



FOM Hochschule (Hrsg.)

Logistik und demografischer Wandel

Arbeitsmarkt, Arbeitsbedingungen,
Entwicklungsrisiken und Handlungsoptionen
der Fahrberufe in Deutschland

FOM Hochschule (Hrsg.)

Logistik und demografischer Wandel

Arbeitsmarkt, Arbeitsbedingungen,
Entwicklungsrisiken und Handlungsoptionen
der Fahrberufe in Deutschland

Inhaltsverzeichnis

	Abkürzungsverzeichnis	5
	Abbildungsverzeichnis / Tabellenverzeichnis	7
	Abstract	9
1	Einleitung	10
2	Grundlagen zu den Fahrberufen in Verkehr und Logistik	13
2.1	Gesamtwirtschaftliche Einordnung der Logistik	13
2.2	Qualifikations- und Arbeitszeitgrundlagen	16
2.3	Tarifsituation	27
2.4	Studien- und Forschungsergebnisse	32
2.5	Positionen	43
2.6	Ausblick	47
3	Konzeptioneller Rahmen und Untersuchungsmethode.....	49
3.1	Fehlendes Fahrpersonal	49
3.2	Verlust ausgebildeter Beschäftigter	52
3.3	Untersuchungsmethode.....	57
4	Studienergebnisse.....	61
4.1	Ergebnisdarstellung Häufigkeiten.....	61
4.2	Zusammenhangsanalysen	71
4.3	Ergebnisdarstellung Experteninterviews.....	73
5	Ergebnisdiskussion und Vergleich mit anderen Studien	81
5.1	Arbeitswissenschaftliche Betrachtung.....	81
5.2	Logistikbetrachtung	83
5.3	Komparative Betrachtung.....	84

6	Betriebliche Handlungsoptionen	86
6.1	Strukturierung.....	86
6.2	Ausweitung Arbeitszeit	88
6.3	Ausweitung Arbeitskräfteanzahl	97
6.4	Erhöhung der Arbeitseffizienz in der Transportlogistik durch IT	105
6.5	Qualifikationssteigerung und Arbeitseffektivität.....	114
6.6	Schlussbetrachtung	115
7	Konsequenzen für die Logistikqualifikation	117
7.1	Kompetenzbegriff im Logistiksektor	117
7.2	Kompetenzevaluierung in der Logistik.....	121
7.3	Einfluss des demografischen Wandels auf den IQR.....	125
7.4	E-Learning	127
8	Ausblick	130
	Literaturverzeichnis	131
	Anhang.....	144
	Autorenverzeichnis.....	157

Abstract

Many changes are influencing the working situation of driving personnel in the transport sector, mainly internationalization and globalization impacts, for example, by regulations from the European Union or competitive forces putting pressure on wages. Nevertheless, the main research and political discussions are limited to the specific transport mode context, for example, for truck and bus drivers in road transportation systems.

Therefore, this research report addresses and compiles a state-of-the-art comparison of working conditions (working times, wages et cetera) for driving jobs in different transport sectors, namely road, rail, water and air (chapter 2). From the comparison of law regulations, wage schemes and also existing study reports and surveys regarding these working conditions, further research needs are derived to accompany an empirical investigation in the transportation sector – chief among them the question of impacts by demographic change on this specific group of people who can be determined the *backbone* of the transportation and logistics sector (chapter 3).

Chapter 4 shows the detailed results of an empirical study in Germany among truck drivers, combining quantitative and qualitative elements in order to arrive at holistic results – these are discussed further in the light of existing studies in chapter 5. Chapters 6 and 7 provide a detailed analysis in the direction of action options (education and qualification impacts and options as well as mitigation of demographic change by increasing the workforce available). Finally, chapter 8 provides an outlook in the direction of further research and practical questions arising from the presented results and concepts.

1 Einleitung

Fahrberufe in Logistik und Verkehr¹ innerhalb Deutschlands und Europas stellen aus mehreren Gründen einen interessanten und aktuellen Diskursbereich aus wirtschaftlicher, politischer, sozialer und gesellschaftlicher Sicht dar. Unter anderem können folgende Schnittflächen von Interesse als Anhaltspunkte für die *Bedeutung der Fahrberufe* ausgemacht werden:

- Die *Anzahl der betroffenen Personen* ist hoch, so liegt beispielsweise die Anzahl der LKW-Fahrenden² in Deutschland bei etwa 810.000 Personen.³
- Damit ist die *betriebswirtschaftliche Bedeutung* für die Unternehmen in Logistik und Verkehr ebenfalls sehr hoch, was sich an den großen Anteilen an den gesamten betrieblichen Kosten bzw. den Personalkosten für die Fahrberufe ablesen lässt.
- Auch *volkswirtschaftlich* ist die Bedeutung der Fahrberufe als essenziell einzustufen, was einschlägige Streiks zeigen, die in der Regel wesentliche Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens (zum Beispiel ÖPNV, Güterversorgung) betreffen.
- Der *politische Diskurs* betreffend der Fahrberufe geht über diese offensichtlichen Verkehrsfragen hinaus: So sind allgemeine wirtschaftspolitische Zielsetzungen mit den Fahrberufen verbunden, da Mobilität von Personen und Gütern eine Grundvoraussetzung (*enabler*) für alle anderen Wirtschaftssektoren darstellt. Verkehrskapazitäten und Verkehrskosten beeinflussen daher die Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit aller Industrie- und Dienstleistungssektoren in Deutschland und Europa. Darüber hinaus ist der wichtige Bereich der *Verkehrssicherheit* zu nennen, den politische Initiativen und Rahmenvorgaben zum Gegenstand haben, da am öffentlichen Verkehr alle Bürger teilnehmen (Schutz- und Sicherheitsinteresse).
- Eine eigenständige Dimension stellen *soziale Fragen* in Bezug auf die Fahrberufe dar. In Verbindung mit Sicherheitsfragen stehen hier insbesondere die *Arbeits- und Erholungszeiten* für Fahrende aller Verkehrsträger im Zentrum des Interesses. Jedoch sind auch weitere soziale Themenfelder bedeutend wie zum Beispiel Qualifikations- und persönliche Entwicklungsfragen, ergonomische Fragestellungen, Gender-Fragestellungen sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, generelle Arbeitsbedingungen und die *zunehmenden europäischen und internationalen Verflechtungen*, welche insbesondere im Straßenverkehrsbereich Personen der Fahrberufe zu „*Asphalt-Nomaden*“⁴ mit hochgradigen sozialen und menschlichen Einschränkungen machen.⁵
- Schließlich spielen die Fahrberufe als Kern der Logistik- und Verkehrsaktivitäten auch eine zentrale Rolle bei der *Bewältigung gesellschaftlicher Zukunftsaufgaben* wie beispielsweise einer stärkeren Nachhaltigkeitsorientierung oder auch einer Hinwendung zu einer eher qualitativ und sozial ausgerichteten Wachstumsentwicklung. Ohne die operative Umsetzung und Steuerung im Bereich der Fahrberufe wird eine nachhaltige Logistik- und Verkehrsentwicklung nicht möglich sein.⁶

1 Die Begriffskombination *Logistik und Verkehr* wird verwendet um anzuzeigen, dass sowohl Themen und Berufe in der Logistik als Güterverkehrswesen als auch im allgemeinen Verkehr inklusive des Personenverkehrs (beispielsweise ÖPNV, Personenfernverkehr) angesprochen sind. Aus wissenschaftlicher Sicht ist diese Kombination nicht eindeutig bzw. trennscharf, da sowohl Schnitt- als auch Ausschlussmengen existieren.

2 In dieser Publikation werden soweit wie möglich gender-neutrale Formulierungen verwendet, solange Lesbarkeit und Satzbau dies zulassen. Der Begriff *Fahrende* umfasst Fahrerinnen und Fahrer.

3 Vgl. BAG (2010).

4 Titel-Schlagzeile der *Verkehrsrundschau* Nr. 19/2014 vom 09. Mai 2014 (*Europas neue Asphalt-Nomaden*).

5 Als kurzes besorgniserregendes Schlaglicht sei hier erwähnt, dass die europäische humanitäre Initiative *North Star Alliance* (vgl. www.northstar-alliance.org, Abruf am 30. Apr. 2014) neben den bestehenden Aktivitäten zur Vermeidung von Malaria, AIDS und Tuberkulose unter afrikanischen LKW-Fahrenden auch Handlungsbedarf in europäischen Ländern durch die zunehmende Zahl erkrankter Fahrenden sieht.

6 Vgl. Klumpp, M., Clausen, U., ten Hompel, M. (2013), S. 2.

Die Bedeutung der Fahrberufe wird durch *anstehende Herausforderungen* weiter gesteigert, da durch zukünftige Entwicklungen wesentliche Handlungsfelder und Konsequenzen für die Fahrberufe sowie Wirtschaft und Gesellschaft entstehen werden. Als Beispiele seien dazu auszugsweise genannt:

(a) Die größte Herausforderung stellt die *demografische Entwicklung* in Deutschland und Europa dar, bereits heute ablesbar an Schlagworten wie *Fahrermangel* und *Fachkräftelücke*. Allerdings gibt es neben allgemein diskutierten Themen wie Überalterung und *zukunftsfähige soziale Systeme* mannigfaltige Detailfragen für Logistik und Verkehr – unter anderem ganz konkret die Frage der Transportkapazitäten der einzelnen Verkehrsträger wie Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft. Nach Angaben des TÜV Rheinland herrscht im Bereich Straßenverkehr bereits ein Mangel an LKW-Fahrenden und die Rekrutierung von geeignetem Personal wird immer schwieriger. Dies belegt auch die Studie „*Wer fährt die Trucks von morgen – Nachwuchs- und Fahrermangel in der Bundesrepublik Deutschland*“⁷, bei der bundesweit Spediteure befragt wurden. Die Gründe sind vielfältig, angefangen bei hohen physischen und psychischen Belastungen über die Vergütung und die Arbeitszeiten bis zum Image der Berufsgruppe in der Öffentlichkeit. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nennt darüber hinaus in seiner *Marktbeobachtung Güterverkehr* detaillierte Anforderungen an das technische Verständnis und zahlreiche persönliche Eigenschaften als potenzielle Eintrittshürden.⁸ Bei Betrachtung der Kraftfahrzeugführer ist festzuhalten, dass der Anteil der Fahrenden über 50 Jahre in den letzten 10 Jahren deutlich gestiegen ist und diese Altersgruppe inzwischen nahezu 40% aller Fahrenden ausmacht, gefolgt von der Gruppe der 35- bis 49-Jährigen mit knapp 45%.⁹ Schreibt man diese Entwicklung fort und berücksichtigt den prognostizierten steigenden Bedarf an Verkehrsleistungen über alle Verkehrsträger hinweg, so wird schnell deutlich, dass die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen die vorhandenen Kapazitäten insbesondere in Bezug auf die Fahrberufe überschreiten wird. Zieht man alle beschriebenen Entwicklungen in einem Szenario zusammen, so muss bereits in 10 bis 20 Jahren mit einer kritischen Angebotsverknappung im Straßengütertransport gerechnet werden. Die Option durch einen Anstieg der Arbeitszeit den Rückgang des Arbeitskräfteangebots zu kompensieren, wird vermutlich wenig zur Problemlösung beitragen können: Selbst bei einer wesentlichen Steigerung der Erwerbsbeteiligung von Frauen und Älteren sowie einer Ausweitung der Jahresarbeitszeiten ist der Trend der Unterversorgung mit Personal im Allgemeinen nur kurz zu stoppen. Identische Aussagen hierzu treffen Autorengruppen aus der Wissenschaft und beispielsweise auch von McKinsey und Prognos.¹⁰ Selbst eine Vollbeschäftigung kann ab 2020 den negativ wirkenden demografischen Faktor vermutlich nicht mehr ausgleichen, zumal mit dem Stand des ersten Quartals 2014 von einer nahezu Vollbeschäftigung ausgegangen werden muss, unter anderem da die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse trotz rückläufiger Bevölkerungszahl ein Allzeithoch erreicht hat. Die Logistik- und Verkehrsunternehmen sind von dieser Entwicklung genauso betroffen wie andere Bereiche der Wirtschaft. Wenn die angesprochene Gruppe der heute über 50-jährigen LKW-Fahrenden in den nächsten 15 Jahren aus dem Berufsleben ausscheidet, werden auf den Logistik- und Verkehrssektor vielfältige Probleme zukommen, da nicht von einer selbstregulierenden Ersatzbewegung durch jüngere Fahrende ausgegangen werden kann.¹¹

(b) Die *politischen Diskurse und Initiativen* zu den Fahrberufen werden auf nationaler und europäischer Ebene weiter zunehmen und hohe Relevanz in den Unternehmen und für die betroffenen Personen entfalten. Als Beispiele können dazu die europäische Diskussion zu den Arbeits-

7 Vgl. TÜV Rheinland (2012).

8 Vgl. BAG (2012a).

9 Vgl. BAG (2012b), S. 103.

10 Vgl. u. a. Wanger, S. et al. (2013), S. 347; Prognos (2010); McKinsey & Company (2012), S. 23.

11 Vgl. Hoch, G., Heupel, T. (2013), S. 421.

zeiten im Luftverkehr sowie die Frage der EU-Kabotage-Freigabe und Straßenverkehr genannt werden.¹² In beiden Fällen sind Auswirkungen auf die soziale Situation und die Sicherheitslage zu erwarten.

(c) Die Ressourcenverknappung und die daraus resultierende Ressourcenverschiebung (beispielsweise die Nutzung gasbetriebener Fahrzeuge im Bereich aller Verkehrsträger) wird eine weitere Herausforderung für die Unternehmen sowie die Fahrberufe darstellen. Denn für alle Varianten neuer Fahrzeuge und Antriebe (Gas/LNG, Elektro, Wasserstoff, Hybrid) werden neue Prozess- und Qualifikationsanforderungen auf die Unternehmen und Fahrenden zukommen.¹³

Zur Ermittlung eines Status quo in der Frage der *Arbeitsbedingungen für Fahrberufe* werden in dieser Studie die wesentlichen aktuellen Daten und Angaben zu den Bereichen der gesetzlichen Grundlagen, der Tarif- und Entlohnungssituation, der bekannten Studien und Erhebungen zur Arbeitssituation sowie der einschlägigen Positionen relevanter Institutionen zusammengetragen (Kapitel 2). Darüber hinaus wurde im Rahmen des *Forschungsschwerpunktes DO.WERT* eine empirische Erhebung bei Personen der fahrenden Berufe konzipiert und durchgeführt, um eine faktenbasierte Diskussion sowie die Entwicklung von Handlungsoptionen zu ermöglichen. Die Konzeption der Studie wird in Kapitel 3 vorgestellt, die Ergebnisse sowie der Diskurs der Handlungsoptionen ab Kapitel 4 ausführlich erläutert. Ein Ausblick und die Diskussion zukünftiger Forschungsthemen und Fragestellungen schließt diese Publikation ab (Kapitel 8).

Insgesamt ist dem Bereich der Fahrberufe in Logistik und Verkehr eine erhöhte Aufmerksamkeit von Seiten der Unternehmen wie auch der Politik und der relevanten Verbände und Interessenvertretungen zu wünschen, da dies adäquat für die dargestellte wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung wäre. Nicht zuletzt sollte die große Zahl der betroffenen Personen in diesem Bereich der Wirtschaft und Gesellschaft und deren hohe Bedeutung angemessen gewürdigt werden.

¹² Vgl. Helmke, B. (2014), S. 21.

¹³ Vgl. Klumpp, M. (2014), S. 10; Klumpp, M., Witte, C., Zelewski, S. (2014), S. 206.

2 Grundlagen zu den Fahrberufen in Verkehr und Logistik

2.1 Gesamtwirtschaftliche Einordnung der Logistik

Im Jahr 2011 betragen die geschätzten Logistikumsätze in Deutschland insgesamt über 223 Milliarden €, wobei die gesamte Transport-Umsatzsumme aller Verkehrsträger mit 97,9 Milliarden € ausgewiesen wird. Diese Umsätze wurden von annähernd 2,82 Millionen Beschäftigten in der Logistik und davon circa 29% (\triangleq 0,82 Millionen Beschäftigte) in Transport und Verkehr erwirtschaftet.¹⁴

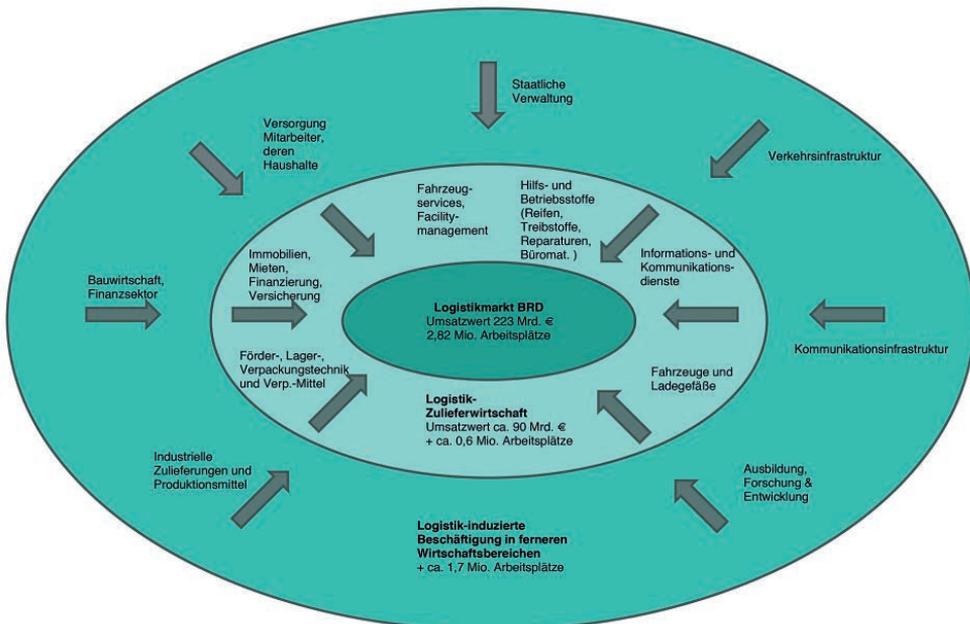


Abbildung 1: Bedeutung der Logistik in Deutschland

Quelle: Kille, C., Schwemmer, M. (2012), S. 48.

Wie Abbildung 1 zu entnehmen ist, sind über 5 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt von der Logistik abhängig oder induziert. Im Branchenvergleich steht die Logistik mit ihren 2,82 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in einer bundesweiten Gegenüberstellung auf Rang zwei hinter der Gesundheitsbranche mit 4,7 Millionen und teilt sich diesen Platz mit der Tourismusbranche mit ebenfalls etwa 2,8 Millionen Arbeitsplätzen; auf Platz vier liegt die IKT-Branche mit rund 840.000 Arbeitsplätzen und rund 650.000 Arbeitsplätzen in den dazugehörigen Anwenderbranchen.¹⁵ Erst auf Platz fünf folgt mit knapp unter einer Millionen der Maschinen- und Anlagenbau, gefolgt von der Elektroindustrie (Rang 6: 855.000), der Automobilbranche (Rang 7: 714.000), den Banken (Rang 8: 657.000), der Energiebranche (Rang 9: 567.000) und der Lebensmittelindustrie auf Rang 10 mit 535.000 Arbeitsplätzen.¹⁶

¹⁴ Vgl. Kille, C., Schwemmer, M. (2012), S. 37f.

¹⁵ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

¹⁶ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

Wie schwer die Logistik es mit einer (positiven) Sichtbarkeit in der Öffentlichkeit hat, zeigt der Umstand, dass das Willkommensportal *make-it-in-germany.com* als Teil der Fachkräfte-Offensive der Bundesministerien für Wirtschaft und Energie (BMWi) sowie Arbeit und Soziales (BMAS) und der Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsagentur) die Logistik als Branche nicht auführt (vgl. Abbildung 2). Würde man die Logistikbranche hier einordnen, so würde dies ebenfalls Rang zwei bedeuten. Die 2,82 Millionen Logistikbeschäftigten stellen damit 6,7 % aller 42 Millionen Beschäftigten in Deutschland.¹⁷

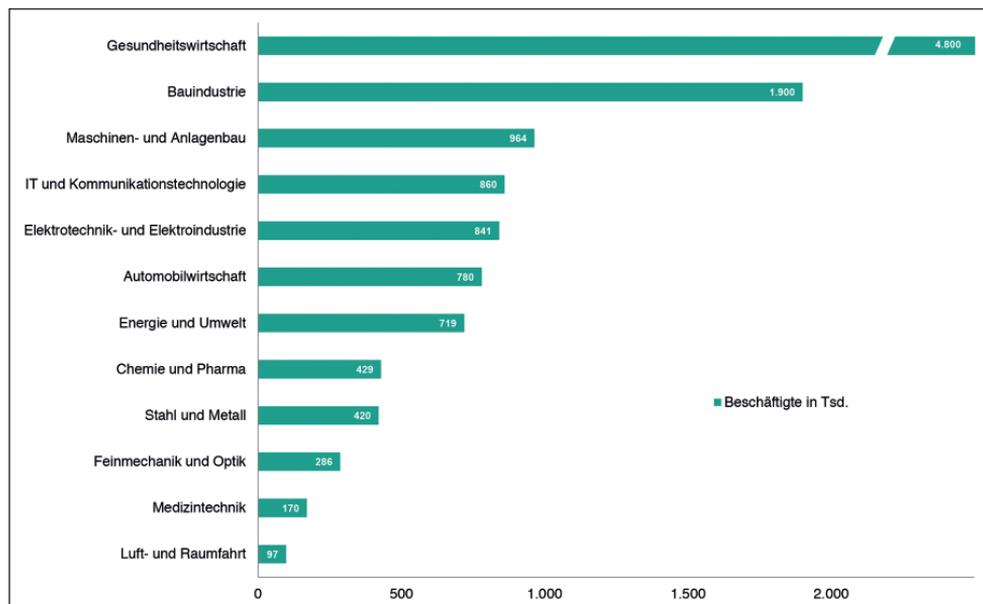


Abbildung 2: Beschäftigte in Deutschland nach Branchen

Quelle: BMWi, BMAS, Arbeitsagentur (2014).

Speziell für die hier im Fokus stehenden *Fahrberufe* lässt sich Folgendes feststellen: Rechnet man das Fahr- und Flugpersonal nach Verkehrsträgern zusammen, erhält man ein – zu den eingangs genannten 810.000 Arbeitnehmern in Transport und Verkehr – in sich schlüssiges Bild. Addiert man die *gewerblich nutzbaren* Fluglizenzen ATPL (Verkehrsflugzeugführer) und CPL (A) (Berufsflugzeugführer), erhält man für das Jahr 2013 15.477 gültige Lizenzen in Deutschland.¹⁸ Für 2011 werden 36.154 in Deutschland beschäftigte Schienenfahrzeugführende ausgewiesen.¹⁹ Für das gleiche Jahr werden 811.381 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Kraftfahrzeugführende angegeben.²⁰ Und der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) gibt für 2011/12 die Zahl des fahrenden Personals mit 5.589 an.²¹

17 Die saisonbereinigte Anzahl der Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Deutschland (Inländerkonzept) betrug gemäß Statista im Januar 2014 41,95 Millionen.

18 Vgl. statista.de (2014a), 11. Mrz. 2014 – nicht berücksichtigt wurden Privatlizenzen und private sowie kommerzielle Hubschrauberlizenzen.

19 Vgl. statista.de (2014b), 11. Mrz. 2014.

20 Vgl. statista.de (2014c), 11. Mrz. 2014.

21 Vgl. BDB.de (2014), 11. Mrz. 2014.

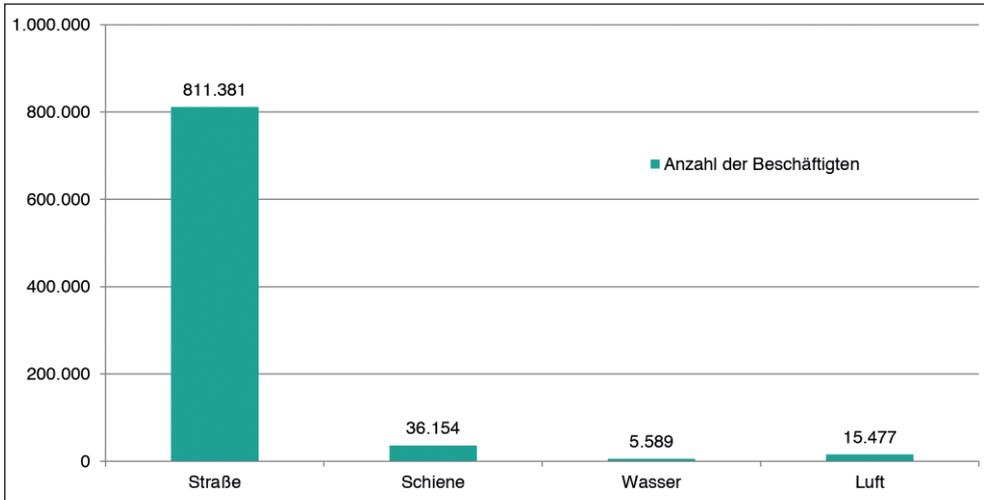


Abbildung 3: Anzahl der in Fahrberufen Beschäftigten in Transport und Verkehr

Das entspricht einer Verteilung auf die Verkehrsträger von 93,4 % auf der Straße, 4,2 % auf der Schiene, 1,8 % im Bereich Luft, und 0,6 % auf dem Wasser (nur Binnenwasserstraßen).

Diese Aufteilung entspricht nicht der je Verkehrsträger erbrachten Verkehrsleistung. In folgender Tabelle wurde der Luftverkehr aufgrund seines geringen Anteils an der (innerdeutschen) Transportleistung in Tonnenkilometer (tkm) nicht berücksichtigt und stattdessen die Rohrfernleitungen, die hier im Weiteren nicht betrachtet werden, aufgeführt.

Jahr	Straße	Schiene	Binnenschiff	Rohrfernleitung
2014*	71,3 %	16,9 %	9,1 %	2,8 %
2013*	71,0 %	16,9 %	9,2 %	2,9 %
2012	71,1 %	17,2 %	9,1 %	2,5 %
2011	71,7 %	17,4 %	8,5 %	2,4 %
2010	70,4 %	17,1 %	9,9 %	2,6 %

*) Prognose

Tabelle 1: Anteil an der Transportleistung in Deutschland

Quelle: statista.de (2014d), 11. Mrz. 2014.

Bei der Betrachtung nach Umsätzen ergibt sich dieselbe Invisibilität der Logistik. Die Bedeutung der Logistik kann mit 223 Milliarden € jedoch relativ zu den Umsätzen der anderen Wirtschaftszweige Deutschlands gesehen werden. Nur mit den Branchen des produzierenden Gewerbes verglichen, wäre die Logistikwirtschaft nach Umsätzen hinter der Automobilindustrie (351 Milliarden € in 2011) auf Platz zwei²² und in der Gesamtbetrachtung aller Branchen (inkl. Gesundheitswirtschaft) gemäß BMWi, BMAS und Arbeitsagentur auf Platz drei (vgl. Abbildung 4).

22 Vgl. Kille, C., Schwemmer, M. (2012), S. 47.

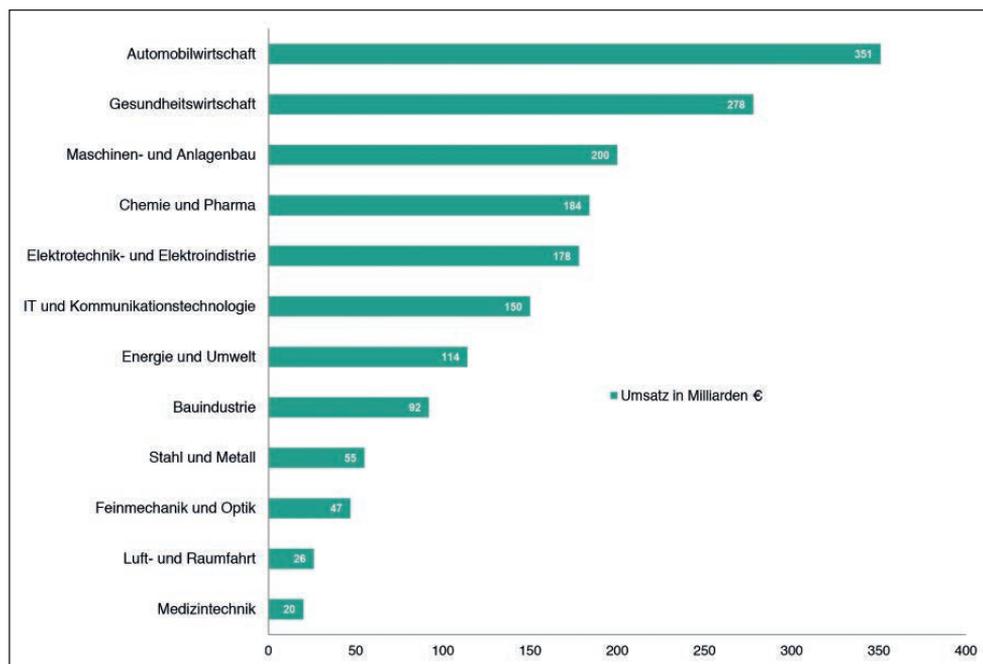


Abbildung 4: Umsätze in Deutschland nach Branchen

Quelle: BMWi, BMAS, Arbeitsagentur (2014).

Es ist weiterhin zu beachten, dass die Logistik als *enabler* wirtschaftlichen Handels zu sehen ist, ohne den die wirtschaftliche Bedeutung Deutschlands beeinträchtigt wäre. Die Entwicklung der Wirtschaft der letzten Jahrzehnte hat zur Bildung zunehmend komplexer Unternehmensnetzwerke und Wertschöpfungsketten geführt. Diese induzieren getrieben von einem steigenden Outsourcing- und Globalisierungsgrad und der entstandenen Arbeitsteilung nationale und internationale Verkehrsströme, die ohne die Kernkomponenten der Logistik (Transport, Umschlag, Lagerung, abgekürzt TUL) nicht darstellbar wären.

2.2 Qualifikations- und Arbeitszeitgrundlagen

2.2.1 Straße

Im Personenverkehr sind Berufskraftfahrende beispielsweise als Busfahrerinnen und Busfahrer im Linienverkehr oder im Reise(fern)verkehr tätig. Im Güterverkehr werden sie hauptsächlich auf LKW eingesetzt. Ihre Haupttätigkeit ist das Fahren im In- und Ausland. Vor Fahrtantritt führen sie Übernahme- und Abfahrtskontrollen am Fahrzeug durch. Dabei überprüfen sie beispielsweise die Räder, den Motor und die Funktionsfähigkeit der Bremsanlagen. Anschließend nehmen sie das Transportgut oder das Gepäck der Fahrgäste an. Sie sorgen dafür, dass das Gewicht der Ladung gleichmäßig verteilt ist, und kontrollieren die mitzuführenden Papiere (zum

Beispiel CMR²³) und die je nach Fracht eventuell erforderliche Beschilderung des Fahrzeugs.²⁴ Rechtlich ist keine bestimmte Schulbildung vorgeschrieben. In der Praxis stellen Betriebe überwiegend Auszubildende mit Hauptschulabschluss²⁵ ein.

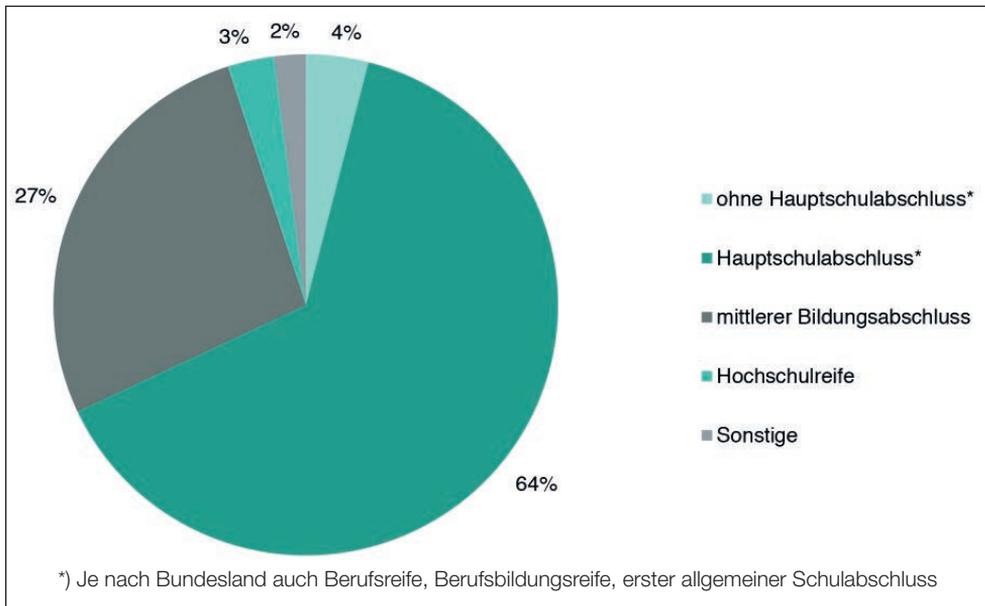


Abbildung 5: Qualifikationsverteilung bei Ausbildungsbeginn (Straße)

Quelle: arbeitsagentur.de (2014g), Steckbrief Berufskraftfahrer/-in, S. 2.

Berufskraftfahrer/-in ist seit 1974 ein anerkannter Ausbildungsberuf, die Ausbildung dauerte bis 2001 zwei Jahre. Gestiegene Anforderungen an das Fahrpersonal und die Modernisierung der Ausbildungsinhalte erforderten eine Verlängerung der Ausbildungsdauer auf mittlerweile drei Jahre nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG).²⁶ Heute lernen angehende Berufskraftfahrende Fahrzeugtechnik, Fahrten zu planen, moderne Informations- und Kommunikationstechniken zu nutzen, die Ladung zu sichern und Beförderungen wirtschaftlich, sicher und verantwortlich durchzuführen.²⁷

Die Erlaubnis zum gewerblichen Führen von Fahrzeugen ist nicht zwingend an eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer/in gebunden. Für den *gewerblichen Güter- und Personenverkehr* auf öffentlichen Straßen gilt für Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Fahrerlaubnis (der Klassen D1, D1E, D, DE, C1, C1E, C oder CE) nach dem 10. Sep. 2008 (Personenverkehr) beziehungsweise 10. Sep. 2009 (Güterkraftverkehr) erworben haben, eine nachzuweisende Grundqualifikation oder beschleunigte Grundqualifikation. Diese wird durch erfolgreiche Ablegung einer Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer erworben.²⁸ Dabei regelt §2 BKrFQG das Mindestalter und die Qualifikation und §4 BKrFQG den Erwerb der Grundqualifikation.

23 Die Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen (= CMR von franz. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) ist ein internationaler Vertrag über internationale Transporte, die auf dem Landtransportweg (z. B. mit Lastkraftwagen) durchgeführt werden. Die CMR wurde 1956 unterzeichnet und ist europaweit gültig.

24 Vgl. arbeitsagentur.de (2014g), 12. Feb. 2014.

25 Je nach Bundesland auch Berufsreife, Berufsbildungsreife, erster allgemeiner Schulabschluss.

26 Vgl. arbeitsagentur.de (2014g), 12. Feb. 2014.

27 Vgl. bgl-ev.de (2014), 12. Feb. 2014.

28 Vgl. bag.bund.de (2014), 12. Feb. 2014.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des EU-Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr regelt insbesondere die zulässigen Lenk- und Ruhezeiten.²⁹ Sie bezieht sich auf den *gewerblichen* Güter- und Personentransport innerhalb der Europäischen Gemeinschaft mittels Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t. Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dez. 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sollten die Wettbewerbsbedingungen zwischen Binnenverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, harmonisiert und die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden.

Nach Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mrz. 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Maßnahmen zur Beschränkung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit des Fahrpersonals zu erlassen, sowie diese einheitlich auszulegen und anzuwenden. Das hat sich in der Praxis des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs innerhalb der europäischen Gemeinschaft als schwierig erwiesen.³⁰

Die Fahrpersonalverordnung (FPersV) enthält insbesondere die nationalen Abweichungen von den europäischen Bestimmungen, so etwa hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Sozialvorschriften und die Regelung über Bescheinigungen über berücksichtigungsfreie Tage und gilt bereits für Fahrzeuge ab 2,8 t. In § 1 FPersV sind die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr analog zu oben genannter EU-Verordnung genannt.

Das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) enthält unter anderem Regelungen zur Wochenarbeitszeit für Beschäftigte im Straßentransport, Bestimmungen dazu, was nicht als Arbeitszeit gilt sowie Vorschriften zu den Ruhepausen und der Ruhezeit. Zusammenfassend gilt:

- Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.
- Sie darf jedoch höchstens zweimal in der Woche³¹ auf maximal 10 Stunden verlängert werden.
- Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG³² festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird, welche besagt, dass die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten darf.
- Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochen-durchschnitt in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigt.
- Die summierte Gesamtlengkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

Darüber hinaus sind weiter die Mindestruhezeiten vorgeschrieben. Beispielsweise ist nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern keine Ruhezeit eingelegt wird.

Da der Begriff Arbeitszeit nicht synonym der Lenkzeit entspricht, muss dieses zentrale Begriffspaar näher definiert werden. Grundsätzlich darf wie oben aufgelistet nach Artikel 6 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 die wöchentliche *Lenkzeit* von 56 Stunden nicht überschritten werden und auch nicht dazu führen die in der Richtlinie 2002/15/EG und im § 21a ArbZG festgesetzte wöchentliche *Höchstarbeitszeit* zu überschreiten. Grundsätzlich ist nach der Arbeitszeitvorschrift eine Höchstarbeitszeit pro Woche von 48 Stunden zugelassen.

29 Vgl. Verordnung (EG) Nr. 561/2006, S. 2f.

30 Vgl. Verordnung (EG) Nr. 561/2006, S. 3.

31 Eine Woche entspricht dem Zeitraum zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr.

32 Das ist die Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

Die Fahrberufe in allen Verkehrssektoren spielen eine zentrale Rolle für den Güter- und Personentransport in Deutschland. Neben den etwa 800.000 Berufskraftfahrenden auf der Straße sind auch die Busfahrenden, die Lok- und Schiffsführenden sowie die Pilotinnen und Piloten zu nennen, die insgesamt die Mobilität sicherstellen.

In der vorliegenden Publikation werden hierzu die gesetzlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen (Tarife, Arbeitszeiten, Arbeitsbedingungen, Qualifikationen) sowie die zu erwartenden Problem-bereiche durch den demografischen Wandel beschrieben. Speziell für die Berufskraftfahrenden wird eine umfassende empirische Studie zur Arbeitssituation, zu Arbeitsbedingungen und auch zu Optimierungswünschen durchgeführt.

Dies ist unter anderem die Basis für Konzeptüberlegungen zu Handlungsoptionen, wie den zu erwartenden Personalveränderungen im Verkehrs- und Logistikbereich begegnet werden kann. Die Autoren der Forschungsinstitute iap, ild und ifes der FOM Hochschule haben damit ein umfassendes Kompendium für die Auseinandersetzung mit zukünftig relevanten Fragestellungen rund um den Personaleinsatz und die Arbeitsbedingungen im Bereich der Fahrberufe zusammengetragen.

www.dvz.de/buch

ISBN 978-3-87154-515-3



9 783871 545153