



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2020-I

- Fahrerberufe -

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung.....	2
2.	Einleitung.....	5
3.	Berufskraftfahrer	5
3.1.	Struktur der Beschäftigten	5
3.2.	Arbeitsbedingungen.....	10
3.3.	Berufliche Bildung	14
3.4.	Arbeitsmarktsituation	20
4.	Schienefahrzeugführer	22
4.1.	Struktur der Beschäftigten	22
4.2.	Arbeitsbedingungen.....	24
4.3.	Berufliche Bildung	27
4.4.	Arbeitsmarktsituation	32
5.	Binnenschiffer.....	34
5.1.	Struktur der Beschäftigten	34
5.2.	Arbeitsbedingungen.....	39
5.3.	Berufliche Bildung	43
5.4.	Arbeitsmarktsituation	49

1. Zusammenfassung

Das Bundesamt hat im vorliegenden Bericht die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern (Güterverkehr), Schienenfahrzeugführern und Binnenschiffern näher analysiert. Wesentliche Ergebnisse, die sich schwerpunktmäßig auf das Jahr 2019 beziehen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Berufskraftfahrer** (Güterverkehr/LKW) in Deutschland lag nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit am Ende des Jahres 2019 mit insgesamt 572.248 um knapp 0,3 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Der Anteil ausländischer Beschäftigter erreichte mit rund 22,8 Prozent einen neuen Höchstwert. Sie stammen hauptsächlich aus den anderen EU-Mitgliedstaaten. Nach wie vor stehen steigenden Beschäftigtenzahlen in den höheren Altersklassen sinkende Beschäftigtenzahlen in den jüngeren Altersklassen gegenüber. Die Zahl der geringfügig Beschäftigten in der Berufsgruppe ging weiter zurück und erreichte mit 72.704 Personen den tiefsten Stand seit Jahren. Im Zuge der Corona-Krise hat sich die Situation am Arbeitsmarkt deutlich verschlechtert. Im August 2020 lag die Anzahl der arbeitslos bzw. arbeitsuchend gemeldeten Berufskraftfahrer um rund 50,0 Prozent bzw. 26,9 Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert; der Bestand an gemeldeten Stellen sank um rund 37,3 Prozent.

Berufskraftfahrer
- Arbeitsmarktsituation

Der Krankenstand der Berufskraftfahrer entwickelte sich in den vergangenen Jahren leicht rückläufig und damit besser als die Gesamtbranche. Ursächlich für Arbeitsunfähigkeitstage sind vorrangig Muskel- und Skeletterkrankungen sowie Arbeitsunfälle. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Krankenstände lassen sich in Ermangelung aktueller Daten bislang nicht beurteilen, Erkenntnisse des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen deuten allerdings – zumindest temporär – auf negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen hin. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die infolge des Fehlverhaltens des Güterkraftfahrzeugfahrers verursacht wurden, ging wiederholt zurück. Im Jahr 2019 und zu Beginn des Jahres 2020 kam es zu weiteren tariflichen Lohnsteigerungen. Sie fielen regelmäßig höher aus als der Anstieg der Verbraucherpreise.

- Arbeitsbedingungen

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Berufsbild „Berufskraftfahrer“ nahm nach Steigerungen in den Vorjahren im Jahr 2019 um rund 2,5 Prozent auf 3.609 ab. Die Lösungsquote ist im Vergleich zu anderen Ausbildungsberufen weiterhin überdurchschnittlich hoch; im Jahr 2018 lag sie bei rund 48,3 Prozent. Die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung lag im Jahr 2019 bei rund 900 Euro in den alten und rund 811 Euro in den neuen Bundesländern. Im Ausbildungsjahr 2018/2019 kamen in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ im Durchschnitt 2,17 gemeldete Berufsausbildungsstellen auf einen Bewerber. Ein deutlicher Zuwachs wurde im Jahr 2019 an Teilnehmern in staatlichen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung im Berufsbild „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW registriert)“ im Vergleich zum Jahr 2018 belief er sich auf rund 16,8 Prozent.

- Berufliche Bildung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten **Schienefahrzeugführer** erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,3 Prozent auf insgesamt 33.618. Somit setzte sich die positive Entwicklung der letzten Jahre fort. Der Beschäftigtenanteil von Frauen, die im Berufsbild weiterhin stark unterrepräsentiert sind, stieg auf rund 4,5 Prozent. Der Anteil der Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft erhöhte sich auf rund 5,7 Prozent. Seit etwa Mitte des Jahres 2019 ist auf dem Arbeitsmarkt eine Trendwende zu verzeichnen. Zum einen hat die Zahl der offenen Stellen seitdem deutlich abgenommen. Zum anderen nehmen die Zahlen der Arbeitslosen und Arbeitsuchenden mit dem o.g. Zielberuf tendenziell zu. Infolge der Corona-Krise hat die Entwicklung an Dynamik gewonnen; erstmals seit mehreren Jahren übertraf die Zahl der Arbeitsuchenden im Verlaufe des Jahres 2020 wieder die Zahl der offenen Stellen.

Schienefahrzeugführer
- Arbeitsmarktsituation

Weiterhin hoch ist bei Schienefahrzeugführern im branchenübergreifenden Vergleich die Anzahl von Arbeitsunfähigkeitstagen aufgrund von psychischen Störungen. Psychische Belastungen resultieren u.a. aus Unfallereignissen. Die Zahl der signifikanten Unfälle im Sicherheitsbereich der Eisenbahn ging im Jahr 2019 zurück. Zurückzuführen war dies primär auf eine niedrigere Anzahl an Unfällen mit Personenschaden sowie an Bahnübergangsunfällen. In den Jahren 2019 und 2020 profitierten Schienefahrzeugführer von weiteren tariflichen Lohnsteigerungen. Sie fielen regelmäßig höher aus als der Anstieg der Verbraucherpreise.

- Arbeitsbedingungen

Die berufliche Qualifizierung zum Schienefahrzeugführer kann über eine duale Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – oder eine mehrmonatige Weiterbildung bzw. Umschulung erfolgen. Im Jahr 2019 entwickelten sich sowohl die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge als auch die Gesamtzahl der Auszubildenden positiv. Im Jahr 2019 bestanden insgesamt 1.785 duale Ausbildungsverträge, rund 17,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Anteil von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger waren, nahm im Jahr 2019 deutlich zu; der Anteil der 23-Jährigen und älteren sank. Eine Weiterbildung zum Triebfahrzeugführer absolvieren in der Regel Personen, die sich aufgrund einer beruflichen Umorientierung für den Beruf qualifizieren wollen. Die Zahl der durch die Bundesagentur für Arbeit geförderten Weiterbildungen stieg in den vergangenen Jahren stark an und erreichte im Jahr 2019 mit insgesamt 1.215 Teilnehmern den höchsten Stand der letzten Jahre.

- Berufliche Bildung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen- und Hafenverkehr verzeichnete im Jahr 2019 mit einem Plus von rund 3,6 Prozent im Vergleich zum Jahr 2018 auf insgesamt 4.394 Personen erstmals seit Jahren wieder einen Anstieg. Der Anteil ausländischer Beschäftigter stieg weiter auf rund 21,3 Prozent an. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stammten aus Polen, Tschechien und Rumänien. Die Anzahl der Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt ging indes weiter zurück. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 450 Un-

Binnenschiffer
- Arbeitsmarktsituation

ternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt und 305 Unternehmen der Personenschifffahrt registriert. Die Corona-Krise nimmt einen spürbaren Einfluss auf den Arbeitsmarkt. Die Zahl der Arbeitslosen in o.g. Berufsgruppe lag im August 2020 um rund 53,6 Prozent über dem entsprechenden Wert des Vorjahresmonats. Die Zahl der offenen Stellen ging deutlich um rund 28,4 % zurück.

Im Jahr 2017 trat die neue Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV) in Kraft. Im Rahmen einer nicht-repräsentativen Befragung von 160 Binnenschiffen seitens des Bundesamtes gab der überwiegende Teil der Befragten an, dass die Vorschriften der BinSchArbZV die Gestaltung von Einsatzplänen verkompliziert und zu einem gestiegenen Verwaltungsaufwand geführt hätten. Zum 1. Mai 2019 traten ein neuer Vergütungs- und ein neuer Rahmentarifvertrag für die Binnenschifffahrt in Kraft. Danach stiegen 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 erfolgte eine weitere Erhöhung von 1,7 Prozent. Ergänzend hierzu erhielten die Beschäftigten zum 1. Mai 2019 rückwirkend für die Monate März und April 2019 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro. Neben der festgelegten Vergütungsstruktur wurden feste Zulagen, Schichtzulagen sowie Verpflegungspauschalen vereinbart.

- Arbeitsbedingungen

Im Jahr 2019 befanden sich insgesamt 399 Personen in der beruflichen Ausbildung zum Binnenschiffer, im Vergleich zum Vorjahr blieb die Anzahl der Auszubildenden damit nahezu unverändert. Insgesamt wurden 135 neue Ausbildungsverträge im Jahr 2019 abgeschlossen, 12 weniger als im Vorjahr. Im Jahr 2018 lag die Lösungsquote bei rund 31,2 Prozent und damit sowohl deutlich über dem Wert Vorjahres 2017 (24,9 %) als auch über der durchschnittlichen Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe in Deutschland. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Vertragsabschluss 18 Jahre und jünger waren, stieg von rund 40,4 Prozent im Jahr 2018 auf rund 48,8 Prozent im Jahr 2019, der Anteil der 23-Jährigen und älteren ging deutlich zurück. Die meisten Auszubildenden wiesen einen Realschulabschluss auf. Die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen nahm im Ausbildungsjahr 2018/2019 auf 182 merklich zu. Die Anzahl der durch die GDWS ausgestellten Befähigungsnachweise sank von insgesamt 1.440 im Jahr 2017 auf 1.244 im Jahr 2018. Insbesondere die Ausstellung von Rheinpatenten ging stark zurück.

- 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.¹ 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 Entwicklungen in den oben genannten Berufsbildern dargestellt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf dem Jahr 2019. Die Vorgehensweise innerhalb der einzelnen Kapitel ist dabei wie folgt: Zunächst erfolgt eine Beschreibung der Struktur der Beschäftigten, bevor im Anschluss anhand verschiedener Parameter die Arbeitsbedingungen näher skizziert werden. Die anschließende Darstellung der Ausbildungssituation geht u.a. auf die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse, die Lösungsquoten sowie den Bildungshintergrund bzw. das Alter der Auszubildenden ein. Die Kapitel schließen jeweils mit einer Beschreibung der Arbeitsmarktsituation auf Grundlage der aktuellen Arbeitsmarktstatistiken. Grundsätzlich differenziert das verfügbare statistische Datenmaterial nicht durchgehend zwischen Beschäftigten im Güter- und Personenverkehr. Sofern eine Unterscheidung nicht möglich ist, beziehen sich die Aussagen auf beide Marktsegmente. Ansonsten konzentrieren sich die Aussagen auf den Bereich des Güterverkehrs, der im Mittelpunkt des Berichts steht.

Vorgehensweise

3. Berufskraftfahrer

3.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw) am 31. Dezember 2019 auf insgesamt 572.248 (siehe Tabelle 1). Im Vergleich zum Vorjahr entwickelte sich die Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Jahr 2019 erstmalig seit 2012 rückläufig. Zum Ende des Jahres 2019 waren absolut 1.601 Personen weniger als im Vorjahr beschäftigt. Dies entsprach einer prozentualen Abnahme in Höhe von rund 0,28 Prozent. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten entwickelte sich wie bereits in den Vorjahren schwach positiv und erreichte im Jahr 2019 rund 1,9 Prozent. Die Anzahl der Berufskraftfahrer mit deutscher Staatsbürgerschaft entwickelte sich rückläufig. Waren im Jahr 2018 insgesamt rund 79,2 Prozent der Berufskraftfahrer im Güterverkehr deutsche Staatsbürger, reduzierte sich ihr Anteil auf rund 77,2 Prozent im Jahr 2019. Der Anteil der

Beschäftigungsentwicklung

¹ 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.

ausländischen Beschäftigten erreichte am 31. Dezember 2019 mit rund 22,8 Prozent einen neuen Höchstwert. Der Anteil der Berufskraftfahrer, die ihrer Beschäftigung in Teilzeit nachgingen, stieg geringfügig auf rund 5,9 Prozent. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Berufe (28,9 %) war die Teilzeitquote der Berufskraftfahrer damit wie bereits in den Vorjahren deutlich unterdurchschnittlich.

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

	2017		2018		2019	
Insgesamt	565.086	(100)	573.849	(100)	572.248	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	555.284	(98,3)	563.354	(98,2)	561.308	(98,1)
Frauen	9.802	(1,7)	10.495	(1,8)	10.940	(1,9)
Deutsche	462.581	(81,9)	454.699	(79,2)	441.625	(77,2)
Ausländer	102.102	(18,1)	118.735	(20,7)	130.238	(22,8)
unter 25 Jahre	14.482	(2,6)	15.553	(2,7)	15.632	(2,7)
25 bis unter 55 Jahre	386.747	(68,4)	385.117	(67,1)	376.497	(65,8)
55 bis unter 65 Jahre	149.720	(26,5)	157.782	(27,5)	163.731	(28,6)
65 Jahre und älter	14.137	(2,5)	15.397	(2,7)	16.388	(2,9)
in Vollzeit	532.521	(94,2)	540.285	(94,2)	538.215	(94,1)
in Teilzeit	32.565	(5,8)	33.564	(5,8)	34.033	(5,9)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	56.634	(10,0)	58.658	(10,2)	59.175	(10,3)
mit anerkanntem Berufsabschluss	389.066	(68,9)	393.574	(68,6)	391.642	(68,4)
mit akademischem Berufsabschluss	5.043	(0,9)	5.813	(1,0)	6.194	(1,1)
Ausbildung unbekannt	114.343	(20,2)	115.804	(20,2)	115.237	(20,1)

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

Wie bereits in den Vorjahren folgten die Anteile der älteren sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Jahr 2019 einem steigenden Trend. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte auf rund 28,6 Prozent. Der Anteil der Beschäftigten ab 65 Jahre stieg zuletzt leicht auf rund 2,9 Prozent an. Der Anteil der unter 25-jährigen Berufskraftfahrer stagnierte bei rund 2,7 Prozent. Somit lag der Anteil der jüngeren Beschäftigten deutlich unter dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen, der im Jahr 2019 rund 10,4 Prozent erreichte. Die 25- bis unter 55-jährigen Berufskraftfahrer vereinten am 31.12.2019 einen Anteil von rund 65,8 Prozent auf sich. Im Jahr 2019 ging ihr Anteil wie bereits im Jahr 2018 um 1,3 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Altersstruktur
der Beschäftigten

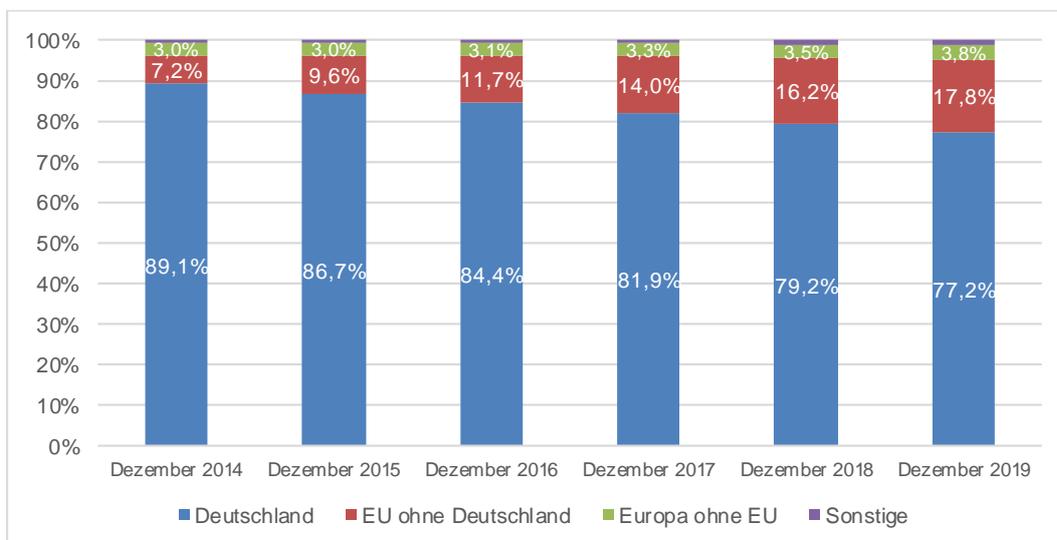
Im Jahr 2019 betrug der Anteil der Berufskraftfahrer mit anerkanntem Berufsabschluss an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr rund 68,4 Prozent. Ihr Anteil nahm damit im Vergleich zum Vorjahr leicht ab (2018: 68,6 %). Die Gruppe der Berufskraftfahrer mit akademischen Bildungshintergrund entwickelte sich absolut und anteilmäßig positiv. Waren im Jahr 2017 noch rund 0,9 Prozent der Berufskraftfahrer der entsprechenden Gruppe zugeordnet, stieg ihr Anteil bis zum Jahr 2019 auf rund 1,1 Prozent. Der Anteil der Berufskraftfahrer ohne beruflichen Bildungsabschluss lag bei steigender Tendenz zuletzt bei rund 10,3 Prozent. Bei rund 20,1 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer war im Jahr 2019 die Ausbildung unbekannt.

Beruflicher Abschluss

Abbildung 1 zeigt die prozentuale Verteilung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer differenziert nach ihrer Staatsangehörigkeit. Am Ende des Jahres 2019 betrug der Anteil der Berufskraftfahrer mit deutscher Staatsbürgerschaft rund 77,2 Prozent. Dies waren rund 2 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Der rückläufige Trend der Vorjahre setzte sich damit fort. Die Anzahl der Beschäftigten aus einem anderen Land der Europäischen Union (EU) stieg im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,6 Prozent auf insgesamt 101.960 Personen. Dies entsprach einem Anteil an den Gesamtbeschäftigten von rund 17,8 Prozent. Rund 3,8 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer stammten aus einem europäischen Land außerhalb der EU, weitere rund 1,2 Prozent aus Ländern außerhalb Europas.

Ausländische Beschäftigte

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



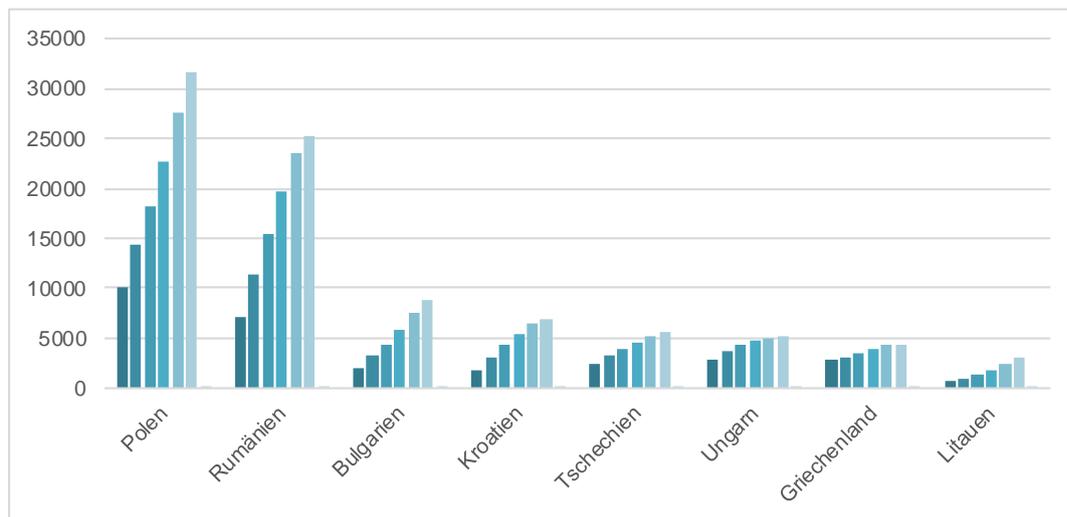
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter europäischer Länder. Demnach waren bei der Zahl der Berufskraftfahrer aus jungen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2019

Beschäftigte aus EU-Staaten

– wie bereits in den Vorjahren – deutliche Zunahmen zu verzeichnen. Die Anzahl polnischer Berufskraftfahrer lag Ende Dezember 2019 um rund 14,9 Prozent über dem Wert des Vorjahres und erreichte mit 31.679 Beschäftigten einen neuen Höchststand. Die zahlenmäßig zweitstärkste Gruppe ausländischer Berufskraftfahrer bildeten Beschäftigte mit rumänischer Staatsbürgerschaft (25.300 Personen). Die größten prozentualen Zuwächse waren im Jahr 2019 bei Berufskraftfahrern mit Staatsbürgerschaften aus Bulgarien (+17,6 %) sowie Litauen (+26,6 %) zu verzeichnen.

Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter Länder der Europäischen Union im Zeitraum von 2014 bis 2019 (Stichtag jeweils 31.12.)

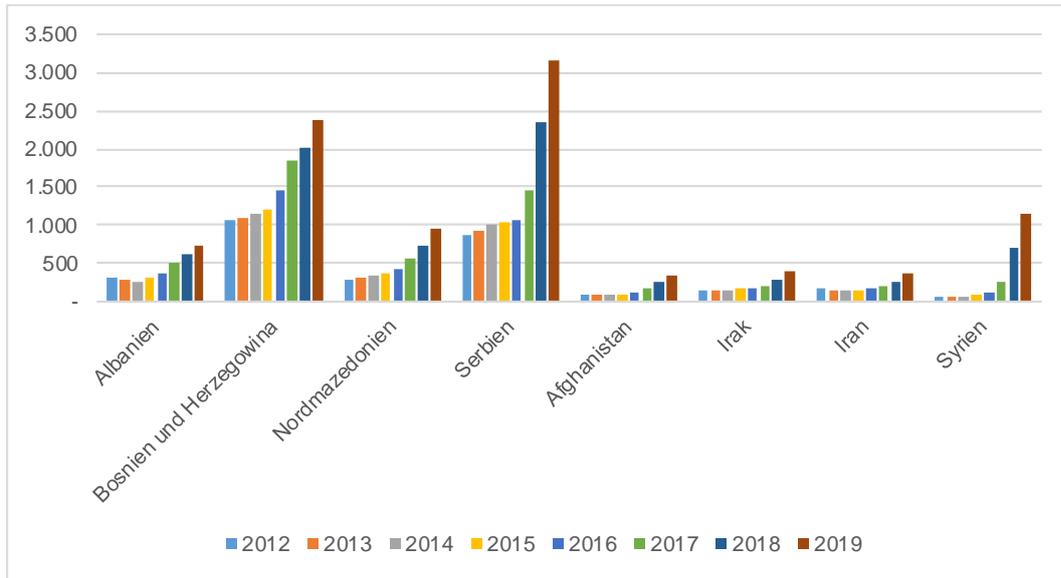


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 3 stellt die Entwicklung sozialversicherungspflichtig beschäftigter Berufskraftfahrer aus ausgewählten Ländern außerhalb der EU dar. Sie wiesen zuletzt zweistellige Zuwachsraten auf. So erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr die Anzahl der Beschäftigten aus Albanien um rund 18,1 Prozent, aus Bosnien und Herzegowina um rund 17,6 Prozent sowie aus Nordmazedonien um rund 29,1 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten aus Serbien lag Ende 2019 mit insgesamt 3.149 um rund 33,8 Prozent über dem Vorjahreswert. Ebenfalls gestiegen ist zuletzt die Zahl der Beschäftigten aus Ländern, die zu den zugangsstärksten Asylherkunftsländern zählen. Die höchste Steigerungsrate im Vergleich zum Vorjahr wurde im Jahr 2019 mit rund 66,0 Prozent bei Beschäftigten aus Syrien registriert. Insgesamt waren 1.162 Personen, die eine syrische Staatsbürgerschaft hatten, am 31.12.2019 als Berufskraftfahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt.

Beschäftigte aus
EU-Ländern

Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer mit Staatsbürgerschaften ausgewählter Länder außerhalb der Europäischen Union im Zeitraum von 2014 bis 2019 (Stichtag jeweils 31.12.)

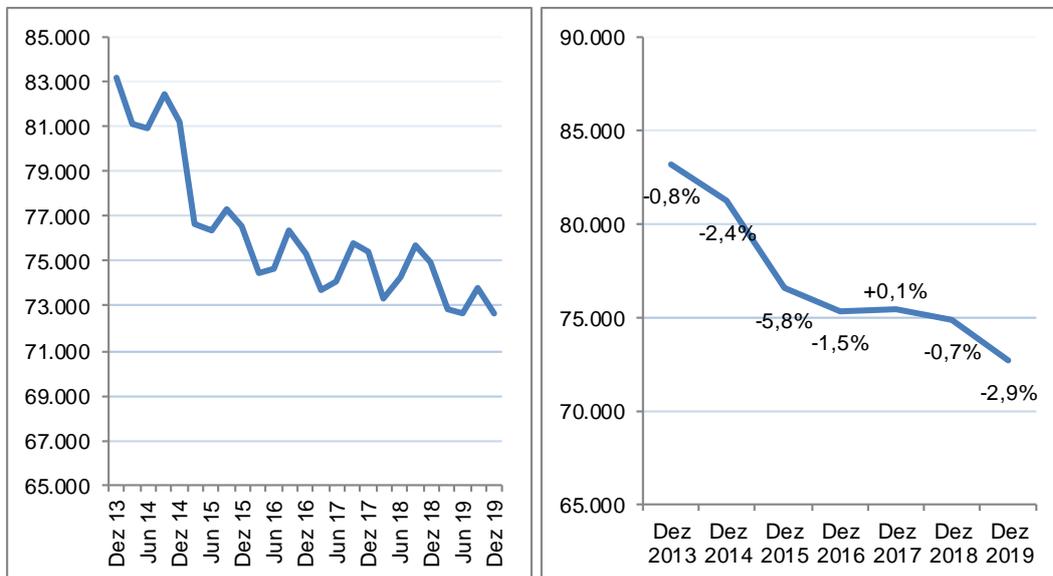


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren Ende 2019 insgesamt 72.704 Berufskraftfahrer im Güterverkehr geringfügig beschäftigt, rund 2,9 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Dies war zugleich der tiefste Wert seit mehreren Jahren. Wie Abbildung 4 zu entnehmen ist, entwickelte sich die Gesamtzahl der geringfügig Beschäftigten in der Berufsgruppe der Berufskraftfahrer seit Dezember 2013 – bei saisonalen Schwankungen – tendenziell rückläufig.

Geringfügige Beschäftigung

Abbildung 4: Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrer im Güterverkehr im Zeitraum von Ende Dezember 2013 bis Ende Dezember 2019 (linke Abbildung) und jährliche Veränderung der Anzahl der geringfügig beschäftigten Berufskraftfahrer zum Stichtag 31.12. (rechte Abbildung)



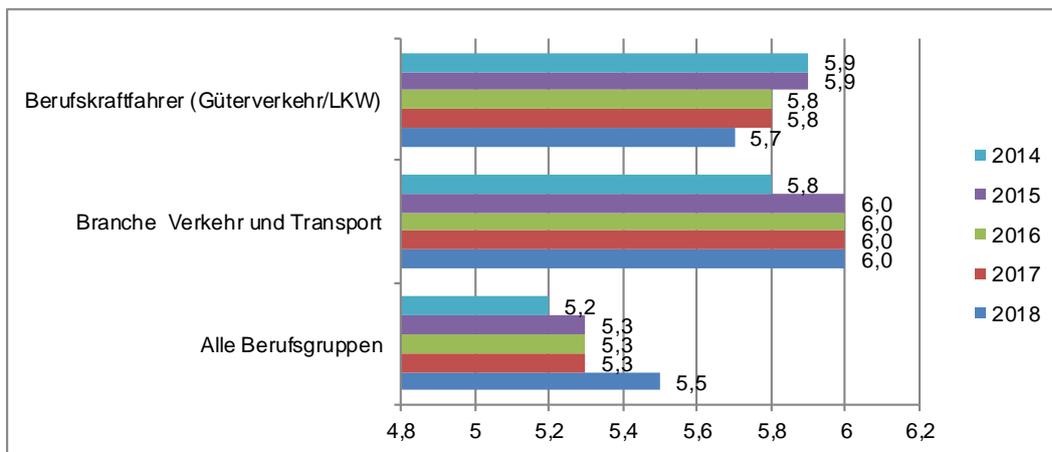
Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

3.2. Arbeitsbedingungen

Im Arbeitsalltag sind Berufskraftfahrer verschiedenen Faktoren ausgesetzt, die zum Teil belastende Auswirkungen auf die Gesundheit haben können. Die Daten des Wissenschaftlichen Instituts der AOK (WIdO) bieten einen Überblick über die Entwicklung der Krankenstände sowie die Krankheitsarten, die bei Berufskraftfahrern zu Arbeitsunfähigkeit geführt haben. Abbildung 5 stellt die Entwicklung des Krankenstandes der Berufskraftfahrer, der Beschäftigten in der Branche „Verkehr und Logistik“ sowie in allen Berufsgruppen, die bei der AOK krankenversichert waren, gegenüber. Der Krankenstand der Berufskraftfahrer entwickelte sich demnach zuletzt rückläufig. Lag er im Jahr 2014 noch bei rund 5,9 Prozent, so ging der entsprechende Wert bis zum Jahr 2018 auf rund 5,7 Prozent zurück. In der Branche „Verkehr und Logistik“ stagnierte der Krankenstand seit Jahr 2015 bei rund 6,0 Prozent. Der Krankenstand der Berufskraftfahrer lag im Jahr 2018 mithin unterhalb des Branchendurchschnitts. Der Krankenstand über alle Berufsgruppen stieg im Jahr 2018 deutlich an und lag bei rund 5,5 Prozent. Wie stark sich die Corona-Pandemie im Jahr 2020 auf die Krankenstände ausgewirkt hat, lässt sich in Ermangelung aktuellerer Daten bislang nicht beurteilen. Jenseits dessen wirkte sie sich – zumindest temporär – stark auf die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer aus. So kam es nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen insbesondere zu Beginn der Corona-Krise sowie während des Lockdowns zu wahrgenommen Belastungen, beispielsweise dadurch, dass Fahrer teilweise keinen Zutritt mehr zu den Räumlichkeiten und Sanitäreinrichtungen von Kunden erhielten. Verzögerungen, die u.a. auf eingeführte Hygienestandards zurückzuführen waren, führten bei Be- und Entladeprozessen zum Teil zu erhöhten Stresspegeln.

Krankenstand

Abbildung 5: Krankenstände in Prozent berufsbezogen, branchenspezifisch und für alle Berufsgruppen auf Bundesebene im Zeitraum von 2014 bis 2018



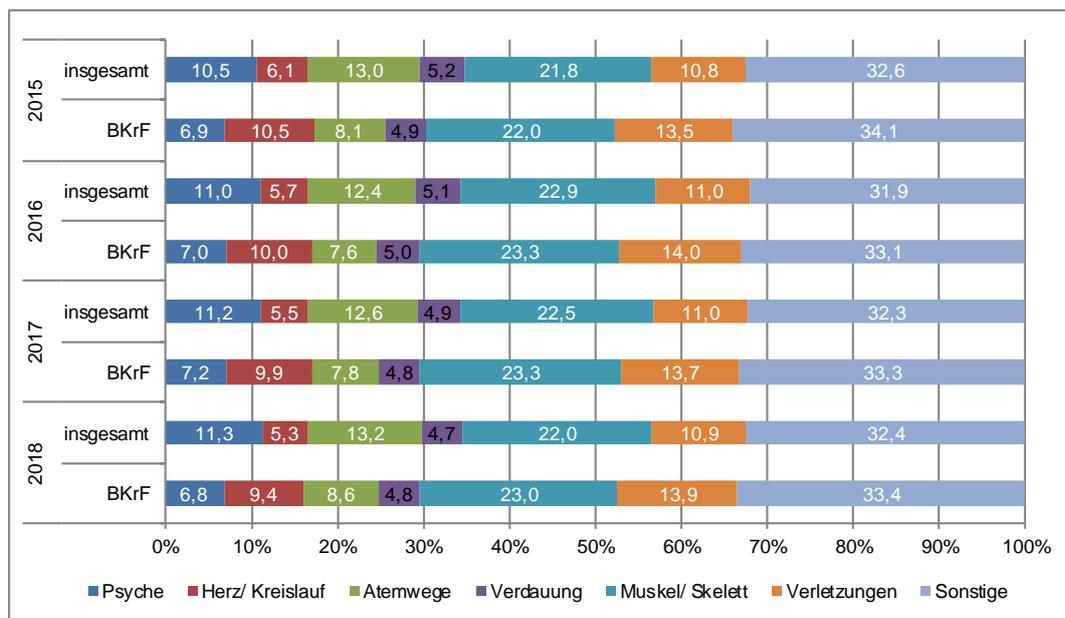
Quelle: Badura et al. (verschiedene Jahrgänge). Eigene Darstellung.

Bewegungsmangel, starke körperliche Belastungen sowie ein unausgewogenes Ernährungsverhalten können unter anderem dazu führen, dass bestimmte Krankheitsarten bei Berufskraftfahrern häufiger auftreten als bei Beschäftigten anderer Berufsgruppen. Abbildung 6 zeigt die Verteilung der Arbeitsunfähigkeitstage (AU-Tage) von Berufskraftfahrern

Krankheitsarten

und stellt diese der Verteilung über alle Branchen gegenüber. Im Jahr 2018 entfielen demnach bei Berufskraftfahrern rund 9,4 Prozent aller AU-Tage auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen; der Durchschnitt über alle Branchen lag bei rund 5,3 Prozent. Verletzungen zeichneten bei Berufskraftfahrern im Jahr 2018 für rund 13,9 Prozent aller AU-Tage verantwortlich, im Durchschnitt über alle Berufsgruppen für lediglich rund 10,9 Prozent der AU-Tage. Muskel- und Skeletterkrankungen waren im Zeitraum von 2015 bis 2018 sowohl bei Berufskraftfahrern als auch branchenübergreifend die häufigste Ursache für AU-Tage. Bei Berufskraftfahrern zeichneten sie im Jahr 2018 für rund 23,0 Prozent aller AU-Tage verantwortlich, über alle Branchen für rund 22,0 Prozent. Hingegen waren Berufskraftfahrer in den letzten Jahren seltener von Erkrankungen der Psyche (6,8 % der AU-Tage) und der Atemwege (8,6 % der AU-Tage) betroffen als Beschäftigte in anderen Berufsgruppen.

Abbildung 6: Arbeitsunfähigkeitstage in Prozent von Berufskraftfahrern und Beschäftigten aller Branchen nach Krankheitsarten im Zeitraum von 2015 bis 2018



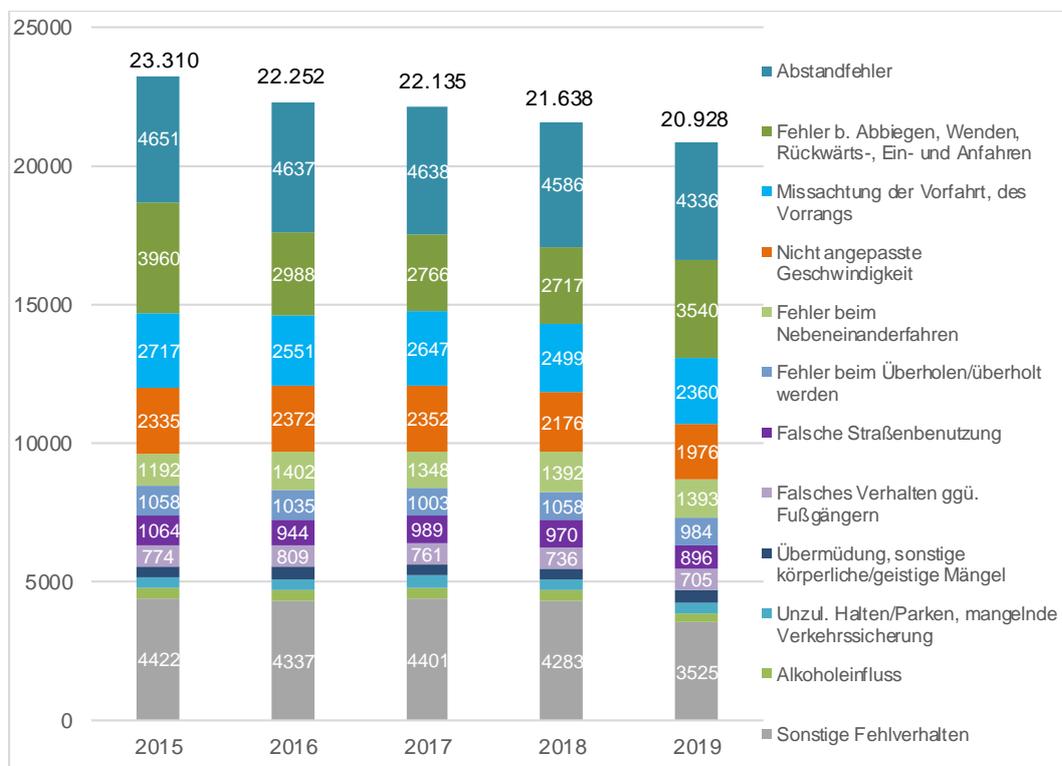
Quelle: Badura et al. (verschiedene Jahrgänge). Eigene Darstellung.

Unfälle im Straßenverkehr können neben hohen Sachschäden bei den Beteiligten zum Teil schwerwiegende physische sowie psychische Folgen verursachen. Berufskraftfahrer, zu deren Haupttätigkeit das Führen eines Güterkraftfahrzeugs gehört, sind dem Risiko ausgesetzt, infolge eines Verkehrsunfalls nicht mehr arbeitsfähig zu sein und einen längeren Zeitraum auszufallen. Abbildung 7 zeigt die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die im Zeitraum von 2015 bis 2019 jährlich infolge des Fehlverhaltens eines Güterkraftfahrzeugfahrers verursacht wurden. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 20.928 Unfälle mit Personenschaden registriert; dies waren rund 3,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Mit einem Anteil von rund 20,7 Prozent waren Fehler beim Einhalten des Abstandes die häufigste Unfallursache. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein und Ausfahren wurden in 3.540 Fällen als Unfallursache identifiziert. Dies war ein deutlicher Anstieg von rund 31,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Am dritthäufigsten führten die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs zu Unfällen mit Personenschaden, bei denen die Fahrer von

Verkehrsunfälle

Güterkraftwagen als Verursacher galten. Innerorts kam es beinahe doppelt so häufig zu Unfällen dieser Art wie außerorts. Hauptsächlich waren die Unfälle auf das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen zurückzuführen. Die Anzahl an Unfällen aufgrund einer nicht angepassten Geschwindigkeit ging im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,2 Prozent zurück. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 365 Unfälle unter Alkoholeinfluss, 219 Unfälle infolge einer Übermüdung sowie 253 Unfälle aufgrund sonstiger körperlicher oder geistiger Mängel verursacht.

Abbildung 7: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden verursacht durch Fehlverhalten des Fahrers von Güterkraftfahrzeugen differenziert nach Unfallursache



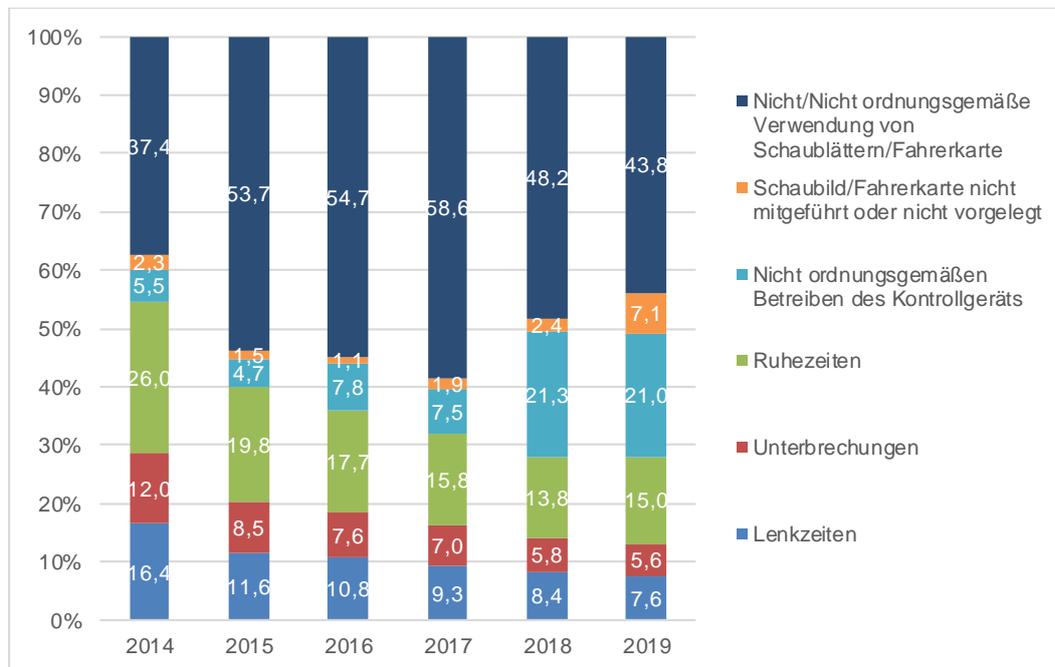
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8. Reihe 7). Eigene Darstellung.

Im Jahr 2019 wurden seitens des Bundesamtes insgesamt 120.035 Fahrzeuge des Güterverkehrs auf die Einhaltung der Vorschriften des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Rund 31,3 Prozent der Fahrzeuge waren in Deutschland gemeldet, die übrigen 68,7 Prozent in einem anderen Staat. Insgesamt wurden 19.416 Fahrzeuge beanstandet. Die Beanstandungsquote betrug im Jahr 2019 rund 16,2 Prozent. Hierbei wurden insgesamt 87.253 Verstöße festgestellt. Rund 15,0 Prozent der Verstöße im Fahrpersonalrecht waren im Jahr 2019 auf nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Ruhezeiten zurückzuführen, rund 7,6 Prozent auf Lenkzeitverstöße und weitere rund 5,6 Prozent auf ein nicht ordnungsgemäßes Einhalten der Fahrtunterbrechungen (siehe Abbildung 8). Während der Anteil der Ruhezeitverstöße im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr leicht zunahm, sanken die prozentualen Anteile der Beanstandungen von Lenkzeiten und Unterbrechungen. Verstöße wegen des nicht ordnungsgemäßen Betriebes des Kontrollgeräts lagen im Jahr 2019 mit rund 21,0 Prozent auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr, nachdem es im Jahr 2018 gegenüber 2017 einen

BAG-Straßenkontrollen

deutlichen Zuwachs gegeben hatte. Beanstandungen wegen nicht bzw. nicht ordnungsgemäßer Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten reduzierten sich das zweite Jahr in Folge. Im Jahr 2019 entfielen rund 43,8 Prozent der Beanstandungen auf diese Kategorie; eine Reduzierung um 4,4 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr. Rund 7,1 Prozent der Beanstandungen entfielen auf die Kategorie „Schaubild/Fahrerkarte nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt“. Die Zahl der Verstöße in dieser Kategorie nimmt seit 2016 merklich zu.

Abbildung 8: Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes festgestellte Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts (Anteile in Prozent)

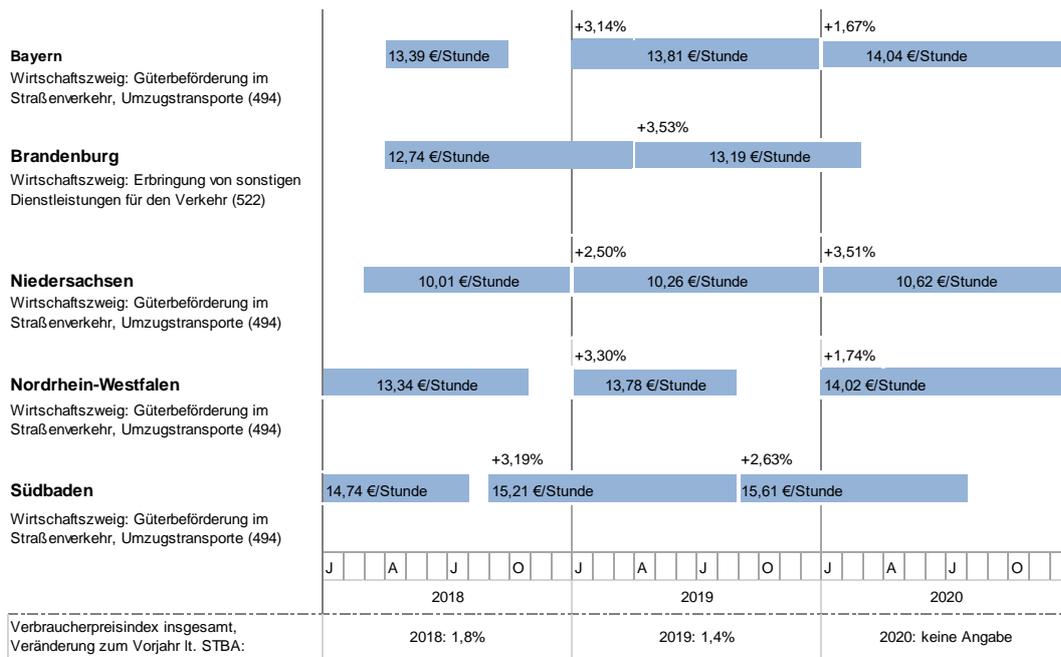


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Tarifverdienststatistik des Statistischen Bundesamtes gibt Auskunft über die Entwicklung ausgewählter Tariflöhne für Berufskraftfahrer mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung im Zeitverlauf. Abbildung 9 stellt die jüngere Entwicklung in ausgewählten Bundesländern grafisch dar. Im Zeitraum von 2018 bis 2020 nahm der tarifliche Stundenlohnsatz von Berufskraftfahrern in abgebildeten Tarifverträgen zwischen 1,67 und 3,51 Prozent pro Jahr zu. Zwischen den tariflichen Stundenlohnsätzen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von Region, Berufserfahrung, Zusatzqualifikation sowie Tätigkeitschwerpunkt. Während in Bayern und Nordrhein-Westfalen die Stundenlohnsätze für Berufskraftfahrer mit einer beruflichen Ausbildung bzw. Berufserfahrung mit rund 14,04 Euro bzw. 14,02 Euro im Jahr 2019 ein ähnliches Niveau erreichten, wurden in Niedersachsen trotz Lohnsteigerungen von rund 3,5 Prozent lediglich 10,62 Euro pro Stunde bei ähnlichen Qualifikationen erreicht. Berufskraftfahrer in Südbaden mit einer mindestens 15-jährigen beruflichen Erfahrung auf schweren Fahrzeugen erhielten ab September 2019 eine Lohnerhöhung von rund 2,63 Prozent auf 15,61 Euro pro Stunde.

Tarifliche Vergütung

Abbildung 9: Laufzeiten und Stundenlöhne ausgewählter Tarifabschlüsse für Berufskraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung im Zeitraum von 2018 bis 2020



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 als Berufskraftfahrer oder über die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei der IHK zur Grundqualifikation (Mindestalter 18 Jahre) bzw. beschleunigten Grundqualifikation (Mindestalter 21 Jahre) erfolgen. Die Absolventen der (beschleunigten) Grundqualifikation stehen dem Arbeitsmarkt vergleichsweise schneller zur Verfügung, da die Dauer der Qualifizierung im Vergleich zum Abschluss einer Berufsausbildung deutlich geringer ist. Die Grundqualifikation erfordert das Bestehen einer 450-minütigen theoretischen und praktischen Prüfung. 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 Deutschland im 5-Jahres-Rhythmus Weiterbildungen in fünf verschiedenen Modulen nachweisen (Eintrag der Kennziffer 95 im Führerschein).

Wege zum Beruf

Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Auszubildendenzahlen im Berufsbild „Berufskraftfahrer“ im Zeitraum von Jahr 2012 bis 2019. Im Jahr 2019 befanden sich insgesamt 7.821 Personen in der beruflichen Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Dies waren rund 2,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Allerdings ging die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Vergleichszeitraum leicht um rund 2,6 Prozent zurück. Insgesamt begannen 3.609 Personen die Ausbildung zum Berufskraftfahrer im Jahr 2019. Der Anteil der Frauen, die eine

Auszubildendenstatistik

Ausbildung als Berufskraftfahrerinnen aufgenommen haben, entwickelte sich wiederholt positiv, obwohl die Steigerung nicht mehr so stark wie in den Vorjahren war. Im Jahr 2019 nahmen 285 Frauen die Ausbildung zur Berufskraftfahrerin neu auf. An der Abschlussprüfung nahmen insgesamt 1.929 Personen teil. Rund 88,0 Prozent der Absolventen schlossen die Prüfung mit Erfolg ab. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 2.181 Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst. Hiermit setzte sich der steigende Trend der Vorjahre fort. Rund 60 Prozent der Ausbildungsverträge wurden im ersten Lehrjahr vorzeitig gelöst.

Tabelle 2: Auszubildendenstatistik im Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer“ im Zeitraum von 2012 bis 2019 (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	6.543	303	6.846	2.979	2.232	1.782	990	504	225	1.719
2017	6.699	378	7.077	3.297	2.226	1.713	1.101	486	240	1.827
2018	7.113	510	7.623	3.702	2.040	1.677	1.269	495	246	2.010
2019	7.251	570	7.821	3.609	1.929	1.698	1.323	621	237	2.181

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.

Für Umschüler mit dem Berufswunsch „Berufskraftfahrer im Güterverkehr“ bzw. Jugendliche, die kein Ausbildungsverhältnis auf regulärem Wege fanden und als arbeitslos gemeldet sind, besteht die Möglichkeit, an einem der verschiedenen Programme der Bundesagentur für Arbeit (BA) teilzunehmen. Zum einen wird jungen Erwachsenen die Teilnahme an einer abschlussorientierten Maßnahme, die zu einer regulären IHK-Abschlussprüfung als Berufskraftfahrer führt, angeboten. Zum anderen wird förderfähigen Personen die Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen angeboten, die i. d. R. in Kooperation mit Bildungsträgern durchgeführt werden. Die Förderung der beruflichen Weiterbildung nach §§ 81 ff. SGB III (FbW) ist ein wichtiges arbeitsmarktpolitisches Instrument, um die Beschäftigungschancen durch eine berufliche Qualifizierung zu verbessern. Über die Anzahl der geförderten Personen im Berufsbild „Berufskraftfahrer“ informiert die BA. Deren statistische Daten für den Zeitraum von 2014 bis 2019 werden in Tabelle 3 zusammengefasst. Aus der Analyse der Teilnehmerzahlen erging eine deutliche Steigerung der Anzahl der geförderten Maßnahmen, die zu sonstigen beruflichen Weiterbildungen zählten. Dies deutet darauf hin, dass zunehmend Umschüler mit dem Berufsziel „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)“ von der BA gefördert werden. Im Jahr 2019 wurden im Jahresdurchschnitt 8.371 Weiterbildungen gefördert; dies war eine Steigerung von rund 16,8 Prozent im Vergleich zum Vor-

Berufliche Qualifizierung - Fördermaßnahmen der Bundesagentur für Arbeit

jahr. Allerdings war die Anzahl der Förderungen der beruflichen Weiterbildung mit Abschluss seit 2014 rückgängig. Dies bedeutet, dass immer weniger Personen an Maßnahmen zur Vollqualifizierung (berufsqualifizierender IHK-Abschluss) teilgenommen haben. Im Jahr 2019 waren es lediglich 184; dies war eine Abnahme in Höhe von rund 10,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 3: Teilnehmerbestand in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Berufskraftfahrer“ – gleitende Jahresdurchschnitte

Berichtsjahr	FbW Bestand insgesamt	davon:	
		FbW mit Abschluss	FbW sonstige Weiterbildung
2014	6.472	547	5.925
2015	6.510	420	6.090
2016	6.855	305	6.550
2017	6.968	240	6.728
2018	7.169	206	6.963
2019	8.371	184	8.187

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung).

Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Ausbildungsverhältnisse, geschichtet nach dem Jahr des Vertragsabschlusses.¹ Sie wird vom Bundesinstitut für Berufsbildung auf Basis der amtlichen Berufsbildungsstatistik errechnet und dient als Indikator für den Erfolg des dualen Ausbildungssystems und der Vergleichbarkeit von Ausbildungsberufen und Regionen im Zeitablauf. Im Jahr 2018 erreichte die Lösungsquote im Ausbildungsberuf Berufskraftfahrer mit rund 48,3 Prozent einen erneuten Höhepunkt (siehe Tabelle 4). In Ostdeutschland lag die Lösungsquote der angehenden Berufskraftfahrer im Jahr 2018 bei rund 50,3 Prozent. Hierbei wurde ein Rückgang in Höhe von 2,8 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr festgestellt, nachdem im Jahr 2017 ein sprunghafter Anstieg verzeichnet wurde. In Westdeutschland nahm die Lösungsquote im Vorjahresvergleich leicht zu und erreichte rund 47,9 Prozent. Die durchschnittliche Lösungsquote über alle Ausbildungsberufe lag im Jahr 2018 mit rund 26,5 Prozent nach wie vor deutlich unterhalb der Lösungsquote der angehenden Berufskraftfahrer.

Lösungsquote

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

Table 4: Lösungsquote der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe im Zeitraum von 2012 bis 2018

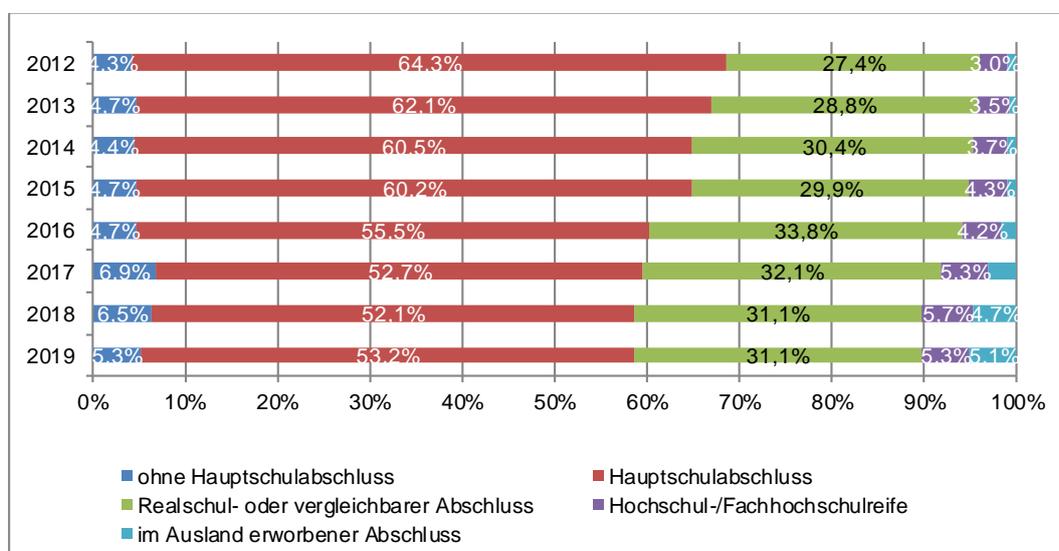
Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Berufskraftfahrer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2012	24,4	45,9	44,9	49,5
2013	25,0	45,5	45,5	45,5
2014	24,6	46,5	46,0	48,3
2015	24,9	43,1	42,5	46,1
2016	25,8	46,2	46,9	42,9
2017	25,7	47,7	46,4	53,1
2018	26,5	48,3	47,9	50,3

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (2018).

Abbildung 10 zeigt die Verteilung der Auszubildenden, die eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer im Zeitraum von 2012 bis 2019 neu aufgenommen haben, differenziert nach schulischer Vorbildung. Demnach verfügte knapp über die Hälfte der Auszubildenden, die ihre Ausbildung im Jahr 2019 begannen, über einen Hauptschulabschluss. Rund 31,1 Prozent der Auszubildenden konnten einen Realschulabschluss, weitere rund 5,3 Prozent die Hochschul-/Fachhochschulreife vorweisen. Der Anteil der Auszubildenden ohne Schulabschluss ging im Vergleich zu den beiden Vorjahren zurück und erreichte im Jahr 2019 rund 5,3 Prozent. Der Anteil der Auszubildenden, die ihre Ausbildung im Jahr 2019 begannen und ihren Schulabschluss im Ausland erwarben, stieg wie bereits in den Vorjahren auf rund 5,1 Prozent leicht an.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

Abbildung 10: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent) im Zeitraum von 2012 bis 2019



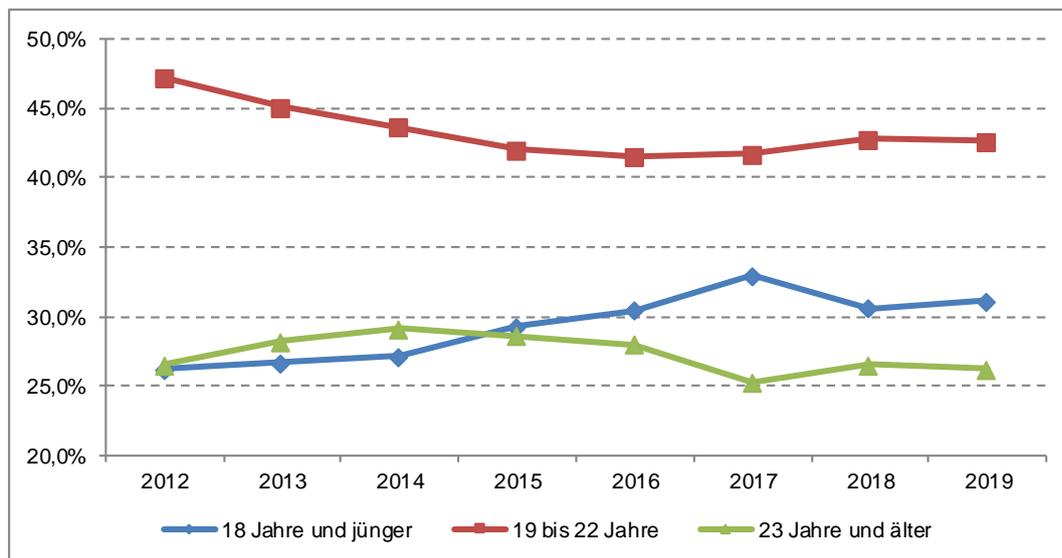
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 11 entnommen werden kann, ist in den vergangenen Jahren das durchschnittliche Alter der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer bei Ausbildungsbeginn ten-

Altersstruktur der Auszubildenden

denziell zurückgegangen. Waren im Jahr 2012 noch rund 26,3 Prozent aller Auszubildenden zum Berufskraftfahrer bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre und jünger, so waren es im Jahr 2019 bereits 31,1 Prozent. Der Anteil der 19- bis 22-Jährigen verringerte sich im Zeitraum von 2012 bis 2019 von rund 47,2 auf rund 42,7 Prozent. Damit entfällt auf die Altersgruppe der 19- bis 22-Jährigen nach wie vor der überwiegende Teil der Auszubildenden bei Ausbildungsbeginn. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 23 Jahre oder älter waren, schwankte im Betrachtungszeitraum zwischen 25 und 28 Prozent. Zuletzt betrug ihr Anteil rund 26,2 Prozent.

Abbildung 11: Auszubildende zum Berufskraftfahrer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent) im Zeitraum von 2012 bis 2019



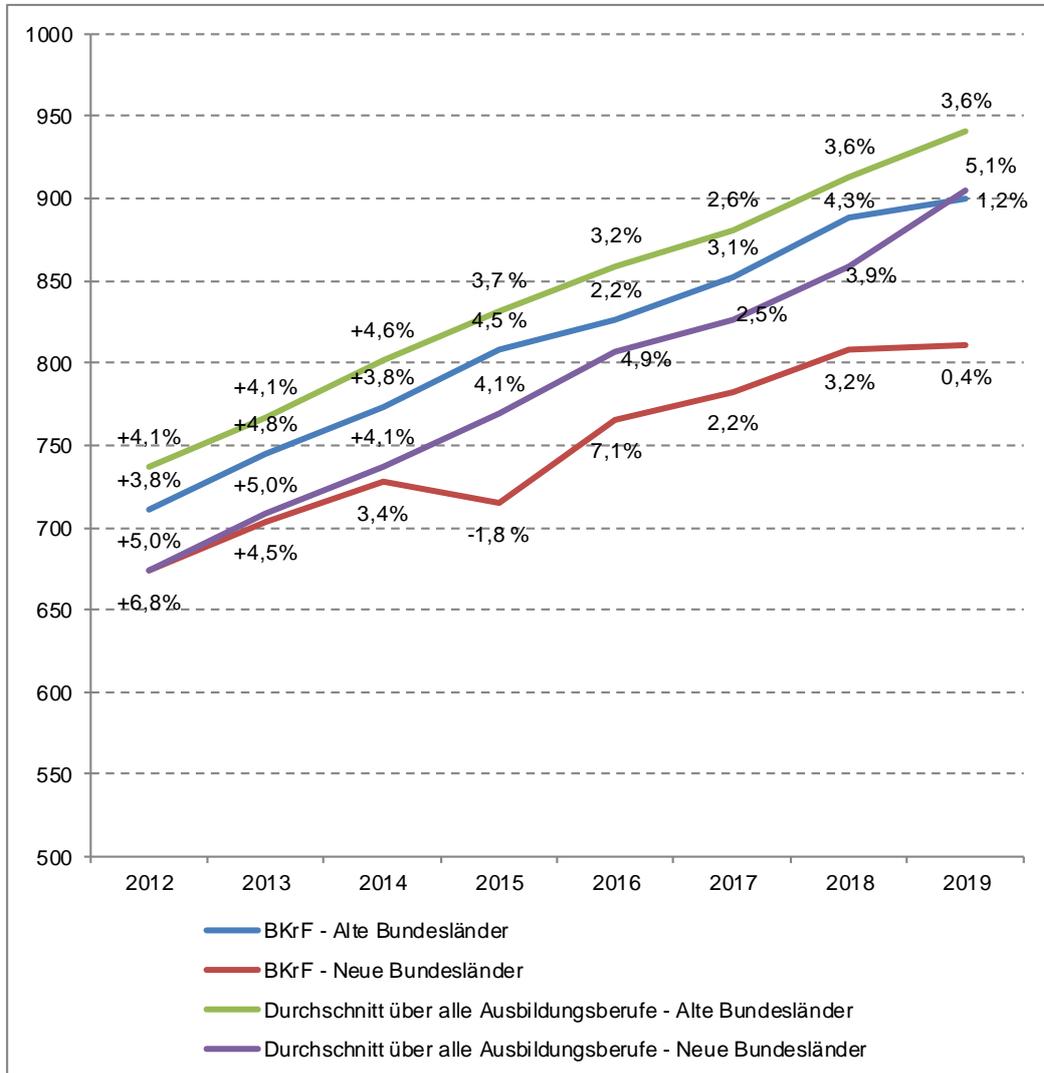
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 12 stellt die Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer im Güterverkehr dar. Im Durchschnitt über die drei Lehrjahre verdienten im Jahr 2019 Auszubildende mit dem Zielberuf Berufskraftfahrer in den alten Bundesländern rund 900 Euro, in den neuen Bundesländern rund 811 Euro pro Monat. Der bundesweite Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe lag im Jahr 2019 bei rund 891 Euro. Die durchschnittliche monatliche Ausbildungsvergütung in den westlichen Bundesländern betrug im ersten Lehrjahr 842 Euro, im zweiten Lehrjahr 906 Euro und im dritten Lehrjahr 986 Euro; in den östlichen Bundesländern 761 Euro im ersten, 817 Euro im zweiten und 888 Euro im dritten Lehrjahr. Wie Abbildung 12 zu entnehmen ist, lag die Ausbildungsvergütung der angehenden Berufskraftfahrer damit sowohl in den neuen als auch in den alten Bundesländern im Jahr 2019 unterhalb der jeweiligen Durchschnitte über alle Ausbildungsberufe. In den westlichen Bundesländern stieg die durchschnittliche Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr geringfügig um rund 1,2 Prozent an. In den östlichen Bundesländern betrug die Steigerung lediglich rund 0,4 Prozent. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Verbraucherpreisindex im Jahr 2019 um rund 1,4 Prozent, der Anstieg fiel mithin höher aus

Ausbildungsvergütung

als die Steigerung der Ausbildungsvergütung für angehende Berufskraftfahrer, d.h. es kam nicht zu realen Lohnzuwächsen. Im Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe waren dagegen deutliche prozentuale Steigerungen der Ausbildungsvergütungen zu verzeichnen.

Abbildung 12: Durchschnittliche monatliche tarifliche Ausbildungsvergütung der Berufskraftfahrer in den alten und neuen Bundesländern im Zeitraum von 2012 bis 2019 in Euro (Steigerung zum Vorjahr in Prozent)



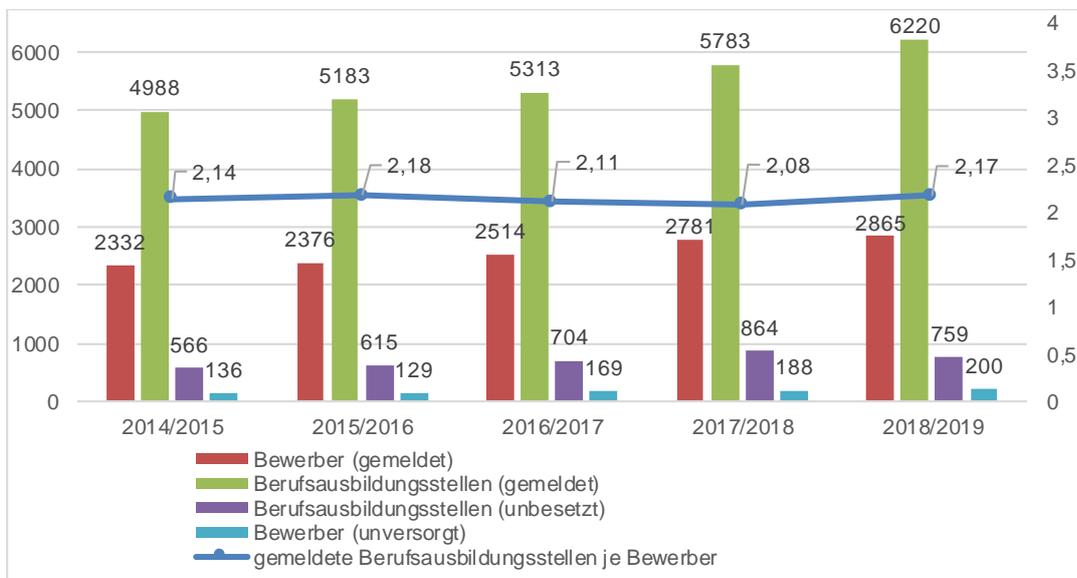
Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (Datenbank Ausbildungsvergütungen). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Bundesagentur für Arbeit bietet nach dem Sozialgesetzbuch Ausbildungsvermittlung an. Im Rahmen der Vermittlungstätigkeit werden Ausbildungssuchende mit Arbeitgebern zur Begründung eines Ausbildungsverhältnisses zusammengeführt. Abbildung 13 zeigt die Entwicklung des Ausbildungsstellenmarkts für die Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ nach den einschlägigen Statistiken der Bundesagentur für Arbeit. Wie bereits in den Vorjahren entwickelten sich die Zahlen der gemeldeten Berufsausbildungsstellen zuletzt positiv. Im Berichtsjahr 2018/2019, das sich vom 01. Oktober 2018 bis zum 30. September 2019 erstreckte, meldeten Ausbildungsbetriebe insgesamt 6.220 offene Aus-

Ausbildungsstellen
und Bewerber

bildungsstellen für Berufskraftfahrer. Dies bedeutete einen Anstieg um 437 Ausbildungsstellen bzw. rund 7,6 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Zahl der Ausbildungssuchenden nahm im Vorjahresvergleich um 84 bzw. 3,0 Prozent auf insgesamt 2.865 zu. Das Verhältnis von Berufsausbildungsstellen je Bewerber betrug im Ausbildungsjahr 2018/2019 rund 2,17 und stieg im Vergleich zum Vorjahreswert leicht an. Im Berichtsjahr 2018/2019 blieben insgesamt 759 Ausbildungsstellen unbesetzt und damit weniger als in der Vorperiode. Die Daten zeigen, dass das Angebot an Ausbildungsstellen die Nachfrage deutlich übersteigt. Dies deckt sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen, im Rahmen derer Gesprächspartner regelmäßig von Schwierigkeiten bei der Besetzung von Ausbildungsstellen berichten. Danach können Ausbildungsstellen oftmals mangels einer ausreichenden Anzahl an Bewerbern oder aufgrund mangelnder Qualifikation der Interessenten nicht besetzt werden.

Abbildung 13: 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.

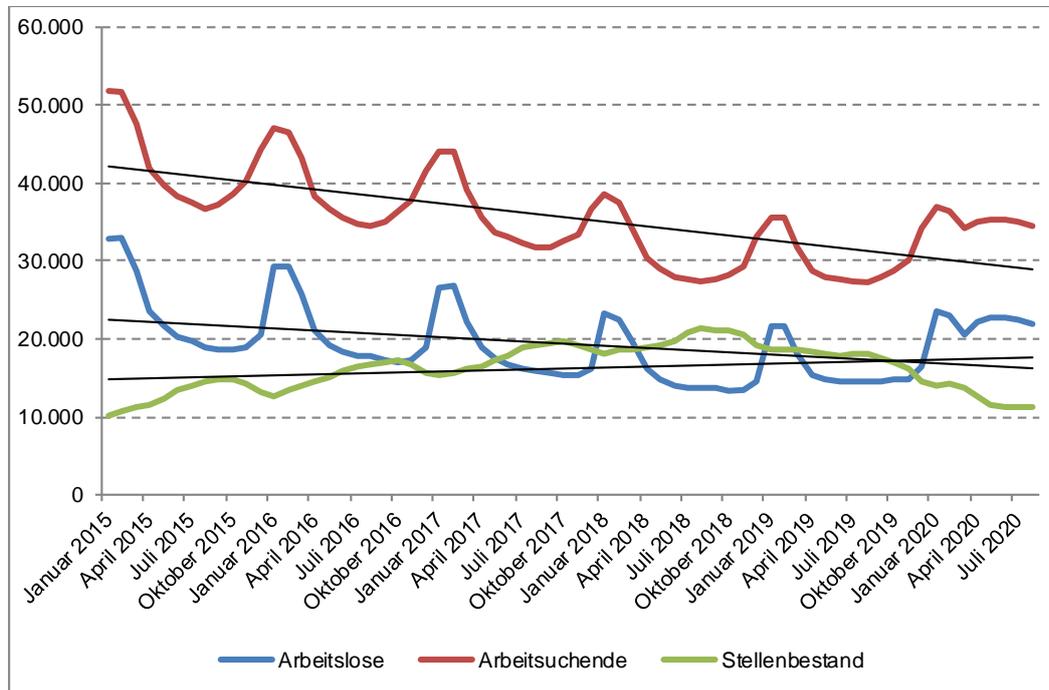
3.4. Arbeitsmarktsituation

Auf Basis der Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit zeigt Abbildung 14 die zahlenmäßige Entwicklung der gemeldeten offenen Stellen, der Arbeitslosen sowie der Arbeitssuchenden in der Berufsgruppe „Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw)“. Im Jahr 2020 werden die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Arbeitsmarkt deutlich. Die mehrjährige Tendenz eines steigenden Stellenbestands bei einer gleichzeitig rückläufigen Anzahl an Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden setzte sich jüngst nicht mehr fort. Im bisherigen Jahresverlauf lag die Zahl der Arbeitslosen bzw. der Arbeitssuchenden deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Zahl der offenen Stellen ging sprunghaft zurück. Im August 2020 waren 21.964 Berufskraftfahrer arbeitslos bzw. 34.613 Berufskraftfahrer arbeitssuchend gemeldet.

Arbeitslose,
Arbeitssuchende
und offene Stellen

Dies waren rund 50,0 Prozent bzw. 26,9 Prozent mehr als im August 2019. Der Bestand an gemeldeten Stellen nahm im August 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat um rund 37,3 Prozent auf insgesamt 11.298 ab.

Abbildung 14: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe "Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW)" (5121) im Zeitraum von Januar 2015 bis August 2020

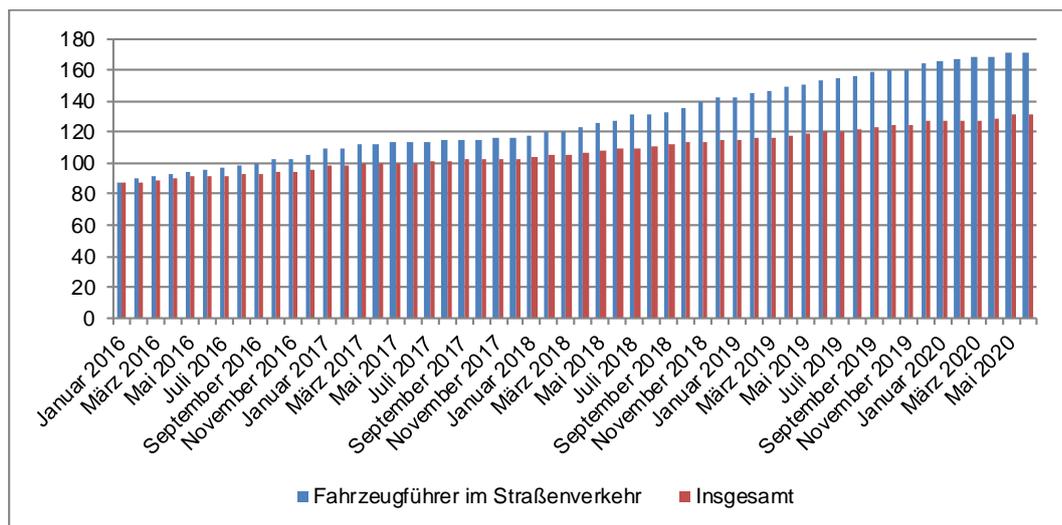


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

Um mögliche Engpässe bei der Stellenbesetzung ausgewählter Berufsbilder beurteilen zu können, kann die Statistik bezüglich der abgeschlossenen Vakanzzeit, die seitens der Bundesagentur für Arbeit veröffentlicht wird, herangezogen werden (siehe Abbildung 15). Die Suche nach einem passenden Kandidaten für die Besetzung der Stelle als Berufskraftfahrer im Straßenverkehr beansprucht laut Bundesagentur der Arbeit immer mehr Zeit. Die Vakanzzeit der Fahrzeugführer im Straßenverkehr nahm zuletzt überproportional im Vergleich zur durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufsbilder zu. Im Zeitraum von Juli 2019 bis Juni 2020 dauerte es durchschnittlich 164 Tage, eine offene Stelle als Fahrzeugführer im Straßenverkehr zu besetzen. Für den Querschnitt über alle Berufsbilder betrug die Vakanzzeit für den gleichen Zeitraum hingegen durchschnittlich 126 Tage. Im Dezember 2019 verkündete die Bundesagentur für Arbeit, dass im Beruf des Berufskraftfahrers ein Fachkräfteengpass herrsche.

Fachkräfteengpass

Abbildung 15: 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



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

4. Schienenfahrzeugführer

4.1. Struktur der Beschäftigten

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsgruppe „Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr“ entwickelt sich seit Jahren positiv (siehe Tabelle 5). Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit belief sich deren Anzahl am 31. Dezember 2019 auf insgesamt 33.618, ein Anstieg von rund 6,3 Prozent im Vergleich zum Jahr 2018. In den Vorjahren wurden Zuwachsraten in Höhe von rund 4,9 Prozent (2018) sowie rund 2,9 Prozent (2017) verzeichnet. Der Frauenanteil entwickelte sich in den letzten Jahren positiv. Er stieg von rund 3,7 Prozent im Jahr 2015 kontinuierlich bis auf rund 4,5 Prozent im Jahr 2019. Die Beschäftigung in Teilzeit folgte in den letzten Jahren einem ansteigenden Trend. Waren im Jahr 2017 rund 5,1 Prozent in einem teilzeitigen Arbeitsverhältnis beschäftigt, erhöhte sich ihr Anteil auf rund 6,4 Prozent im Jahr 2019. Insgesamt waren 2.164 Triebfahrzeugführer am 31.12.2019 in Teilzeit beschäftigt.

Beschäftigungs-
entwicklung

In allen Altersgruppen nahm die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr zu. In den letzten Jahren entwickelte sich insbesondere der Anteil der älteren Beschäftigten positiv. Waren im Jahr 2017 noch rund 19,3 Prozent der Beschäftigten älter als 55 Jahre, betrug ihr Anteil im Jahr 2019 bereits rund 21,0 Prozent. In der Altersgruppe der unter 25-Jährigen stieg die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zuletzt auf insgesamt 1.894. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg im Vergleich zum Vorjahr geringfügig auf rund 5,6 Prozent an. Auf die Gruppe der 25- bis 54-Jährigen entfiel im Jahr 2019 mit 24.653 Beschäftigten weiterhin der größte Anteilswert. Er ging allerdings erneut zurück und erreichte im Jahr 2019 noch rund 73,4 Prozent.

Altersstruktur

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

	2017		2018		2019	
Insgesamt	30.147	(100)	31.634	(100)	33.618	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	28.927	(96,0)	30.307	(95,8)	32.101	(95,5)
Frauen	1.220	(4,0)	1.327	(4,2)	1.517	(4,5)
Deutsche	28.803	(95,5)	30.079	(95,1)	31.714	(94,3)
Ausländer	1.340	(4,5)	1.553	(4,9)	1.902	(5,7)
unter 25 Jahre	1.664	(5,5)	1.742	(5,5)	1.894	(5,6)
25 bis unter 55 Jahre	22.657	(75,2)	23.410	(74,0)	24.653	(73,4)
55 bis unter 65 Jahre	5.757	(19,1)	6.397	(20,2)	6.964	(20,7)
65 Jahre und älter	69	(0,2)	85	(0,3)	107	(0,3)
in Vollzeit	28.608	(94,9)	29.780	(94,1)	31.454	(93,6)
in Teilzeit	1.539	(5,1)	1.854	(5,9)	2.164	(6,4)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	2.149	(7,1)	2.225	(7,0)	2.363	(7,0)
mit anerkanntem Berufsabschluss	26.094	(86,6)	27.385	(86,6)	28.986	(86,2)
mit akademischem Berufsabschluss	436	(1,4)	576	(1,8)	754	(2,2)
Ausbildung unbekannt	1.468	(4,9)	1.448	(4,6)	1.515	(4,5)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KlB2010)). Eigene Berechnungen.

Die Struktur der Bildungs- bzw. Berufsabschlüsse der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführer wies im Jahr 2019 gegenüber den Vorjahren lediglich geringe Änderungen auf. Der Anteil von Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss lag im Jahr 2019 bei rund 86,2 Prozent. Absolut stieg die Anzahl der Beschäftigten dieser Bildungskategorie im Jahr 2019 um rund 9,5 Prozent auf 28.986. Die Anzahl der Beschäftigten mit akademischem Berufsabschluss betrug 754 Personen. Dies waren rund 30,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten stieg damit auf rund 2,2 Prozent. Der Anteil der Triebfahrzeugführer mit unbekanntem Ausbildungsstatus sank zuletzt auf rund 4,5 Prozent; dies entsprach 1.515 Beschäftigten.

Beruflicher Abschluss

Im Dezember 2019 besaßen insgesamt 1.902 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Triebfahrzeugführer eine ausländische Staatsbürgerschaft. Ihr Anteil an der betrachteten Berufsgruppe betrug rund 5,7 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Anzahl ausländischer Triebfahrzeugführer um rund 22,5 Prozent bzw. 349 Personen zu (siehe Tabelle 6). Zuwächse zeigten sich sowohl bei Beschäftigten aus anderen EU-Staaten als auch aus

Ausländische Beschäftigte

europäischen Nicht-EU-Staaten. Die höchsten Zuwächse waren im Vorjahresvergleich bei Beschäftigten aus Tschechien (+58,8 %), Rumänien (+51,1 %) und Serbien (+67,8 %) zu verzeichnen; die Anzahl der Beschäftigten aus der Ukraine verdreifachte sich. Die größte Anzahl ausländischer Schienenfahrzeugführer stammte im Jahr 2019 mit 842 aus der Türkei. Die zweitgrößte Gruppe mit insgesamt 115 Beschäftigten bildeten Lokführer mit italienischer Staatsbürgerschaft. Ihr Anteil an allen sozialversicherungspflichtig beschäftigten Triebfahrzeugführern mit ausländischer Staatsangehörigkeit betrug im Jahr 2019 rund 6,0 Prozent.

Tabelle 6: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsuntergruppe „5220 Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr“ nach Staatsangehörigkeit, Stand: jeweils 31.12.

	Dez 17		Dez 18		Dez 19	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Deutschland	28.803	95,5%	30.079	95,1%	31.714	94,3%
Ausland	1.340	4,4%	1.553	4,9%	1.902	5,7%
darunter...						
EU ohne Deutschland	439	1,5%	528	1,7%	653	1,9%
Europa ohne EU	820	2,7%	903	2,9%	1.072	3,2%
Afrika	38	0,1%	45	0,1%	48	0,1%
Amerika	10	0,0%	15	0,0%	12	0,0%
Asien	33	0,1%	62	0,2%	77	0,2%

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

Triebfahrzeugführer sind in ihrem Arbeitsumfeld einer Vielzahl von gesundheitsbeeinflussenden Faktoren ausgesetzt. Beispielsweise können körperliche Belastungen, Stresssituationen, Schichtarbeit sowie Arbeiten unter wechselnden Wetterbedingungen die gesundheitliche Verfassung von Schienenfahrzeugführern negativ beeinflussen. In der Presse erschienen zuletzt regelmäßig Berichte über Zugausfälle sowie Verspätungen von Zügen, die durch kurzfristige krankheitsbedingte Ausfälle von Schienenfahrzeugführern bedingt waren.¹ Der jährlich von der BKK veröffentlichte Gesundheitsreport gibt Einblicke in die gesundheitliche Situation von Schienenfahrzeugführern. Bezüglich der Anzahl von AU-Tagen aufgrund psychischer Störungen belegte die Berufsgruppe im Jahr 2018 – wie bereits in den Vorjahren – einen der vorderen Plätze. Tabelle 7 stellt die Entwicklung der Arbeitsunfähigkeit (AU) von Schienenfahrzeugführern aufgrund psychischer Störungen für den Zeitraum von 2015 bis 2018 dar. Demnach stieg die Anzahl der AU-Fälle je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder in dieser Diagnosegruppe im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund zwei Prozent auf 155. Die Anzahl der AU-Tage je 1.000 beschäftigter BKK-Mitglieder erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,0 Prozent auf 4.533. Die durchschnittliche Dauer eines einzelnen Krankheitsfalls stieg im Jahr 2018 auf 29,2 an, nachdem im Vorjahr eine leichte Reduzierung verzeichnet wurde.

Gesundheit

Tabelle 7: Entwicklung der AU-Kennzahlen der Schienenfahrzeugführer aufgrund von psychischen Störungen für den Zeitraum von 2015 bis 2018

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

Quelle: BKK Gesundheitsreport. Eigene Darstellung.

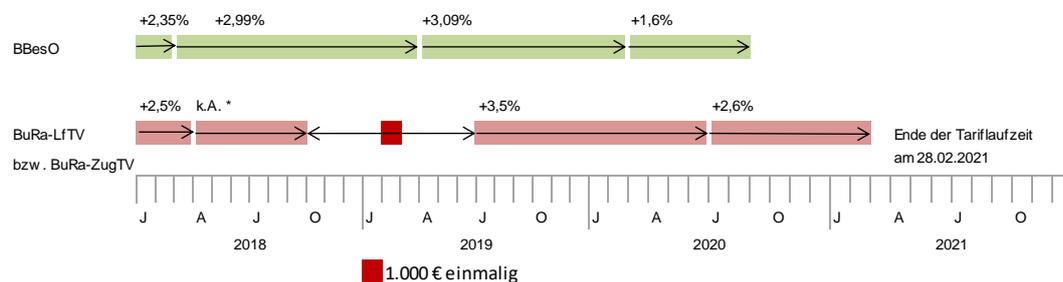
Im Dezember 2018 bzw. Januar 2019 wurden von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft e.V. (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) jeweils neue Tarifabschlüsse mit den Arbeitgebervertretern (DB AG bzw. Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.) abgeschlossen. Beide Tarifverträge sahen eine Gesamtlohnerhöhung von 6,1 Prozent in zwei Stufen vor (siehe Abbildung 16). Für die zweite Stufe wurde ein Wahlmodell vereinbart. In der ersten Stufe stiegen die Löhne der Beschäftigten zum 01. Juli 2019 um 3,5 Prozent. In der zweiten Stufe hatten die Beschäftigten zum 01. Juli 2020 die Wahlmöglichkeit zwischen einer Lohnerhöhung von 2,6 Prozent, sechs Tagen zusätzlichem Urlaub oder einer Verkürzung der Arbeitszeit. Für den Zeitraum von Oktober 2018 bis Juni 2019 erfolgte eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 Euro, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde. Des Weiteren beinhalteten die Tarifverträge

Tarifverträge

¹ Siehe u.a. <https://www.mdr.de/thueringen/nord-thueringen/nordhausen/zugausfall-nordhausen-goettingen-personalmangel-100.html>; <https://www.tagesspiegel.de/themen/fahrad-verkehr/personalmangel-bei-der-deutschen-bahn-lokfuehrer-krank-viele-regionalzuege-in-berlin-brandenburg-fallen-aus/23968574.html>;

weitere Leistungen wie eine Erhöhung der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersvorsorge, eine Anhebung des Mietkostenzuschusses, Zulagenerhöhungen und eine flexible Zeitentnahme aus dem Langzeitkonto der Beschäftigten. Die Laufzeit der Tarifverträge erstreckt sich vom 1. Oktober 2018 bis zum 28. Februar 2021. Abbildung 16 fasst die Entwicklungen bzw. die prozentualen Steigerungsraten der beschriebenen Tariflöhne sowie der Besoldung für verbeamtete Lokführer zusammen. Die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung für Eisenbahner im Betriebsdienst (alle Fachrichtungen) lag nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung im Jahr 2019 in Westdeutschland bei monatlich rund 965 Euro. Dabei erhielten die Auszubildenden im ersten Lehrjahr durchschnittlich 911 Euro, im zweiten Ausbildungsjahr 974 Euro und im dritten Ausbildungsjahr 1.032 Euro. In Ostdeutschland betrug die durchschnittliche tarifliche Ausbildungsvergütung rund 893 Euro; im Durchschnitt entfielen auf das erste Ausbildungsjahr 808 Euro, auf das zweite Ausbildungsjahr 897 Euro und auf das dritte Ausbildungsjahr 983 Euro.

Abbildung 16: Lohnentwicklung von Lokomotivführern im Zeitraum von 2018 bis 2021



* Die prozentuale Veränderung steht in Abhängigkeit zur individuellen Eingruppierung/-stufung.
 Quellen: BBesO, BuRa-LfTV, BuRa-ZugTV

Der Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes informiert jährlich über signifikante Eisenbahnunfälle auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland.¹ Hierbei werden Unfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wurde, erheblicher Sachschaden entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen auftraten, berücksichtigt. Im Jahr 2018 ereigneten sich insgesamt 302 signifikante Eisenbahnunfälle (siehe Tabelle 8). Dies waren rund 12,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Rückgang war primär auf die Reduzierung bei den Unfallarten „Unfälle mit Personenschaden“ sowie „Bahnübergangsunfälle“ zurückzuführen. Insgesamt wurden im Jahr 2018 114 Personen schwer verletzt, darunter 13 Fahrgäste und 9 Mitarbeiter oder Auftragnehmer. Nutzer von Bahnübergängen (31) sowie unbefugte Personen (46) wurden am häufigsten bei Eisenbahnunfällen schwer verletzt. Die Anzahl der Personen, die bei Eisenbahnunfällen getötet wurden, reduzierte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 18,5 Prozent auf insgesamt 128 Personen.

Unfälle

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

Tabelle 8: Entwicklungen im Sicherheitsbereich der Eisenbahn im Zeitraum von 2010 bis 2018

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Signifikante Unfälle	297	285	289	301	333	306	310	346	302
Schwerverletzte bei Eisenbahnunfällen	118	147	115	107	109	118	145	165	114
Schwerverletzte Fahrgäste	8	33	9	6	13	16	33	41	13
Schwerverletzte Mitarbeiter und Auftragnehmer	18	28	10	18	9	8	13	21	9
Getötete bei Eisenbahnunfällen	146	140	138	137	160	130	150	157	128
Getötete Fahrgäste	0	9	3	0	0	3	7	2	1
Getötete Mitarbeiter und Auftragnehmer	8	10	9	8	8	11	10	10	3
Suizide	899	853	872	834	781	806	798	771	732

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

4.3. Berufliche Bildung

Die berufliche Qualifizierung zum Schienenfahrzeugführer kann über verschiedene Bildungswege erlangt werden. Einerseits besteht die Möglichkeit, eine duale Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – zu absolvieren. Andererseits kann die Qualifizierung im Rahmen einer mehrmonatigen Weiterbildung bzw. Umschulung zum Triebfahrzeugführer erfolgen. Aufgrund des bereits seit mehreren Jahren bestehenden hohen Personalbedarfs bieten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie spezialisierte Gesellschaften ein breites Schulungsangebot an. 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. 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 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 z.B. seitens der Bun-

Qualifizierung
- Weiterbildung

desagentur für Arbeit erhalten. Die Weiterbildung wird in der Regel von anerkannten Bildungsträgern in Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- sowie im Güterverkehr angeboten. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes bestehen anbieterabhängig spürbare Unterschiede in der Lehrqualität. Derzeit bieten am Markt einige wenige große Anbieter ihre Leistungen an, die jährlich eine überdurchschnittlich große Anzahl an 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 9 stellt die Entwicklung der Ausbildungsverhältnisse der Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport – im Zeitraum von 2012 bis 2019 dar. Im Jahr 2019 nahmen insgesamt 759 Personen eine Ausbildung auf und damit deutlich mehr als in den Vorjahren. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg von rund 22,2 Prozent. Insgesamt befanden sich im Jahr 2019 1.785 Personen in der Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst. Rund 5,8 Prozent hiervon entfielen auf Frauen, die somit im Berufsbild deutlich unterrepräsentiert sind. Die Anzahl der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge lag im Jahr 2019 mit 90 annähernd auf dem Niveau der Vorjahre. Im Jahr 2019 nahmen 444 Personen an der Abschlussprüfung teil, 405 Personen schlossen die Ausbildung mit Erfolg ab. Die Bestehensquote fiel im Jahr 2019 mit rund 91,2 Prozent leicht überdurchschnittlich aus.

Berufsausbildung
- Ausbildungsstatistik

Tabelle 9: Ausbildungsberuf "Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer und Transport" – Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2012 bis 2019

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
2019	1.680	105	1.785	759	444	405	54	24	12	90

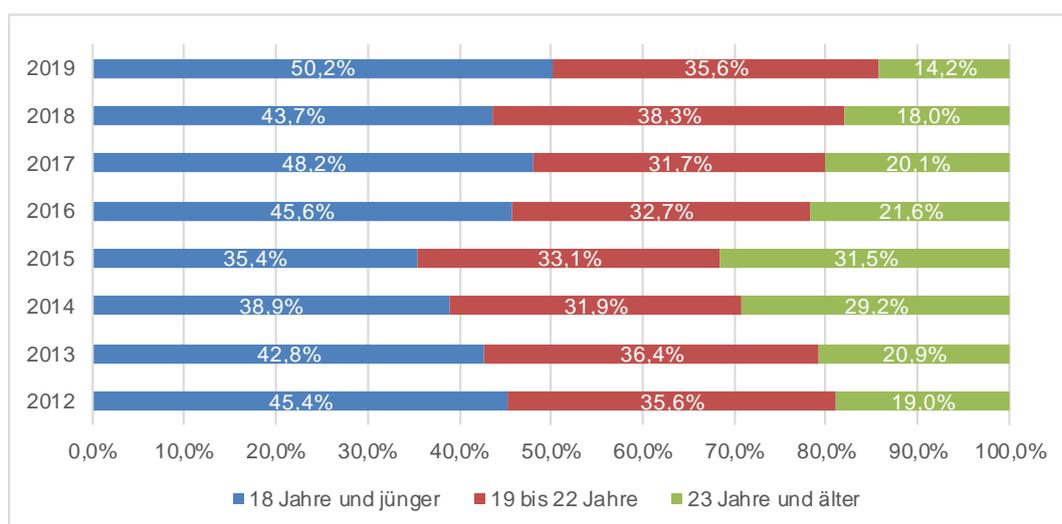
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Abbildung 17 ist zu entnehmen, dass das Alter der Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst bei Ausbildungsbeginn in den vergangenen Jahren tendenziell gesunken ist. Waren im Jahr 2015 noch rund 31,5 Prozent aller Auszubildenden 23 Jahre oder älter, so betrug ihr Anteil im Jahr 2019 lediglich noch rund 14,2 Prozent. Deutlich zugenommen

Alter der
Auszubildenden

hat im Beobachtungszeitraum hingegen der Anteil von Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger waren. Ihr Anteil an allen Auszubildenden lag im Jahr 2015 noch bei rund 35,4 Prozent; bis zum Jahr 2019 erhöhte er sich auf rund 50,2 Prozent. Ursächlich hierfür könnten zielgruppenspezifische Werbemaßnahmen der Unternehmen sein. Beispielsweise kann in diesem Zusammenhang die Werbekampagne der Deutschen Bahn AG genannt werden, die im Rahmen der Einstellungsoffensive erfolgte. Dabei wurde Werbung für verschiedene Berufsbilder, u.a. für das Berufsbild des Lokführers, auf verschiedenen Kanälen wie Social Media, Fernsehen, Internet, YouTube und Plakaten in den Bahnhöfen intensiv verbreitet. Der Anteil der 19- bis 22-Jährigen schwankte im Zeitraum von 2012 bis 2019 jährlich zwischen rund 31,7 und 38,3 Prozent.

Abbildung 17: Auszubildende zum Eisenbahner im Betriebsdienst mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent)

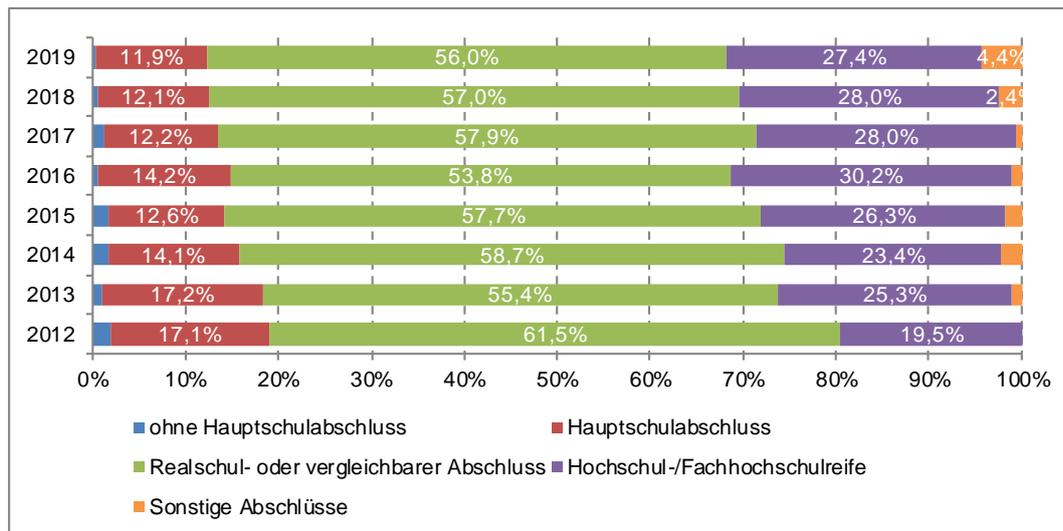


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3). Eigene Darstellung.

Abbildung 18 stellt die schulische Vorbildung der Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst der Fachrichtung „Lokführer und Transport“ dar, die im Zeitraum von 2012 bis 2019 Ausbildungsverträge abgeschlossen haben. Mit rund 56,0 Prozent bildeten Auszubildende mit einem Realschulabschluss oder einem vergleichbaren Abschluss im Jahr 2019 die Mehrheit. Auszubildende mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife waren im Jahr 2019 mit rund 27,4 Prozent anteilmäßig die zweitstärkste Gruppe. Rückläufig war in den letzten Jahren der Anteil der Hauptschüler. Verfügten im Jahr 2012 noch rund 17,1 Prozent der Auszubildenden über einen Hauptschulabschluss, sank ihr Anteil im Zeitverlauf auf insgesamt rund 11,9 Prozent im Jahr 2019. Der Anteil der Auszubildenden, die bei Ausbildungsbeginn keinen Schulabschluss vorweisen konnten, war im Betrachtungszeitraum rückläufig. Er erreichte rund 0,4 Prozent im Jahr 2019. Der Anteil derer, die sonstige Abschlüsse, z.B. einen im Ausland erworbenen Schulabschluss, als formale Qualifikation bei der Ausbildungsaufnahme vorwiesen, entwickelte sich zuletzt positiv und erreichte im Jahr 2019 rund 4,4 Prozent – der höchste Wert im betrachteten Zeitraum.

Schulische Vorbildung der Auszubildenden

Abbildung 18: Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum Eisenbahner im Betriebsdienst-Fachrichtung „Lokführer und Transport“ nach schulischer Vorbildung (Anteile in Prozent)



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

Nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung sank die durchschnittliche Lösungsquote der Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst im Jahr 2018 leicht auf rund 15,0 Prozent. Die Lösungsquote beschreibt den Anteil der vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge in einem Kalenderjahr an der Gesamtzahl der eingegangenen Auszubildendenverhältnisse. Im Jahr 2018 betrug die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe rund 26,5 Prozent, sie lag mithin deutlich über der Lösungsquote der Eisenbahner im Betriebsdienst. Während die durchschnittliche Lösungsquote aller Ausbildungsberufe seit 2012 leicht steigend verlief, unterlag sie bei Eisenbahnern im Betriebsdienst im Zeitraum von 2012 bis 2018 gewissen Schwankungen. Zudem waren regionale Unterschiede bei der Lösungsquote in westlichen und östlichen Bundesländern zu verzeichnen. In Ostdeutschland lösten zuletzt rund 16,6 Prozent der Auszubildenden den Ausbildungsvertrag vorzeitig; in Westdeutschland waren es rund 14,6 Prozent der Auszubildenden.

Lösungsquote

Tabelle 10: Lösungsquoten der Auszubildenden zum Eisenbahner im Betriebsdienst – alle Fachrichtungen – im Zeitraum von 2010 bis 2018 (Angaben in Prozent)

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

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 2019 im Jahresdurchschnitt 1.215 Personen an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung mit dem Schulungsziel „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ teil (siehe Tabelle 11). Der vergleichsweise hohe Wert des Vorjahres wurde damit im Jahr 2019 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 wurde im Zeitraum von 2014 bis 2019 ein starkes Wachstum beobachtet. Zählten zu dieser Kategorie im Jahr 2014 noch 248 Personen zum Teilnehmerbestand, so stieg ihre Anzahl im Jahr 2019 bereits auf 1.198 Personen.

Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW

Tabelle 11: Teilnehmerbestand in Maßnahmen zur Förderung der beruflichen Weiterbildung FbW mit dem Schulungsziel bzw. Beruf „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ – Gleitende Jahresdurchschnitte

Berichtsjahr	FbW insgesamt	darunter	
		FbW mit Abschluss	FbW sonstige berufliche Weiterbildung
Jahresdurchschnitt (JD)			
2014	276	28	248
2015	407	21	387
2016	499	11	488
2017	738	12	726
2018	882	13	869
2019	1.215	17	1.198

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.

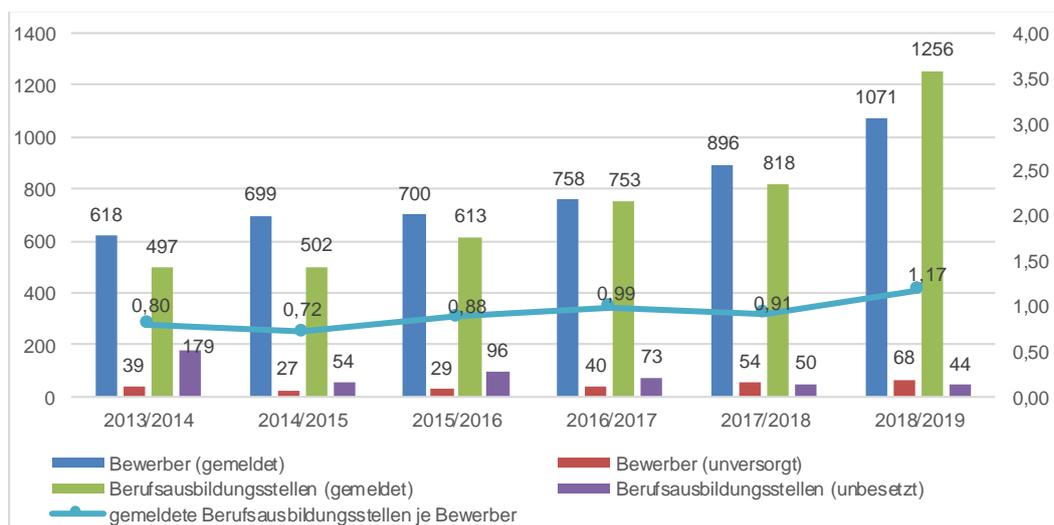
Abbildung 19 bietet einen Überblick über die Entwicklung des Ausbildungsstellenangebots sowie der Zahl der gemeldeten Bewerber¹ in der Berufsgruppe „522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ für den Zeitraum von 2013 bis 2019. Demnach nahm die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen kontinuierlich zu. Während im Ausbildungsjahr

Ausbildungsstellen und Bewerber

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

2013/2014 noch 497 Ausbildungsstellen gemeldet wurden, wuchs ihre Zahl bis zum Ausbildungsjahr 2018/2019 um das 2,5-fache. Im Ausbildungsjahr 2018/2019 wurden insgesamt 1.256 Ausbildungsstellen der Bundesagentur für Arbeit gemeldet. Die Zahl der Bewerber entwickelte sich ebenfalls positiv, allerdings nicht mit der gleichen Dynamik wie das Angebot an Ausbildungsstellen. In den Ausbildungsjahren 2013/2014 bis 2017/2018 überstieg die Zahl der Bewerber noch die Anzahl an offenen Ausbildungsstellen. Im Ausbildungsjahr 2018/2019 überstieg dann das Angebot an Ausbildungsstellen erstmalig im betrachteten Zeitraum die Nachfrage. Rein rechnerisch gab es im vergangenen Ausbildungsjahr 1,17 Berufsausbildungsstellen pro interessierten Bewerber. Die Anzahl der am Ende des Berichtsjahres unbesetzten Berufsausbildungsstellen war in der jüngsten Vergangenheit tendenziell rückläufig. 44 unbesetzte Stellen im Jahr 2018/2019 bedeuteten den niedrigsten Wert im Beobachtungszeitraum. Die Nachfrage junger Erwachsener nach einer Ausbildungsstelle in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ hatte im Ausbildungsjahr 2018/2019 wiederholt zugenommen. Insbesondere die Deutsche Bahn AG hatte im Rahmen ihrer Strategie „Starke Schiene“ eine Einstellungsoffensive verkündet. Demnach sollen im Jahr 2020 bis zu 2.300 Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr ausgebildet bzw. eingestellt werden.¹

Abbildung 19: Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerber für die Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" (Berufsgruppe 522) nach Berichtsjahren



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

4.4. Arbeitsmarktsituation

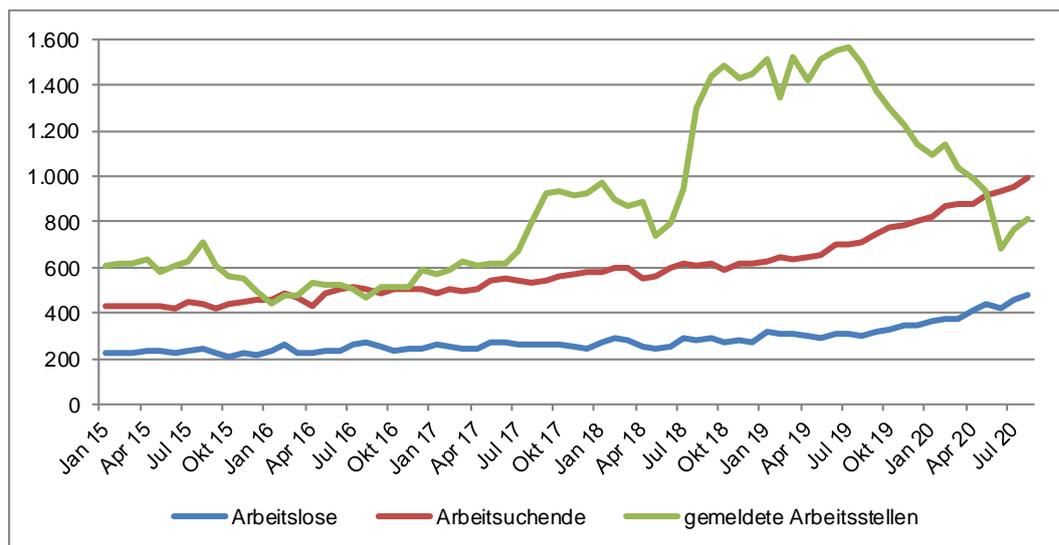
Abbildung 20 gibt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ für den Zeitraum von Januar 2015 bis einschließlich Juni 2020. Dargestellt werden die Entwicklungen der Zahl der Arbeitslosen, der Arbeitssuchenden sowie der gemeldeten

Arbeitslose,
Arbeitssuchende und
offene Stellen

¹ Siehe Deutsche Bahn AG (2020).

offenen Stellen in Deutschland. Danach lag die Zahl der offenen Stellen im gesamten Betrachtungszeitraum erheblich über der Zahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Insbesondere im Zeitraum zwischen Januar 2017 und Juli 2019 wurde ein massiver Anstieg der offenen Stellen verzeichnet. Die Zahl der offenen Stellen hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdreifacht. Im Juli 2019 wurde mit 1.566 offenen Stellen ein zwischenzeitlicher Höhepunkt erreicht. Seit August 2019 folgte die Gesamtzahl der offenen Stellen überwiegend einem negativen Trend. Im Juni 2020 wurde mit 683 Stellen das Niveau des Stellenbestands vom Juni 2017 erreicht. Die Anzahl der Arbeitslosen wuchs im betrachteten Zeitraum vergleichsweise moderat. Allerdings nahm der Zuwachs der Arbeitslosenzahl seit Jahresmitte 2018 an Dynamik zu. Waren im August 2018 insgesamt 282 Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr arbeitslos gemeldet, stieg ihre Zahl auf 300 im August 2019. Im Zuge der Corona-Krise waren im August 2020 rund 60 Prozent mehr Personen arbeitslos gemeldet als im August 2019 (+480 Personen). Bei der Zahl der Arbeitsuchenden wurde ebenfalls eine steigende Tendenz beobachtet. Waren im August 2019 noch 674 Personen als arbeitsuchend gemeldet, stieg ihre Anzahl auf 994 Personen im August 2020 an (+47,5 Prozent). Zudem lag die Zahl der Arbeitsuchenden seit Juni 2020 erstmals seit mehreren Jahren wieder über der Zahl der offenen Stellen. Letztere zeigten nach starken Rückgängen in den Vormonaten ab Juli 2020 wieder eine leicht ansteigende Tendenz.

Abbildung 20: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitslosen sowie Arbeitsuchenden in der Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" im Zeitraum von Januar 2015 bis August 2020



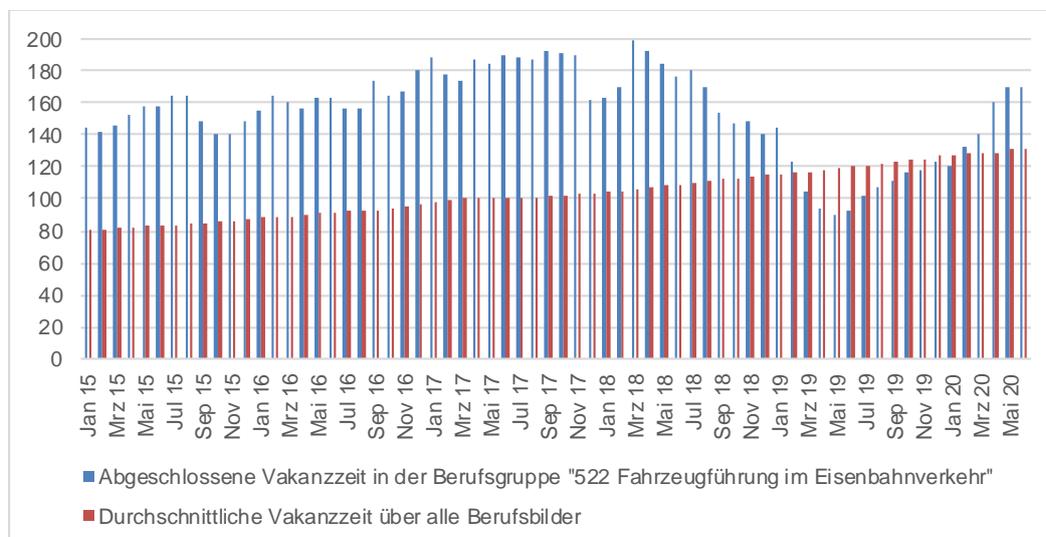
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Bericht: Analyse Arbeitsmarkt. Gemeldete Arbeitsstellen nach Berufen (Engpassanalyse). Eigene Darstellung.

Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten in den vergangenen Jahren im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes regelmäßig von Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen. Die Vakanzzeit bildet die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung ab. Trotz der zunehmenden Diskrepanz zwischen der Anzahl der offenen

Vakanzzeit

Stellen sowie der Arbeitslosenzahl ging die abgeschlossene Vakanzzeit bis Mai 2019 deutlich zurück. Im Mai 2019 wurde im betrachteten Zeitraum mit einer Vakanzzeit von 90 Tagen der niedrigste Wert erreicht (siehe Abbildung 21). Zwischen März 2019 und Januar 2020 lag die Vakanzzeit der Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr gar unterhalb der durchschnittlichen Vakanzzeit über alle Berufe. Seit Februar 2020 folgte die Vakanzzeit einem steigenden Trend. Im Juni 2020 betrug sie 170 Tage. Angesichts der Arbeitsmarktlage richten Eisenbahnverkehrsunternehmen den Fokus bei der Suche nach Personal im Allgemeinen und Lokführern im Besonderen 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 21: Abgeschlossene Vakanzzeit in der Berufsgruppe "522 Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" sowie die durchschnittliche Vakanzzeit über alle Berufsgruppe im Zeitraum von Januar 2015 bis Juni 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigenen Darstellung.

5. Binnenschiffer

5.1. Struktur der Beschäftigten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes entwickelte sich die Anzahl der Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt zuletzt positiv. Im Jahr 2018 stieg die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Personen- und Güterschifffahrt um 171 Personen bzw. rund 2,5 Prozent auf insgesamt 6.976. Während die Zahl des fahrenden Personals im Vergleichszeitraum nur geringfügig von 5.113 auf 5.142 Personen zulegte, waren beim Landpersonal spürbare Zuwächse zu verzeichnen. Deren Anzahl stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,4 Prozent auf 1.834 Personen.

Anzahl der Beschäftigten

Entgegen der Gesamtentwicklung ging die Zahl des fahrenden Personals in der gewerblichen Güterschifffahrt im Jahr 2018 weiter zurück. Mit 2.086 Beschäftigten, darunter 415

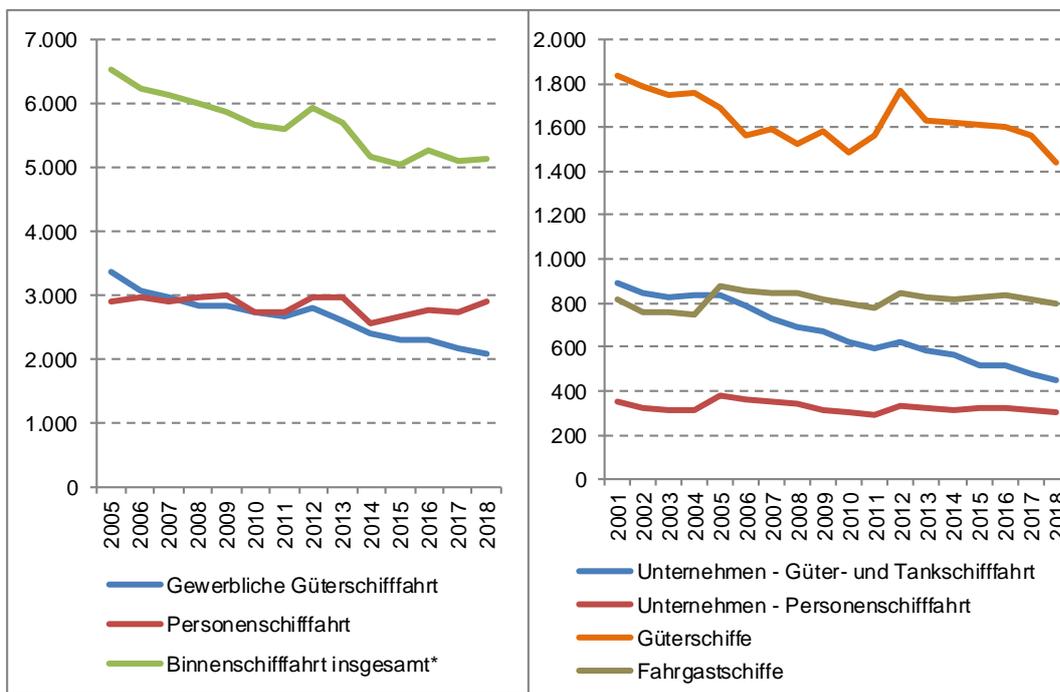
Fahrendes Personal

Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige, blieb sie um 92 Personen bzw. rund 4,2 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurück und fiel damit auf den niedrigsten Stand seit Jahren (siehe Abbildung 22). In der Personenschiffahrt entwickelte sich die Gesamtzahl des fahrenden Personals im Jahr 2018 positiv; Im Vergleich zum Jahr 2017 stieg sie um rund 5,4 Prozent auf 2.903.

Beim Landpersonal verzeichneten sowohl die gewerbliche Güterschiffahrt als auch die Personenschiffahrt Zuwächse. In der gewerblichen Güterschiffahrt nahm es im Jahr 2018 im Vorjahresvergleich um rund 16,6 Prozent zu auf insgesamt 499 Personen. In der Personenschiffahrt fiel der Anstieg des Landpersonals mit rund 10,8 Prozent im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr etwas geringer aus. Insgesamt wurden im Jahr 2018 in der Personenschiffahrt 1.231 Personen an Land beschäftigt.

Landpersonal

Abbildung 22: Entwicklung der Anzahl des fahrenden Personals (linke Abb.), der Anzahl der Unternehmen und der Schiffe (rechte Abb.) in der deutschen Binnenschiffahrt im Zeitraum von 2005 bis 2018



* Einschließlich Werkverkehr.

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

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschiffahrt ist seit Jahren rückläufig. Wurden im Jahr 2005 noch 1.252 Unternehmen registriert, so waren es in den Jahren 2017 bzw. 2018 nur noch 818 bzw. 771. Demnach lag die Anzahl der Unternehmen in der Binnenschiffahrt im Jahr 2018 rund 5,7 Prozent unter dem Wert des Vorjahres und rund 38,4 Prozent unter dem Wert des Jahres 2005. Ursächlich war insbesondere der Rückgang der Unternehmen in der Güter- und Tankschiffahrt. Deren Anzahl sank von 840 im Jahr 2005 auf 450 im Jahr 2018. Die Anzahl der Unternehmen in der Personenschiffahrt sank im Jahr 2018 um 13 Unternehmen auf insgesamt 305. Im Jahr 2005 wurden noch 380 Unternehmen in der Personenschiffahrt registriert.

Anzahl der Unternehmen

Gleichsam rückläufig ist seit Jahren die Anzahl der verfügbaren Güterschiffe. Wurden im Jahr 2005 insgesamt noch 1.686 verfügbare Güterschiffe registriert, so reduzierte sich deren Anzahl auf 1.440 Einheiten im Jahr 2018. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen Rückgang von rund 8,1 Prozent. Die Anzahl der Fahrgastschiffe ging von 818 Einheiten im Jahr 2017 auf insgesamt 805 Einheiten im Jahr 2018 zurück.

Verfügbare
Schiffseinheiten

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.¹ Im Jahr 2019 waren in dieser Berufsgruppe 4.394 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (siehe Tabelle 12). Dies bedeutete einen Anstieg in Höhe von rund 3,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Binnenschiffer ist damit nach einigen rückläufigen Jahren erstmalig seit dem Jahr 2013 wieder gestiegen. Nach wie vor üben überwiegend Männer den Beruf aus. Im Jahr 2019 waren insgesamt 4.137 Männer (94,2 %) und 257 Frauen (5,8 %) beschäftigt. Der Anteil letzterer ist zuletzt allerdings leicht gestiegen. Der Anteil ausländischer Fachkräfte entwickelte sich wie bereits in den Vorjahren leicht positiv und erreichte im Jahr 2019 rund 21,3 Prozent. Der Anteil sozialversicherungspflichtig beschäftigter Schiffsführer, die ihrer Tätigkeit in Vollzeit nachgingen, lag im Jahr 2019 bei rund 92,5 Prozent. Er sank im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 Prozentpunkte.

Beschäftigungs-
entwicklung

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unter 25 Jahre lag im Jahr 2019 bei rund 11,3 Prozent und stieg damit im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Die Anteile älterer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter entwickelten sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigend. Der Anteil der 55- bis unter 65-Jährigen stieg um rund 0,9 Prozentpunkte auf rund 27,3 Prozent im Jahr 2019. Die Gruppe der über 65-Jährigen erreichte im Jahr 2019 einen Anteil von rund 3,7 Prozent (2018: 3,6 %).

Altersstruktur

Rund 72,1 Prozent der Schiffsführer verfügten im Jahr 2019 über einen anerkannten Berufsabschluss. Im Vergleich zum Vorjahr war dies ein leichter Rückgang. Der Anteil der Beschäftigten mit akademischen Bildungshintergrund blieb mit rund 3,0 Prozent im Jahr 2019 unverändert. Einen neuerlichen Anstieg verzeichneten Beschäftigte ohne beruflichen Abschluss, deren Anteil an den Gesamtbeschäftigten sich von rund 9,7 Prozent im Jahr 2017 auf rund 10,5 Prozent im Jahr 2019 erhöhte. Bei rund 14,4 Prozent der Schiffsführer war die Ausbildung im Jahr 2019 unbekannt.

Bildungshintergrund

¹ 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 (KlB 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)).

Tabelle 12: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ (Berufsgruppe 5242), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

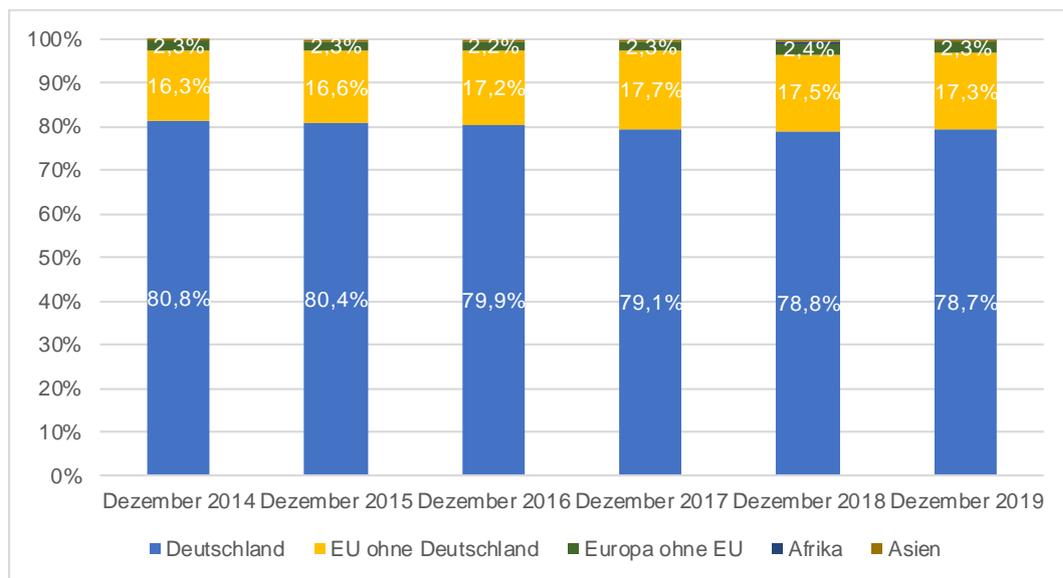
	2017		2018		2019	
Insgesamt	4.259	(100)	4.241	(100)	4.394	(100)
<i>darunter:</i>						
Männer	4.017	(94,3)	4.002	(94,4)	4.137	(94,2)
Frauen	242	(5,7)	239	(5,6)	257	(5,8)
Deutsche	3.368	(79,1)	3.341	(78,8)	3.456	(78,7)
Ausländer	891	(20,9)	897	(21,2)	936	(21,3)
unter 25 Jahre	469	(11,0)	465	(11,0)	496	(11,3)
25 bis unter 55 Jahre	2.480	(58,1)	2.496	(58,9)	2.535	(57,7)
55 bis unter 65 Jahre	1.151	(27,2)	1.126	(26,5)	1.202	(27,3)
65 Jahre und älter	159	(3,7)	154	(3,6)	161	(3,7)
in Vollzeit	3.991	(93,7)	3.953	(93,2)	4.066	(92,5)
in Teilzeit	268	(6,3)	288	(6,8)	328	(7,5)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	416	(9,7)	428	(10,1)	463	(10,5)
mit anerkanntem Berufsabschluss	3.113	(73,1)	3.097	(73,0)	3.166	(72,1)
mit akademischem Berufsabschluss	105	(2,5)	126	(3,0)	132	(3,0)
Ausbildung unbekannt	625	(14,7)	590	(13,9)	633	(14,4)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigte nach Berufen (KIdB2010)).

Abbildung 23 stellt für den Zeitraum von 2014 bis 2019 die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen und Hafenverkehr differenziert nach Staatsangehörigkeit dar. Demnach nahm der Anteil deutscher Staatsbürger an der Gesamtheit der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen- und Hafenverkehr im Betrachtungszeitraum kontinuierlich ab. Waren im Jahr 2014 noch rund 80,8 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten deutsche Staatsbürger, so ging deren Anteil bis zum Jahr 2019 auf rund 78,7 Prozent zurück. Im Gegenzug gewannen ausländische Staatsbürger in der deutschen Binnenschifffahrt an Bedeutung. Ausländische Beschäftigte, die aus anderen EU-Staaten und europäischen Nicht-EU-Staaten stammten, vereinten im Jahr 2019 einen Anteil von rund 19,6 Prozent auf sich; der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter aus sonstigen Ländern betrug rund 1,7 Prozent.

Ausländisches
Personal

Abbildung 23: Entwicklung der Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsgruppe „5242 Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ differenziert nach Staatsangehörigkeit im Zeitraum von 2014 bis 2019

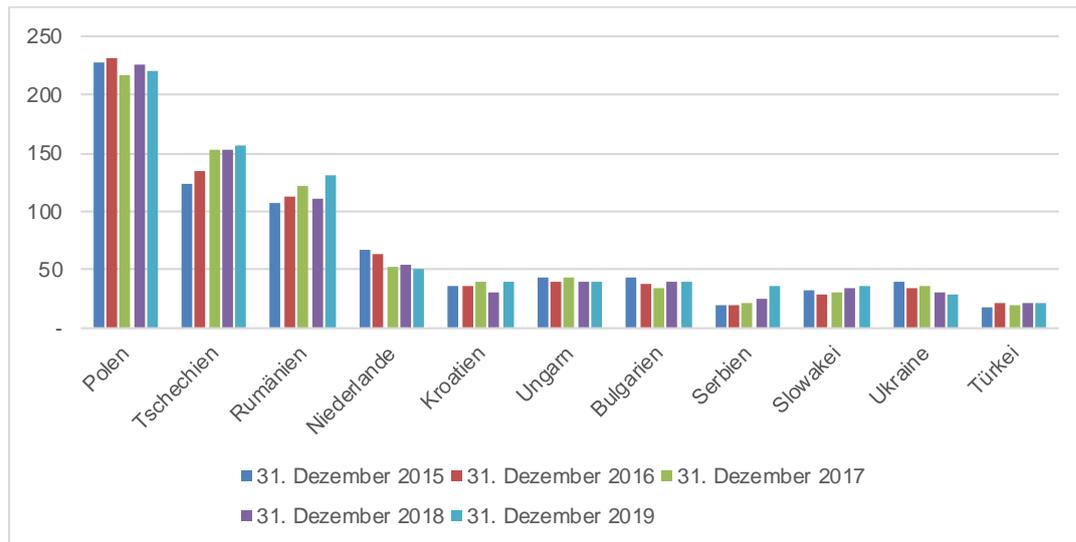


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Unter den ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit polnische Staatsbürger in der Berufsgruppe „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ am stärksten vertreten (siehe Abbildung 24). Mit insgesamt 221 Beschäftigten blieb ihre Anzahl im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. An zweiter Stelle lagen zuletzt sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Tschechien, deren Anzahl zuletzt auf 156 anstieg. Die drittstärkste Gruppe bildeten Staatsbürger aus Rumänien (131 Beschäftigte), deren Anzahl im Jahr 2019 um rund 18,0 Prozent stieg. Kumuliert entfielen im Jahr 2019 beinahe 55 Prozent aller ausländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf diese drei Staaten. Schiffsführer aus europäischen Nicht-EU-Staaten stammten im Jahr 2019 hauptsächlich aus Serbien (37 Beschäftigte), der Ukraine (29 Beschäftigte) und der Türkei (22 Beschäftigte).

Anzahl ausländischer Beschäftigte nach ihrer Herkunft

Abbildung 24: Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Berufsgruppe „5242 Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ mit ausgewählten ausländischen Staatsbürgerschaften im Zeitraum vom 2015 und 2019



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

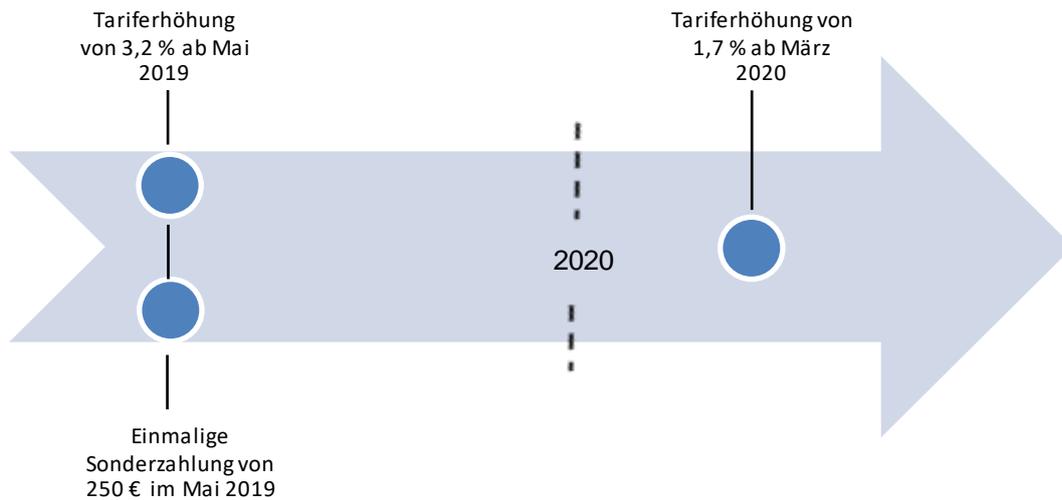
5.2. Arbeitsbedingungen

Nach über zweijährigen Verhandlungen wurde im Mai 2019 ein neuer Vergütungstarifvertrag für die Güterbinnenschifffahrt abgeschlossen.¹ Damit wurden bestehende ältere Verträge ersetzt, die bereits zum 31. Dezember 2017 ausgelaufen waren. Der neue Tarifabschluss sah für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 29. Februar 2020 einen Anstieg der Tarifgehälter um 3,2 Prozent vor. Zum 1. März 2020 wurde eine weitere Erhöhung der Tarifgehälter in Höhe von 1,7 Prozent vereinbart. Ergänzend hierzu wurde eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro am 1. Mai 2019 getätigt. Der Tarifvertrag kann mit einer Frist von 3 Monaten, erstmalig zum 30.04.2021, von den Vertragsparteien (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

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

Abbildung 25: Tarifabschlüsse für das fahrende Personal in der deutschen Güterschifffahrt seit dem 1. Mai 2019



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

Am 1. August 2017 trat die neue Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV)¹ in Kraft. Um den speziellen Anforderungen des Binnenschifferberufsalltages gerecht zu werden, ermöglicht die BinSchArbZV eine Flexibilisierung der Arbeitszeit. Im Rahmen der BinSchArbZV wurden Jahreshöchstleistungszeiten für Binnenschiffer festgelegt. Im Zuge der Einführung des neuen Rahmentarifvertrags erfolgte eine Umstellung auf 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.² 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 rechnerisch maximal 224,28 Bordtage bei einer Vollzeitätigkeit vor. Die langen Kündigungsfristen aus dem alten Rahmentarifvertrag wurden nicht übernommen. Stattdessen finden nun die gesetzlichen Kündigungsfristen aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) Anwendung.

Betriebliche Arbeitszeiten

Vor Einführung der BinSchArbZV äußerten Gesprächspartner des Bundesamtes im Rahmen der Marktbeobachtung oftmals Bedenken in Bezug auf die Gestaltung der Einsatzpläne und die Vereinbarkeit der Vorschriften der BinSchArbZV mit der gewohnten Praxis. Das Bundesamt hat daher im Rahmen der Marktbeobachtung Binnenschiffer zu den Auswirkungen der BinSchArbZV befragt. An der nicht-repräsentativen Umfrage beteiligten sich

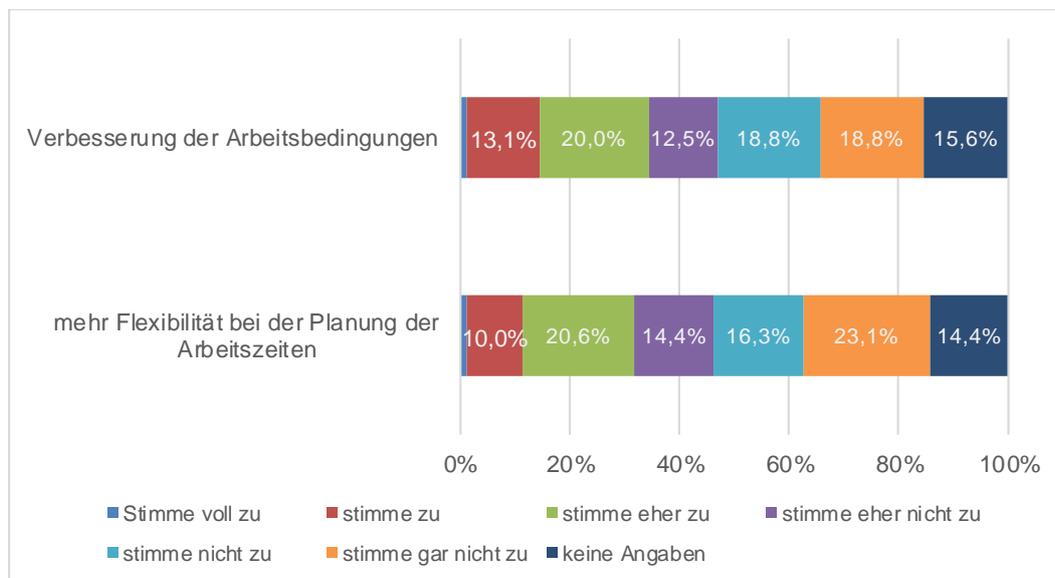
BAG-Befragung von Binnenschiffern

¹ Siehe hierzu Verordnung über die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrts-Arbeitszeitverordnung (BinSchArbZV)).

² 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.

insgesamt 160 deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen. Mit rund 34,4 Prozent gab lediglich etwas mehr als ein Drittel aller Befragten an, dass die Vorschriften der BinSchArbZV tendenziell zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen geführt hätten (siehe Abbildung 26). Der überwiegende Teil der Befragten (rund 50 Prozent) war der Auffassung, dass die neuen Vorschriften nicht zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen geführt hätten; rund 15,6 Prozent der Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Bezüglich der Frage, ob durch die Vorschriften der BinSchArbZV mehr Flexibilität bei der Planung der Einsatzpläne ermöglicht wurde, überwogen ebenfalls die negativen Antworten. Zwar gaben rund 31,9 Prozent der Befragten an, dass die Vorschriften der BinSchArbZV überwiegend zu mehr Flexibilität bei der Planung der Arbeitszeiten geführt hätten. Kumuliert rund 53,8 Prozent der Befragten stimmten dem eher nicht, nicht oder gar nicht zu. Die verbleibenden rund 14,4 Prozent machten hierzu keine Angaben.

Abbildung 26: Ergebnisse der Befragung der Binnenschiffer: „Die Vorschriften der BinSchArbZV bezüglich der Arbeitszeit führten zu...“



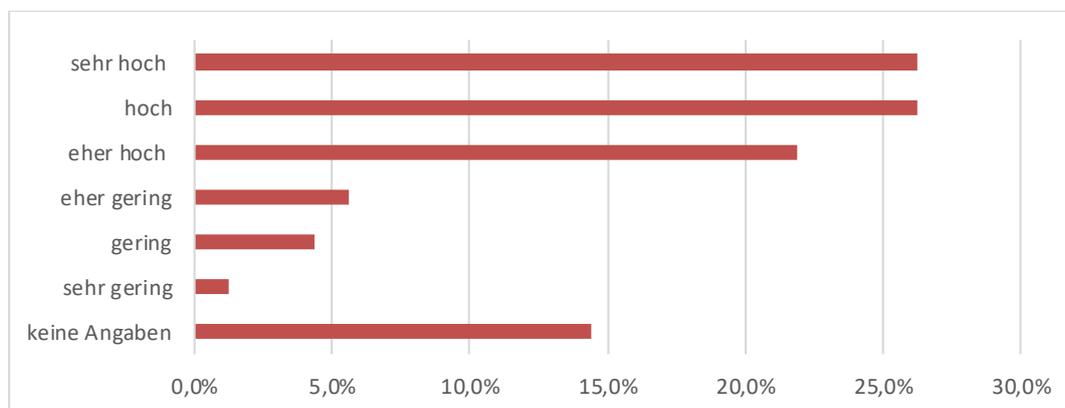
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die BinSchArbZV verpflichtet Arbeitgeber, die tägliche Arbeits- und Ruhezeit jedes Beschäftigten genau zu dokumentieren, um eine Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung zu ermöglichen. Die Aufzeichnungen beinhalten die Namen des Fahrzeugs, des Arbeitnehmers und des verantwortlichen Schiffsführers sowie das Datum des jeweiligen Arbeits- bzw. Ruhetages. Für jeden Tag der Beschäftigung ist festzuhalten, ob es sich um einen Arbeits- oder einen Ruhetag 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. Im Rahmen der Erhebung wurden die Binnenschiffer

Aufzeichnungsfristen

daher um eine Bewertung der Bürokratiekosten gebeten, die mit der geforderten Dokumentation der Arbeitszeiten einhergehen. Wie Abbildung 27 zeigt, bewertet die Mehrheit der Befragten den Verwaltungsaufwand tendenziell als hoch. Jeweils rund 26,3 Prozent der Befragten bewerteten ihn als hoch bzw. sehr hoch, weitere rund 21,9 Prozent der Befragten als eher hoch. Lediglich rund 11,3 Prozent der Befragten empfanden den Verwaltungsaufwand als tendenziell gering. Rund 14,4 Prozent der Befragten machten hierzu keine Angaben.

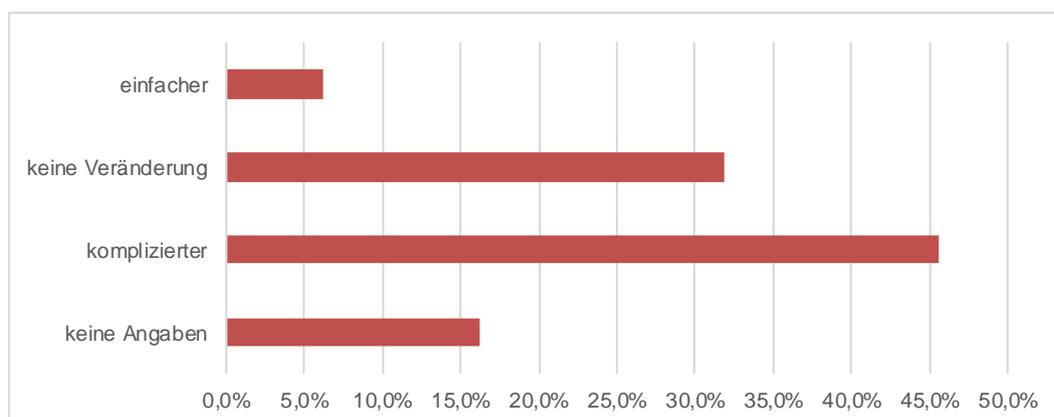
Abbildung 27: Ergebnisse der Befragung der Binnenschiffer: „Wie bewerten Sie den Verwaltungsaufwand für die Dokumentation der Arbeitszeit nach der BinSchArbZV?“



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die befragten Binnenschiffer wurden des Weiteren gebeten, die Gestaltung der Einsatzpläne seit dem Inkrafttreten der BinSchArbZV zu bewerten. Wie Abbildung 28 zeigt, befanden rund 45,6 Prozent der Befragten, dass die Gestaltung der Einsatzpläne komplizierter geworden sei, nach Angaben von rund 6,3 Prozent der Befragten habe sie sich vereinfacht. Weitere rund 31,9 Prozent der Befragten haben keine Veränderungen feststellen können. Rund 16,3 Prozent der Befragten machten hierzu keine Angaben. Etwas mehr als jeder fünfte Befragte gab an, dass die Vorschriften der BinSchArbZV bei der Gestaltung der Einsatzpläne mehr Rechtssicherheit bieten würden.

Abbildung 28: Ergebnisse der Befragung der Binnenschiffer: „Die Gestaltung der Einsatzpläne ist seit dem Inkrafttreten der BinSchArbZV...“

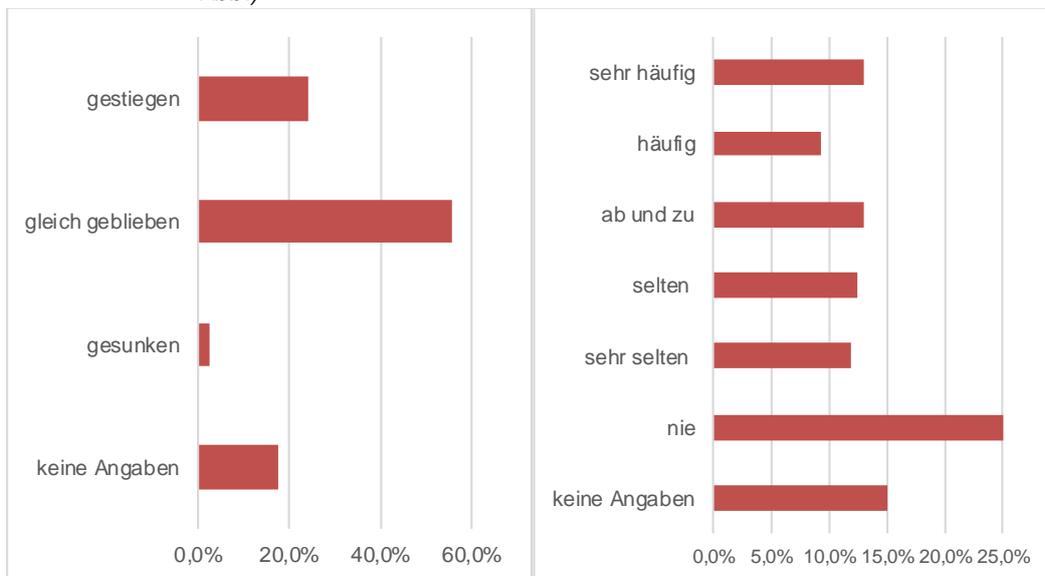


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Rund 24,4 Prozent der Befragten gaben an, dass der Personalbedarf nach dem Inkrafttreten der BinSchArbZV gestiegen sei (siehe linke Seite der Abbildung 29), rund 55,6 Prozent stellten diesbezüglich keine Veränderungen fest. Lediglich rund 2,5 Prozent der Befragten sprachen von einem gesunkenen Personalbedarf. Rund 17,5 Prozent der befragten Binnenschiffer machten hierzu keine Angaben. Kumuliert rund 22,5 Prozent der Befragten gaben an, sehr häufig bzw. häufig von der Möglichkeit des Personaleinsatzes über einen längeren Zeitraum (bis zu 31 Tagen) ohne Unterbrechung Gebrauch zu machen (siehe rechte Seite der Abbildung 29). Auf rund 24,4 Prozent der Befragten traf dies nur selten bzw. sehr selten zu. Rund ein Viertel der befragten Binnenschiffer gab an, nie von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

Abbildung 29: Ergebnisse der Befragung der Binnenschiffer auf die Fragen: „Wie hat sich der Personalbedarf nach dem Inkrafttreten der BinSchArbZV verändert?“ (linke Abb.)

„Wie häufig wird bei Ihnen der Möglichkeit des Personaleinsatzes über einen längeren Zeitraum (bis zu 31 Tage) ohne Unterbrechung Gebrauch gemacht?“ (rechte Abb.)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

5.3. Berufliche Bildung

Im Jahr 2019 befanden sich insgesamt 399 Personen in der beruflichen Ausbildung zum Binnenschiffer, im Vergleich zum Vorjahr blieb die Anzahl der Auszubildenden damit nahezu unverändert. Die Anzahl der männlichen Auszubildenden übersteigt die Anzahl der weiblichen Auszubildenden bei Weitem. Von den im Jahr 2019 bestehenden Ausbildungsverträgen entfielen knapp 94,0 Prozent auf Männer. Insgesamt wurden 135 neue Ausbildungsverträge im Jahr 2019 abgeschlossen, 12 weniger als im Vorjahr. Die Anzahl der Prüfungsteilnehmer stieg im Jahr 2019 erstmalig seit dem Jahr 2015 wieder an und zwar auf 114; 99 Auszubildende schlossen ihre Ausbildung mit Erfolg ab. Dies entsprach einer Erfolgsquote von rund 86,8 Prozent. Sie lag damit unter der Bestehensquote der Vorjahre. Insgesamt wurden 51 Ausbildungsverträge im Jahr 2019 vorzeitig beendet, 3

Ausbildungsstatistik

weniger als im Vorjahr. Dabei wurden im Jahr 2019 die meisten Verträge – rund 70,6 Prozent – im ersten Lehrjahr vorzeitig aufgelöst.

Tabelle 13: Ausbildungsberuf „Binnenschiffer“ - Zahl der Auszubildenden, Prüfungsteilnehmer und vorzeitig aufgelösten Verträge im Zeitraum von 2012 bis 2019¹

Jahr	Ausbildungsverträge			Neu abge- schl. Ausbil- dungs- ver- träge	Prüfungs- teilnehmer		vorzeitig aufgelöste Verträge			
	von Männern	von Frauen	insge- sam		insge- sam	darunter bestan- den	1. Lehr- jahr	2. Lehr- jahr	3. Lehr- jahr	insge- sam
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
2019	375	27	399	135	114	99	36	12	3	51

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

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 11 Reihe 3).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Lösungsquoten¹ für alle Ausbildungsberufe sowie für den Ausbildungsberuf des Binnenschiffers für den Zeitraum von 2012 bis 2018, die seitens des Bundesinstitut für Berufsbildung jährlich veröffentlicht werden. Demnach lag die Lösungsquote der angehenden Binnenschiffer im Jahr 2018 bei rund 31,2 Prozent und damit deutlich über dem Wert des Vorjahres (24,9 %). Insgesamt unterlag die durchschnittliche Lösungsquote der Binnenschiffer zuletzt erheblichen Schwankungen. Dies gilt gleichsam bei einer differenzierten Betrachtung der Lösungsquoten in den westlichen und östlichen Ländern. Während die Lösungsquote im Jahr 2017 in Westdeutschland noch höher als in Ostdeutschland lag, kehrte sich das Verhältnis im Jahr 2018 um. Die Lösungsquote der Auszubildenden zum Binnenschiffer betrug im Jahr 2018 in Ostdeutschland rund 34,6 Prozent und fiel damit um rund 4,7 Prozentpunkte höher als in Westdeutschland aus. Zudem lag die durchschnittliche Lösungsquote der Binnenschiffer im Jahr 2018 wieder deutlich über dem Durchschnitt über alle Ausbildungsberufe (26,5 %). Im Vorjahr lag sie noch darunter.

Lösungsquoten

¹ Die Lösungsquote definiert den Anteil der vorzeitigen Vertragslösungen an allen begonnenen Ausbildungsverträgen.

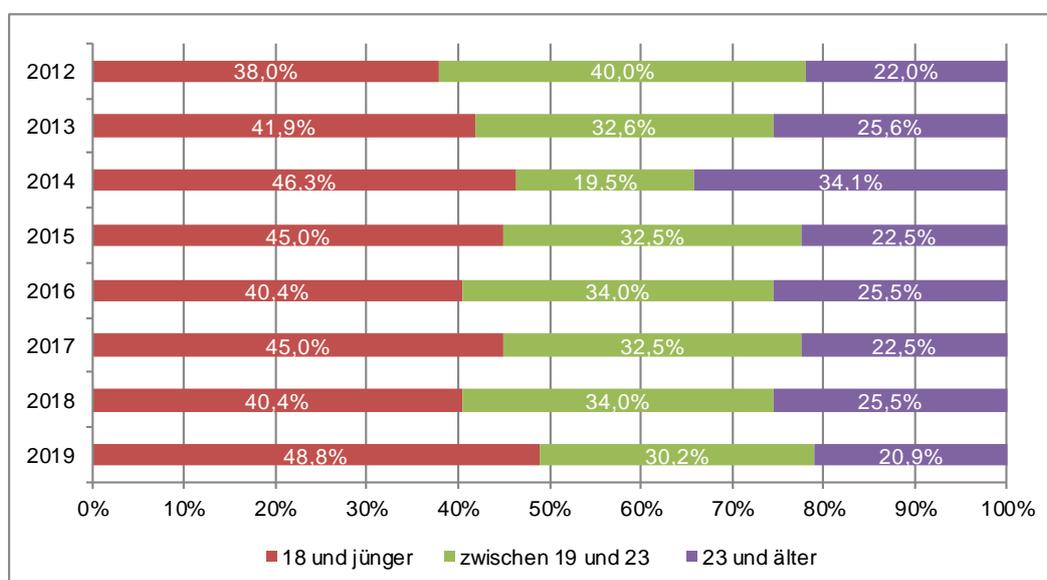
Tabelle 14: Lösungsquoten der Auszubildenden zum Binnenschiffer im Zeitraum von 2011 bis 2018 (Angaben in Prozent)

Jahr	Alle Ausbildungsberufe	Binnenschiffer		
		Deutschland gesamt	Westdeutschland	Ostdeutschland
2012	24,4	25,3	25,9	22,8
2013	25,0	33,6	28,1	54,4
2014	24,7	24,0	25,0	20,7
2015	24,9	31,7	31,7	31,1
2016	25,8	38,1	35,5	45,4
2017	25,7	24,9	25,7	22,8
2018	26,5	31,2	29,9	34,6

Quelle: Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB).

Im Jahr 2019 waren rund 20,9 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zum Binnenschiffer 23 Jahre oder älter (siehe Abbildung 30). Dies bedeutete eine Reduzierung von rund 4,6 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. In diese Altersklasse fallen häufig junge Erwachsene, die bereits in anderen Berufen Erfahrungen sammeln konnten. Rund 48,8 Prozent der neuen Auszubildenden im Jahr 2019 waren 18 Jahre oder jünger. Dies war der höchste Anteilswert im Zeitraum von 2012 bis 2019. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete es eine Zunahme von rund 8,4 Prozentpunkten. Rund 30,2 Prozent der Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zum Binnenschiffer waren zu Ausbildungsbeginn zwischen 19 und unter 23 Jahren alt. Im Vorjahr entfielen auf diese Altersklasse noch rund 34,0 Prozent der Auszubildenden. Tendenziell ist das Durchschnittsalter der Auszubildenden damit zuletzt gesunken.

Auszubildende
nach Alter

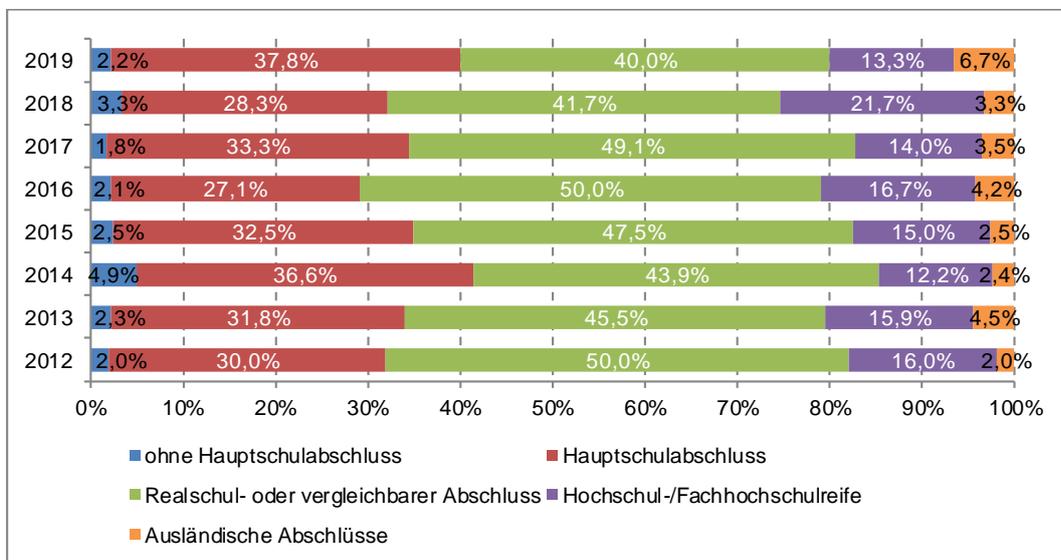
Abbildung 30: Auszubildende zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach Alter (Anteile in Prozent)

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

Abbildung 31 differenziert für den Zeitraum von 2012 bis 2019 die Auszubildenden mit einem neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag zum Binnenschiffer nach schulischer Vorbildung. Mit rund 40,0 Prozent wies im Jahr 2019 der größte Anteil der Auszubildenden einen Realschulabschluss oder einen vergleichbaren Abschluss auf. Ihr Anteil entwickelte sich zuletzt rückläufig. Die zweitgrößte Gruppe unter den Auszubildenden zum Binnenschiffer bildeten im Jahr 2019 mit einem Anteil von rund 37,8 Prozent Männer und Frauen mit einem Hauptschulabschluss. Dies war der höchste Wert in der Betrachtungsperiode. Der Anteil der Auszubildenden ohne Schulabschluss lag im Jahr 2019 bei rund 2,2 Prozent. Eine deutliche Zunahme verzeichneten Auszubildende mit ausländischen Abschlüssen. Hatten im Jahr 2012 lediglich rund 2,0 Prozent der Auszubildenden mit neu abgeschlossenen Ausbildungsvertrag einen ausländischen Schulabschluss vorzuweisen, so betrug ihr Anteil im Jahr 2019 insgesamt rund 6,7 Prozent. Der Anteil der Personen mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife schwankte in der Betrachtungsperiode deutlich und lag zuletzt bei rund 13,3 Prozent.

Auszubildende nach schulischer Vorbildung

Abbildung 31: Auszubildende zum Binnenschiffer mit neu abgeschlossenem Ausbildungsvertrag differenziert nach schulischer Bildung (Anteile in Prozent)



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

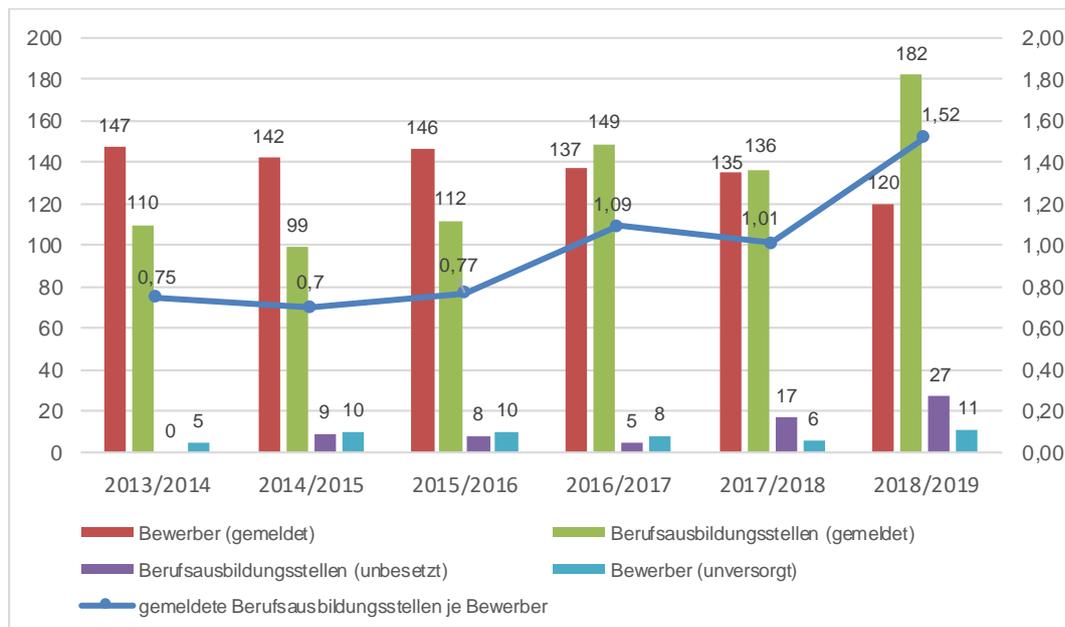
Abbildung 32 beschreibt die Entwicklung der Anzahl der gemeldeten Bewerber sowie der Berufsausbildungsstellen in der Berufsgruppe „Fahrzeugführer im Schiffsverkehr“¹ für den Zeitraum von 2013 bis 2019. Nach der Definition der Bundesagentur für Arbeit sind gemeldete Berufsausbildungsstellen alle im laufenden 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

Ausbildungsstellenangebot und gemeldete Bewerber

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

Ausbildungsberufen nach BBiG wünschten und deren Eignung dafür geklärt bzw. deren Voraussetzung dafür gegeben war. Die Zahl der gemeldeten Bewerber nahm im Ausbildungsjahr 2018/2019 wie bereits im Vorjahr leicht ab. Insgesamt wurden 120 gemeldete Bewerber registriert. Dies waren 15 Bewerber bzw. 12,5 Prozent weniger als im vorherigen Ausbildungsjahr. Die Zahl der gemeldeten Berufsausbildungsstellen nahm im Vorjahresvergleich deutlich zu. Waren im Ausbildungsjahr 2017/2018 noch 136 offene Berufsausbildungsstellen gemeldet, so stieg ihre Anzahl im Ausbildungsjahr 2018/2019 um rund 33,8 Prozent auf insgesamt 182 Stellen. Mit einer Quote von 1,52 gemeldeten Berufsausbildungsstellen je Bewerber lag das Stellenangebot im Ausbildungsjahr 2018/2019 über der Nachfrage nach Ausbildungsplätzen. Die Zahl der unbesetzten Stellen lag mit 27 deutlich über dem Niveau der Vorjahre.

Abbildung 32: 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.

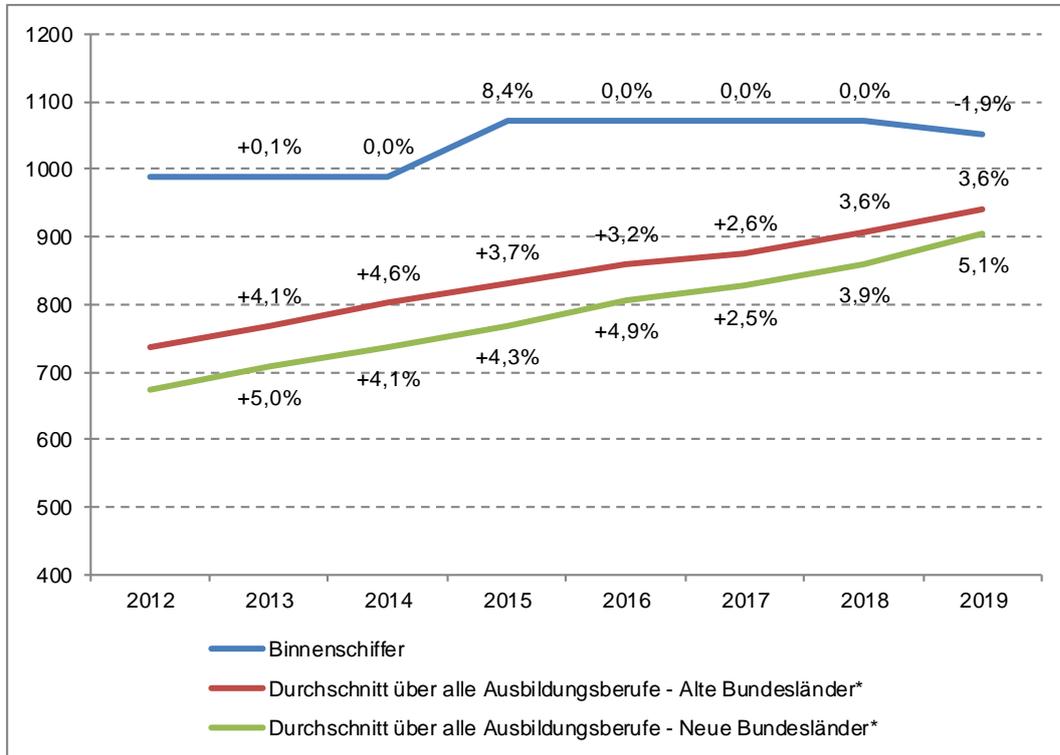
Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung veröffentlicht jährlich die durchschnittlichen Ausbildungsvergütungen der verschiedenen Ausbildungsberufe. Demnach betrug das Gehalt der angehenden Binnenschiffer in der Ausbildung im Durchschnitt im ersten Lehrjahr 942 Euro, im zweiten Lehrjahr 1.060 Euro und im dritten Lehrjahr 1.176 Euro. Dies entsprach einer monatlichen Durchschnittsvergütung von 1.052 Euro. Wie Abbildung 33 zeigt, fanden Gehaltssteigerungen bei den Auszubildenden zum Binnenschiffer zuletzt im Jahr 2015 statt, im Jahr 2019 gingen die Vergütungen sogar leicht zurück. Mit durchschnittlich 1.052 Euro pro Monat lag sie um knapp 1,9 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung über alle Ausbildungsberufe stieg dagegen sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern stetig. Sie näherte sich damit weiter an die nach wie vor

Ausbildungsvergütung

hohe Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt an. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung über alle Ausbildungsberufe stieg in den neuen Bundesländern im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,1 Prozent und in den alten Bundesländern um rund 3,6 Prozent.

Abbildung 33: Entwicklung der tariflichen Ausbildungsvergütung der Binnenschiffer sowie der durchschnittlichen Ausbildungsvergütung in Deutschland von 2012 bis 2019.



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

Zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt gewährt der Bund Zuwendungen. Ziel der Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt vom 29. April 2015 ist es, die Anzahl der Ausbildungsplätze sowie die Anzahl der Teilnehmer an den Weiterbildungsmaßnahmen zu erhöhen. Die Förderung dient der Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs in der Binnenschifffahrt. Antragsberechtigt sind Binnenschifffahrtsunternehmen mit eigenen, gemieteten, gepachteten oder geleasten Binnenschiffen mit Sitz in Deutschland. Der Förderhöchstbetrag beträgt bei einem Auszubildenden maximal 30.000 Euro für die Dauer der gesamten 36-monatigen Ausbildungszeit. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 106 Ausbildungsverhältnisse im ersten, 75 im zweiten und 60 im dritten Ausbildungsjahr gefördert.

Ausbildungsbeihilfen durch den Bund

Das Führen eines Binnenschiffs auf Wasserstraßen erfordert in Abhängigkeit von Wasserwegen und Schiffstyp unterschiedliche Patente bzw. Fahrerlaubnisse. Wesentliche Patente für Deutschland sind das Rheinschiffahrtspatent, das Donaupatent und das Elbepatent. Die Patente werden nach bestandener Prüfung verliehen. Die Voraussetzungen zur Zulassung zu einer Patentprüfung sind in der Binnenschiffahrtspatentverordnung (BinSchPatV) und in der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPerV) festgelegt.

Befähigungszeugnisse

Tabelle 15 zeigt die ausgestellten Befähigungsnachweise im Zeitraum vom Jahr 2016 bis 2018. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 268 Rheinpatente ausgestellt. Dies war ein Rückgang von rund 40,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die Vergabe der großen Rheinpatente sowie Erweiterungen von großen Rheinpatenten gingen stark zurück. Die Anzahl der Ausstellungen von Binnenpatenten erhöhte sich minimal von 721 im Jahr 2017 auf 724 im Jahr 2018, nachdem im Jahr 2017 ein starker Anstieg verzeichnet wurde. Die Anzahl der Bewilligungen von Donaupatenten ging von 61 im Jahr 2017 auf 40 im Jahr 2018 zurück. Die Zunahme bei den sonstigen Befähigungsnachweisen fiel mit insgesamt 207 im Vergleich zum Vorjahr gering aus. Die Gesamtzahl der ausgestellten Befähigungsnachweise entwickelte sich im Jahr 2018 rückläufig. Mit insgesamt 1.244 wurden rund 13,6 Prozent weniger Befähigungsnachweise ausgestellt als im Vorjahr.

Tabelle 15: Durch die GDWS ausgestellte Befähigungsnachweise im Zeitraum von 2016 bis 2018¹

	2016	2017	2018
Rheinpatente	417	451	268
Binnenpatente*	563	721	724
Donaukapitänspatente*	28	61	40
Sonstige Befähigungsnachweise	263	201	207
Gesamt	1271	1440	1244

¹ Anmerkung: Rheinpatente (einschl. Großes Rheinpatent (Erteilung u. Erweiterung), Kleines Rheinpatent (Erteilung und Erweiterung), Streckenzeugnisse (Rhein), Sportpatent (Erteilung u. Erweiterung), Behördenpatent (Erteilung u. Erweiterung)); Binnenpatente (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 (2020).

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützt im Rahmen des Projekts Smart St@rt junge Geflüchtete bei der Berufsfindung im Bereich der Binnenschifffahrt. Junge Geflüchtete, die über ausreichend Deutschkenntnisse sowie Aufenthaltstitel verfügten, jünger als 30 Jahre alt waren und ihren Wohnort in der Nähe von Duisburg hatte, konnten sich für die Teilnahme am Projekt bewerben. Smart St@rt sollte dabei das Interesse für Berufe in der Binnenschifffahrt und Logistik fördern und junge Menschen für einen Ausbildungsplatz qualifizieren. Im Rahmen des Projekts standen der Erwerb der sprachlichen sowie berufsorientierten Kompetenzen im Vordergrund. Im ersten Schritt erfolgte eine allgemeine Einführung in das Berufsbildungssystem in Deutschland, da die Teilnehmer oftmals keine Kenntnisse über die Strukturen des deutschen Arbeitsmarkts verfügten. Im zweiten Schritt wurden Bewerbungsunterlagen bzw. Workshops durchgeführt. In den Praxisphasen wurden Praktika absolviert sowie digitale Kompetenzen geschult. Der erste Kurs wurde bereits durchgeführt. Der zweite Kurs war für Februar 2020 geplant. Allerdings fiel dieser mangels ausreichender Teilnehmerzahl aus.

Smart St@rt

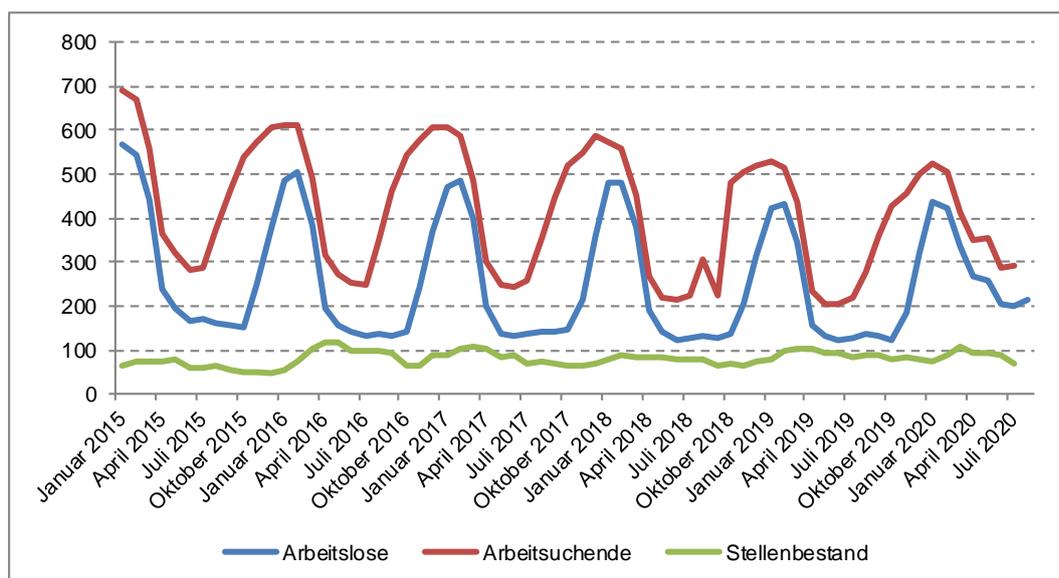
5.4. Arbeitsmarktsituation

Abbildung 34 stellt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit die Arbeitsmarktsituation für die Berufsgruppe „Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr“ im Zeitraum von Januar 2015 bis Juli 2020 anhand der zahlenmäßigen Entwicklung der Arbeitslosen bzw.

Arbeitslose,
Arbeitsuchende
und offene Stellen

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

Abbildung 34: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe "Schiffsführer Binnen-, Hafenverkehr" im Zeitraum von Januar 2015 bis August 2020



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

Literaturverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz 2018/2019/2020 (BBVAnpG 2018/2019/2020): unter: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/gesetze-texte/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 (Hrsg.): Datensystem Auszubildende - Datenblätter (DA-ZUBI), <https://www.bibb.de/de/1874.php> [abgerufen am 18.09.2010].

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: November 2020

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
