>1</sup>

	2016	2017
<b>Rheinpatente</b>	417	451
<b>Binnenpatente*</b>	563	721
<b>Donaukapitänspatente*</b>	28	61
<b>Sonstige Befähigungsnachweise</b>	263	207
<b>Gesamt</b>	1.271	1.440

\*inklusive der Erneuerung der Tauglichkeit, keine gesonderte Zahl.

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

Quelle: GDWS (2018).

Seit 10 Jahren ist der Flachwassersimulator SANDRA (Simulator for Advanced Navigation Duisburg – Research and Application) zentraler Bestandteil der Ausbildung angehenden Binnenschiffer. Der Simulator wird zurzeit umfassend mit moderner Hard- und Software modernisiert. Für dieses Vorhaben stehen bis zu 1,6 Mio. € aus dem Etat des BMVI bereit. Das Gerät simuliert komplexe Navigationsaufgaben ohne Schadensrisiko. Die daraus gewonnenen Erfahrungen sind wichtige Bestandteile der Ausbildung von angehenden Binnenschiffern. Darüber hinaus wird der neue Simulator künftig bei den praktischen Patentprüfungen eine wichtige Rolle spielen. Mit der Modernisierung können beispielsweise die Simulation von neuen Wasserstraßen sowie ein Fahrtraining zum energieeffizienten Fahren angeboten werden.<sup>1</sup>

Flachwassersimulator  
Sandra

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung wird das Projekt Smart St@rt mit einer Neuauflage weiter finanziell unterstützen. Das Vorhaben richtet sich an einen jüngeren Personenkreis von Flüchtlingen, die einen anerkannten Flüchtlingsstatus und damit eine Bleibeperspektive, ein gewerblich-technisches Interesse sowie Grundkenntnisse in der deutschen Sprache besitzen. Smart St@rt soll dabei das Interesse für Berufe in der Binnenschifffahrt und Logistik fördern und junge Menschen für einen Ausbildungsplatz qualifizieren. In dem Projekt werden sprachliche und berufsorientierte Ansätze miteinander verbunden. Die Motivation der Flüchtlinge ist ganz unterschiedlich. Einige streben eine Ausbildung und eine entsprechende Laufbahn an (z.B. als Schiffsführer), während andere mit dieser Maßnahme Zeit überbrücken wollen, bis sie in Deutschland ein bereits in der Heimat angefangenes Studium beenden können. Die Fortbildung dauert 6 Monate und ist für ca. 20 Teilnehmer vorgesehen.

Smart St@rt

Das Schulschiff RHEIN bietet neben der Ausbildung zum Binnenschiffer, Hafenlogistiker oder Wasserbauer auch ein Fort- und Weiterbildungsprogramm an. In den angebotenen Kursen wird den Teilnehmern von erfahrenen Dozenten aus Theorie und Praxis ein pra-

Fortbildung  
Schulschiff RHEIN

<sup>1</sup> Siehe hierzu Pressemitteilung vom 29.05.2019: Berlin zahlt neuen Flachwassersimulator, in: Binnenschifffahrt. Das Magazin für Technik und Logistik.

xisnahes Wissen vermittelt. Aktuell werden Weiterbildungskurse zum Erwerb von Patenten (Großes Patent, Radarpatent), die Weiterbildung zum Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeauftragter), der Erwerb der ADN Sachkundebescheinigung zur Beförderung von gefährlichen Gütern (Chemikalien und Gase) sowie die Ausbildung zum Ersthelfer angeboten.

Die Niederrheinische IHK bietet seit kurzem einen zusätzlichen Weiterbildungsabschluss zum Binnenschiffermeister an. Der neue Fortbildungsabschluss richtet sich an Teilnehmer aus Binnenschiffahrtsunternehmen. Nach Abschluss der Prüfung sind die Absolventen dazu befähigt, Sach-, Organisations- und Führungsaufgaben wahrzunehmen. Weiteres Ziel der Fortbildung ist die Befähigung, sich auf verändernde Methoden und Systeme des Betriebs, auf wandelnde Strukturen der Arbeitsorganisation, auf Anforderungen der Organisationsentwicklung, der Personalführung und -entwicklung einzustellen und den technisch-organisatorischen Wandel mitzugestalten. Nach Informationen des Bundesamtes ist aufgrund zu geringer Anmeldungen bisher noch kein Fortbildungskurs zustande gekommen.

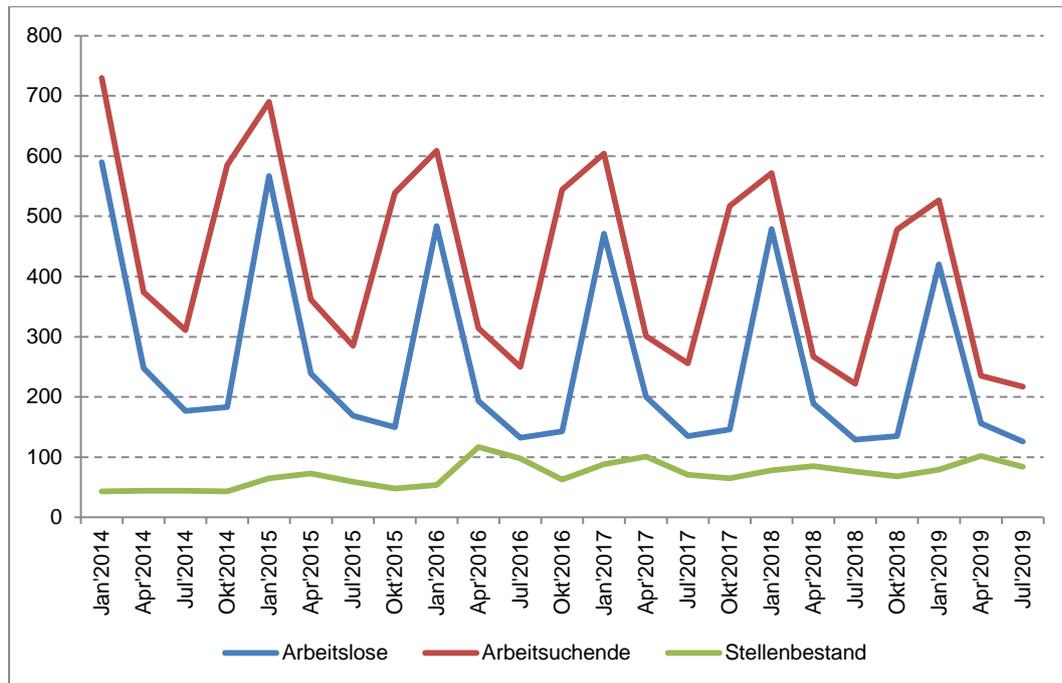
Geprüfter Binnenschiffermeister

#### 5.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 34 stellt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit die Arbeitsmarktsituation für die Berufsgruppe „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ im Zeitraum von Januar 2014 bis Juli 2019 anhand der zahlenmäßigen Entwicklung der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden sowie des Stellenbestands dar. Deutlich sichtbar sind die saisonalen Schwankungen bei den Arbeitslosen und Arbeitsuchenden. Ähnlich wie beispielsweise in der Landwirtschaft oder der Tourismusbranche hat der Wechsel der Jahreszeiten großen Einfluss auf die Beschäftigungslage in der Binnenschiffahrt. So steigt in den Herbst- und Wintermonaten die Anzahl der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden deutlich an, während sie im Frühjahr abnimmt und im Sommer ihren Tiefststand erreicht. In der Personenschiffahrt werden besonders viele zeitlich befristete Verträge vergeben, da in den Wintermonaten das Fahrgastaufkommen deutlich nachlässt. In der Güterschiffahrt können gerade die Wintermonate durch Hochwasser sowie Eis und Schnee den Gütertransport stark einschränken. Die Anzahl der Arbeitsuchenden und Arbeitslosen weist im Betrachtungszeitraum in der Tendenz eine rückläufige Entwicklung auf. Waren im Januar 2014 noch 730 Personen in der Berufsgruppe „Schiffsführer Binnen-/Hafenverkehr“ als arbeitsuchend gemeldet, so reduzierte sich dieser Wert bis auf 527 Personen im Januar 2019. Die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen ging im selben Zeitraum von 590 auf 420 zurück. Die Zahl der offenen Stellen stieg trotz kleinerer Schwankungen im Zeitablauf an. Im Januar 2019 wurden 79 offene Stellen gemeldet, im Januar 2014 waren es lediglich 43.

Arbeitslose,  
Arbeitsuchende  
und offene Stellen

**Abbildung 34:** Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe "Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr" im Zeitraum von Januar 2014 bis Juli 2019



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

## Literaturverzeichnis

Binnenschifffahrt. Das Magazin für Technik und Logistik: Berlin zahlt neuen Flachwassersimulator, Pressemitteilung vom 29.05.2019.

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

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

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

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

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

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

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (2019): Positivliste – Zuwanderung von Fachkräften in Ausbildungsberufe; Stand 09.2019, Nürnberg.

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

Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz 2018/2019/2020 (BBVAnpG 2018/2019/2020): unter:  
[https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzestexte/DE/bbvanpg\\_2018\\_2019.pdf;jsessionid=BE69AC462088AC680348F1F2108EC75F.1\\_cid287?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetzestexte/DE/bbvanpg_2018_2019.pdf;jsessionid=BE69AC462088AC680348F1F2108EC75F.1_cid287?__blob=publicationFile&v=3).  
[abgerufen am 18.09.2019].

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

Bundesinstitut für Berufsbildung (2019): BIBB-Datenblatt Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen), unter:  
<https://www.bibb.de/tools/dazubi/data/Z/B/30/3990.pdf>. [abgerufen am 18.09.2019].

Bundesministerium für Bildung und Forschung: Berufsausbildungsbericht 2019.

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

Deutsche Bahn AG (2019): Daten und Fakten 2018, Berlin

Deutsche Bahn AG (2019): Integrierter Bericht 2018, Berlin.

Deutsche Bahn AG (2019): DB-Tarifrunde mit GDL abgeschlossen – Gute Nachricht für Bahnkunden und Mitarbeiter, unter:

[https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/DB-Tarifrunde-mit-GDL-abgeschlossen-Gute-Nachricht-fuer-Bahnkunden-und-Mitarbeiter-6-1-Prozent-Lohnplus-in-zwei-Stufen-plus-Verbesserungen-bei-Arbeitszeit-Zulagen-und-Pausen--3674736](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Tarifrunde-mit-GDL-abgeschlossen-Gute-Nachricht-fuer-Bahnkunden-und-Mitarbeiter-6-1-Prozent-Lohnplus-in-zwei-Stufen-plus-Verbesserungen-bei-Arbeitszeit-Zulagen-und-Pausen--3674736). [abgerufen am 18.09.2019].

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

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

Eisenbahn-Bundesamt (2018): Bericht des Eisenbahn-Bundesamts gemäß Artikel 18 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie 2004/49/EG, „Sicherheitsrichtlinie“) über die Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde, Berichtsjahr 2017, Bonn.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft e.V. (2018): EVG-Tarifabschluss mit der DB AG - 6,1 Prozent mehr Geld einschließlich mehr vom EVG-Wahlmodell, unter:

<https://www. evg-online.org/dafuer-kaempfen-wir/tarifpolitik/news/evg-tarifabschluss-mit-der-db-ag-61-prozent-mehr-geld-einschliesslich-mehr-vom-evg-wahlmodell-alle-37-forderungen-durchgesetzt/>. [abgerufen am 18.09.2019].

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hrsg.) (2019): IAB-Stellenerhebung; Stand 08.2019, unter: <https://www.iab.de/de/befragungen/stellenangebot/aktuelle-ergebnisse.aspx> (Link zuletzt aufgerufen am 02.09.2019)

Knieps, Franz und Pfaff, Holger (Hrsg.) (2018): BKK Gesundheitsreport 2018, Arbeit und Gesundheit Generation 50+, Berlin.

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

Richtlinie 2014/112/EU des Rates vom 19. Dezember 2014 zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europä-

ischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt, in: ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 86.

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

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

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

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

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

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

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2018): Verkehrsbericht 2017, Bonn.



## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr  
Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: Oktober 2019

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

**... aktiv für den Güterverkehr**

---