



Fahrer im Fokus: Motivation, Berufsbild, Arbeitsbedingungen

Berufskraftfahrer sind die Hauptakteure im Straßengüterverkehr. Das Image des Arbeitsfeldes in der Öffentlichkeit hängt eng mit den Arbeitsbedingungen zusammen. Die Einschätzungen der Kraftfahrer bieten wichtige Ansatzpunkte dafür, wie die Arbeitsbedingungen und die Wahrnehmung des Berufsbildes in der Öffentlichkeit verbessert werden können.

Durchführung und Methodik

Was ist für Kraftfahrer das Besondere an ihrem Beruf?

Zu den Aspekten, die den Job „Kraftfahrer“ ausmachen, gehören unter anderem soziale Konnotationen, die Einschätzung ihrer Arbeitsbedingungen und individuelle Berufsbewertungen. Um Zusammenhänge zwischen Verkehrsentwicklung, Entwicklung der demografischen und wirtschaftlichen Lage sowie den sozial-gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Fahrer zu erkennen, wurden diese als wesentlicher Untersuchungsgegenstand in die vorliegende Studie mit einbezogen.

Konzeption und Durchführung der Befragung

Der Fragebogen, der den folgenden Ausführungen zugrunde liegt, ist an Kraftfahrer gerichtet. Er umfasst drei Teile:

1. soziodemografische Daten
2. Beurteilung des Berufsbildes
3. zukünftige Entwicklung des Berufsbildes

Bei der Entwicklung des Fragebogens wurde darauf geachtet, dass die zum Ausfüllen erforderliche Zeit 15 Minuten nicht überschreitet. Ein durchgeführter Pretest lieferte wertvolle inhaltliche Hinweise und konnte zeigen, dass das Ausfüllen des Fragebogens innerhalb der geforderten Zeit möglich ist.

Da kein Auswahlregister für Berufskraftfahrer existiert, wurden die Fragebögen über verschiedene Kanäle verteilt. Unterstützt und ermöglicht wurde die Befragung insbesondere durch die SVG-Bundeszentrale, welche die Fragebögen an die SVG-Weiterbildungszentren verteilt hat, durch die Ladungsverkehrskooperation ELVIS AG sowie die Systemverkehrskooperationen 24plus, Cargoline und VTL, die sich ebenfalls als Multiplikatoren im Rahmen der Befragung zur Verfügung gestellt haben.

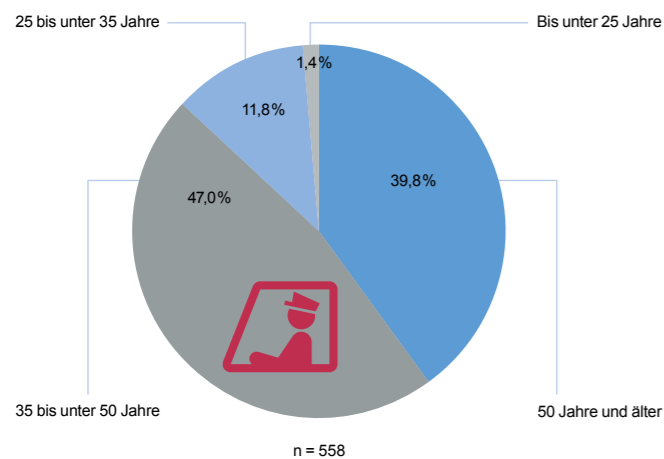
Insgesamt wurden zwischen Mai und Juni 2012 rund 1.800 Fragebögen zufällig an Berufskraftfahrer verteilt. Der Rücklauf lag bei 569 auswertbaren Fragebögen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 32 %, welche die ursprüngliche Erwartung von 20 % deutlich übertroffen hat. Die Erhebung gilt als repräsentativ, wie auch die folgenden soziodemografischen Auswertungen zeigen.

Soziodemografische Daten

An der Befragung haben sich knapp 98 % männliche und gut 2 % weibliche Personen beteiligt. Laut IAB²⁸ waren im Jahr 2010 95,7 % aller Berufskraftfahrer in Deutschland männlich und 4,3 % weiblich.

Das Durchschnittsalter der Befragten liegt bei 46 Jahren. Die Spannweite beträgt 55 Jahre: Der jüngste Fahrer war 20 Jahre alt, der älteste 75 Jahre – der Anteil der Fahrer, die 50 Jahre und älter sind, lag bei knapp 40 % (37,2 %).

Abbildung 11:
Altersverteilung der befragten Berufskraftfahrer



40 % der Fahrer gehen in den nächsten zehn Jahren in Rente

Die Altersverteilung zeigt den hohen Anteil der Fahrer, die in den kommenden zehn bis 15 Jahren in den Ruhestand gehen werden. Bezogen auf die insgesamt ca. 660.000 Fahrer im Güterkraftverkehr (davon ca. 450.000 im gewerblichen Güterkraftverkehr und ca. 210.000 im Werkverkehr²⁹) bedeutet ein Anteil der über 50-jährigen Fahrer von etwa

40 %, dass ca. 245.000 Fahrer in den nächsten Jahren in den Ruhestand gehen werden. Verschärft wird diese Situation noch durch die Tatsache, dass das durchschnittliche Renteneintrittsalter bei Berufskraftfahrern bei ca. 60 Jahren liegt.³⁰

In der Erhebung dominiert der Anteil von Fahrern mit deutscher Nationalität mit 93,4 % (93 %). 4,3 % sind EU-Bürger und 2,3 % Nicht-EU-Bürger (7 % ausländische Kraftfahrer).

In der vorliegenden Befragung sind 92 % der Fahrer abhängig beschäftigt. 8 % sind selbständig bzw. befinden sich in sonstigen Vertragsverhältnissen (z. B. als Aushilfe). Das Statistische Bundesamt schätzte für das Jahr 2009, dass 4,4 % der Berufskraftfahrer selbständig sind (sog. Selbstfahrer) und 95,6 % abhängig beschäftigt.³¹

Die Verteilung der Schulabschlüsse zeigt, dass der Hauptschulabschluss mit knapp 61 % dominiert, mehr als 28 % haben einen mittleren Bildungsabschluss und immerhin knapp 8 % besitzen einen höheren Schulabschluss.

Viele Quereinsteiger, hohe Berufstreue bei geringer Arbeitgebertreue

Keine ausgeprägte Arbeitgebertreue

62 % der Fahrer haben in ihrer Zeit als Berufskraftfahrer bereits mindestens einmal den Arbeitgeber gewechselt. Jeder dritte Fahrer, der seit mindestens zehn Jahren als Berufskraftfahrer tätig ist, hat dabei in den vergangenen fünf Jahren gewechselt. Eine langfristige Bindung zwischen Fahrer und Arbeitgeber wurde in diesen Fällen also nicht aufgebaut. Bei knapp 13 % der Fahrer liegt der letzte Arbeitgeberwechsel sogar maximal zwölf Monate zurück.

Nochmals höher war die kurzfristige Wechselbereitschaft nur bei den Fahrern mit einer Berufserfahrung zwischen fünf und zehn Jahren: Hier haben sogar 23 % im letzten Jahr den Arbeitgeber gewechselt.

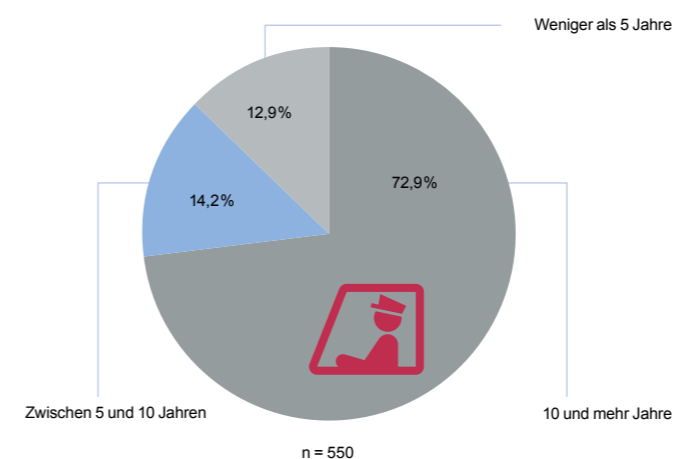
Berufskraftfahrer als Quereinsteiger

Besonders auffällig ist, dass vier von fünf Fahrern einen anderen Beruf ausgeübt haben, bevor sie Fahrer geworden sind. Die Befragten nannten auch diesen vorherigen Beruf. Ordnet

man die gemachten Angaben der Klassifikation der Berufe 2010 der Bundesagentur für Arbeit³² zu, so lassen sich 60 % der Nennungen dem Bereich Rohstoffgewinnung, Produktion, Fertigung zuordnen. Auffallend häufig genannt wurde mit 25 % der Kraftfahrzeugauffine Bereich, insbesondere Kfz-Schlosser und -Mechaniker. Weitere besonders häufig genannte Berufe waren Maurer, Bäcker, Maler und Schlosser.

Betrachtet man das Alter derjenigen, die vor der Tätigkeit als Berufskraftfahrer bereits einen anderen Beruf ausgeübt haben, so ist festzustellen, dass ältere Fahrer häufiger über einen beruflichen „Umweg“ Berufskraftfahrer geworden sind als jüngere Fahrer.

Abbildung 12:
Berufserfahrung als Fahrer



²⁸ Vgl. IAB (2012). Im Folgenden sind die IAB-Zahlen für alle Berufskraftfahrer in Deutschland stets in Klammern hinter der Kennzahl aus der Befragung angegeben.

²⁹ Vgl. BAG (2011b), S. 28 und 64.

³⁰ Vgl. BAG (2011c), S. 89.

³¹ Vgl. Deutscher Bundestag (2010), S. 7.

³² Vgl. Arbeitsagentur (2012).

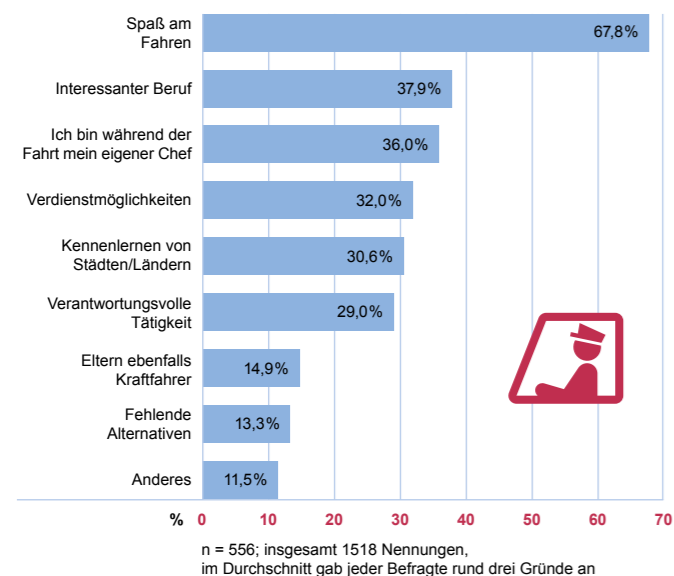
Berufswahl Kraftfahrer: Spaß am Fahren ist wichtigste Motivation

Hohe intrinsische Motivation

Der mit 68 % mit Abstand am häufigsten genannte Grund für die Berufswahl Kraftfahrer ist der Spaß am Fahren. Dies lässt auf eine grundsätzlich vorhandene intrinsische Motivation bei den meisten Kraftfahrern schließen. Fehlende Alternativen bei der Berufswahl haben nur für 13 % der Fahrer den Ausschlag bei der Berufswahl gegeben (Abbildung 13).

Bei denjenigen Fahrern, die den Spaß am Fahren nicht als Grund für die Berufswahl angegeben haben, dominiert mit den Verdienstmöglichkeiten ein wesentlicher extrinsischer Anreiz die Berufswahl. Auch fehlende Alternativen spielen in dieser Gruppe eine weitaus größere Rolle. Aspekte, die den Beruf interessant erscheinen lassen (verantwortungsvolle Tätigkeit, Kennenlernen von Städten und Ländern), werden

Abbildung 13:
Gründe für die Berufswahl

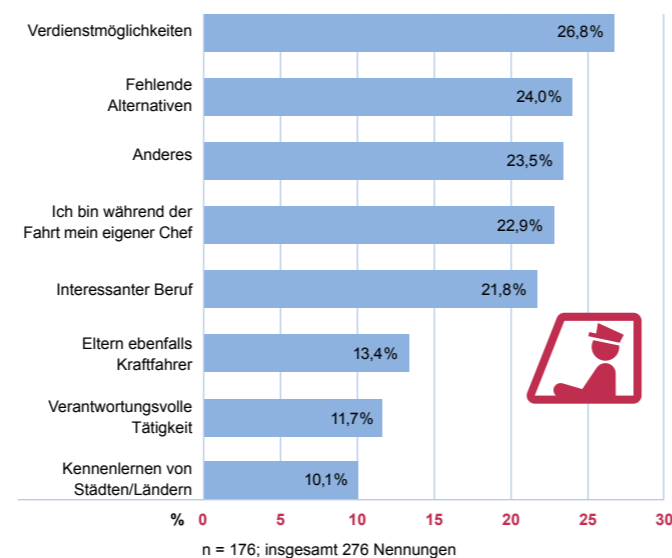


hingegen von diesen Fahrern weniger häufig genannt. Zudem liegen die genannten Beweggründe in der Häufigkeit der Nennungen insgesamt enger beieinander als in der Gesamtgruppe.

„Verdienstmöglichkeit ist wesentlicher extrinsischer Anreiz.“

Insgesamt hat also ein Großteil der Berufskraftfahrer den Beruf (auch) aufgrund seiner inhaltlichen Merkmale und damit aufgrund intrinsischer Motivlagen gewählt. Ein anderer (kleinerer) Teil ist mangels Alternativen Kraftfahrer geworden und sieht die Tätigkeit als Fahrer im Wesentlichen als Verdienstmöglichkeit.

Abbildung 14:
Gründe für die Berufswahl ohne Spaß am Fahren



Kraftfahrer sein ist kein 9-to-5-Job

Bereits die Expertenbefragung hat deutlich gemacht, dass der Beruf des Kraftfahrers oft mit einer großen zeitlichen Beanspruchung verbunden ist. Die Kraftfahrer bestätigten diese Einschätzung, indem sie eine mittlere Wochenarbeitszeit von knapp 57 Stunden nannten. Dabei liegt der Einschätzung allerdings eine subjektive Definition der „Arbeitszeit“ zugrunde, die sich nicht zwingend mit der Definition der Arbeitszeit nach § 21a Arbeitszeitgesetz deckt. Unklar blieb insbesondere, in welchem Ausmaß die Fahrer Wartezeiten an den Rampen und Bereitschaftszeiten eventuell zur Arbeitszeit hinzugerechnet haben. Aber selbst unter Berücksichtigung dieser Unsicherheit zeigt sich eine subjektiv wahrgenommene hohe zeitliche Beanspruchung des Fahrpersonals. Sie nimmt mit dem Entfernungsbereich zu.

Lenkzeit steigt mit zunehmendem Entfernungsbereich

Differenziert man die wöchentliche Arbeitszeit nach Lenkzeiten, Be- und Entladezeiten sowie sonstiger Arbeitszeit, so zeigt sich, dass mit zunehmendem Entfernungsbereich der Anteil der Lenkzeit an der Arbeitszeit steigt. Im Nahverkehr beträgt die Lenkzeit weniger als Hälfte der wöchentlichen Arbeitszeit, im Fernverkehr hingegen rund 70%. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass im Fernverkehr die Lenkzeit im Durchschnitt rund 43 Stunden pro Woche beträgt, im Lokalbereich (Regionalbereich) 23 Stunden (33 Stunden).

Abbildung 15:
wöchentliche Arbeitszeiten in Stunden,
gegliedert nach Entfernungsbereichen

	Anteil der Fahrer	Wöchentliche Arbeitszeit (Std., Mittelwert)	Mit einer Sicherheit von 95% liegen die Mittelwerte zwischen ... Std. und ... Std.	
Lokal (bis 50 km)	11,5%	47,3	44,2	50,4
Regional (bis 150 km)	31,1%	52,2	50,4	53,9
Nationaler Fernverkehr	40,3%	60,0	58,8	61,3
Internationaler Fernverkehr	17,1%	62,9	60,5	65,3
Gesamt	100,0%	56,7	55,7	57,7

n = 551

Die Lenk- und Ruhezeitverordnung legt fest, dass die wöchentliche Lenkzeit bis zu 56 Stunden betragen darf, sofern in zwei aufeinander folgenden Wochen eine Gesamtlenkzeit von maximal 90 Stunden nicht überschritten wird. Die von den Befragten angegebenen Lenkzeiten zeigen, dass die mehrwöchig möglichen Lenkzeiten gemäß Lenk- und Ruhezeitverordnung im Fernverkehr nahezu ausgeschöpft werden. Im Nahverkehr scheinen erhebliche Reserven vorhanden zu sein.

„Reserven für Fahrzeiten im Fernverkehr sind nahezu ausgeschöpft.“

Vor dem Hintergrund einer sich verschärfenden Fahrpersonalsituation lassen sich hieraus für den Nah- und Regionalverkehr Potenziale zur besseren Ausnutzung der Lenkzeiten im geltenden Rechtsrahmen ableiten, z. B. in Form organisatorischer Veränderungen der Schnittstellen, etwa durch Reduzierung von Be- und Entladezeiten. Im Fernverkehr erlauben die vorliegenden Zahlen allerdings denselben Schluss nicht.

Mit zunehmendem Entfernungsbereich steigt erwartungsgemäß die Zahl der wöchentlich zurückgelegten Kilometer. Im Nahverkehr legt ein Berufskraftfahrer ca. 780 km pro Woche zurück, während im Fernverkehr der Durchschnitt bei rund 2.800 km liegt. Die sich daraus ergebenden durchschnittlichen Geschwindigkeiten plausibilisieren den Zusammenhang zwischen angegebenen Lenkzeiten und gefahrenen Kilometern.

Abbildung 16:
Aufgliederung der Arbeitszeit nach Tätigkeitsbereichen

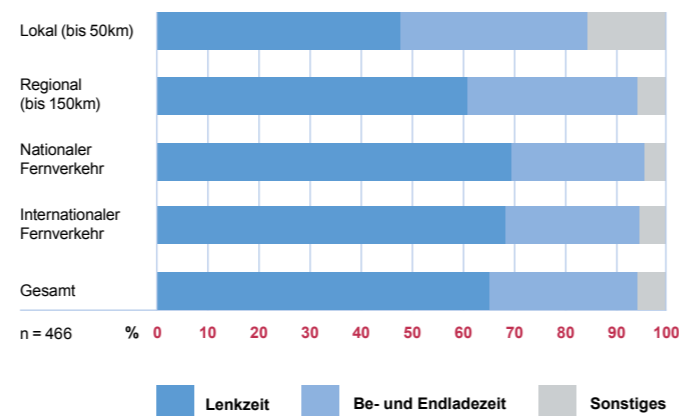


Abbildung 17:
Lenkzeiten, Kilometer je Woche und durchschnittliche Geschwindigkeit

	Lenkzeit pro Woche (Std.)	Zurückgelegte Entfernung (km pro Woche)	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)
Lokal (bis 50km)	22,7	778	34
Regional (bis 150km)	32,6	1475	45
Nationaler Fernverkehr	42,0	2753	66
Internationaler Fernverkehr	43,3	2815	65
Gesamt	37,5	2199	59

n = 480

Dringend gesucht: qualifiziertes Personal

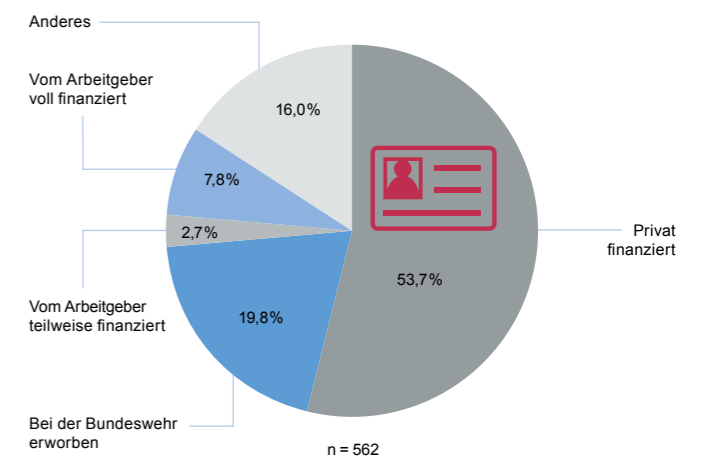
Führerschein als Einstiegsbarriere?

Da die Lkw-Fahrerlaubnis Grundvoraussetzung für die Ausübung des Fahrerberufs ist, stellt der Fahrerlaubniserwerb eine wesentliche Eintrittsbarriere in den Beruf dar. Bei aktuellen Kosten für einen Führerschein der Klasse CE zwischen 6.000 und 8.000 Euro ist dies als private Investition in eine berufliche Zukunft als Berufskraftfahrer eine nicht unerhebliche Belastung. Hinzu kommt, dass nach dem BKrFQG der Führerschein allein seit 2009 für eine Tätigkeit als Berufskraftfahrer nicht mehr ausreicht, sondern zusätzlich die Teilnahme an den geforderten Qualifizierungsmaßnahmen nachzuweisen ist.

Wehrpflicht und Lkw-Fahrerlaubnis

Mehr als die Hälfte (54 %) der derzeit aktiven Fahrer hat den Erwerb der Fahrerlaubnis privat finanziert. Deutlich erkennbar ist auch die Auswirkung der Wehrpflicht: Derzeit hat noch jeder fünfte Kraftfahrer seine Lkw-Fahrerlaubnis über die Bundeswehr erworben. Dabei liegt der Anteil der Bundeswehrführerscheine bei den unter 40-jährigen Fahrern bei 16 %, der entsprechende Anteil bei den älteren Fahrern bei 21 %. Betrachtet man nur die Fahrer, die 50 Jahre und älter sind, so haben in dieser Altersgruppe sogar rund 28 % die Fahrerlaubnis bei der Bundeswehr erworben.

Abbildung 18:
Art des Fahrerlaubniserwerbs



Ein mögliches Potenzial zur Fahrerrekutierung – auch vor dem Hintergrund des Nachwuchskräfemangels – zeigt sich in der geringen Zahl der Fahrerlaubnisse, die derzeit von den Arbeitgebern teilweise oder voll finanziert wurden: ihr Anteil liegt nur bei rund 11 %. Allerdings zeigen die Daten auch, dass der Anteil der von den Arbeitgebern zumindest teilweise finanzierten Fahrerlaubnisse bei jüngeren Berufskraftfahrern etwas höher ist als im Gesamtdurchschnitt.

Zukünftig dürfte auch die Finanzierung des Fahrerlaubniserwerbs aus öffentlichen Mitteln, etwa durch die Bundesagentur für Arbeit, eine Rolle spielen. So wurde beispielsweise im Jahr 2011 mit 48 % (in absoluten Zahlen: 22.258) fast die Hälfte der Eintritte in eine berufliche Weiterbildung für Fahrer gefördert. Dabei betrafen allerdings nur 8 % eine berufliche Weiterbildung, die einen Abschluss zum Ziel hat.³³

Qualifizierte Ausbildung ist Trumpf

Zum 10.09.2009 ist das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) in Kraft getreten. Es regelt einerseits den Berufszugang und andererseits die Weiterbildung von Berufskraftfahrern. Reichte vor Inkrafttreten des BKrFQG allein der Führerschein zur Ausübung des Fahrerberufs aus, ist nun eine Mindestqualifikation erforderlich. Der Zugang zum Fahrerberuf kann dabei über drei Wege erfolgen: die klassische duale Ausbildung, die Grundqualifikation und die beschleunigte Grundqualifikation. Derzeit wählen die meisten Fahrer den Weg über die beschleunigte Grundqualifikation.³⁴

In den Expertengesprächen wurde deutlich, dass das BKrFQG im Gewerbe grundsätzlich begrüßt wird, nicht zuletzt, weil erwartet wird, dass die höhere Qualifikation langfristig die Attraktivität des Berufsbilds steigert.

Die unter das BKrFQG fallenden Fahrer sehen dies anders. Unabhängig davon, ob die eigene Fahrerlaubnis vor oder nach dem 10.09.2009 erworben wurde, halten die meisten Fahrer das BKrFQG als Instrument zur Steigerung der Berufsattraktivität für weitgehend wirkungslos: der Fahrerberuf werde hierdurch weder attraktiver, noch unattraktiver.

Dabei besteht durchaus eine grundsätzliche Bereitschaft der Fahrer, an Schulungen teilzunehmen. Annähernd jeder zweite Berufskraftfahrer hat bereits an einer beruflichen Weiterbildung teilgenommen, die über den vom BKrFQG geforderten Schulungsumfang hinausgeht. Besonders häufig wurden dabei Schulungen zum Thema Gefahrgut (ADR) besucht.

Mehr als die Hälfte der Berufskraftfahrer würde den Beruf wieder wählen

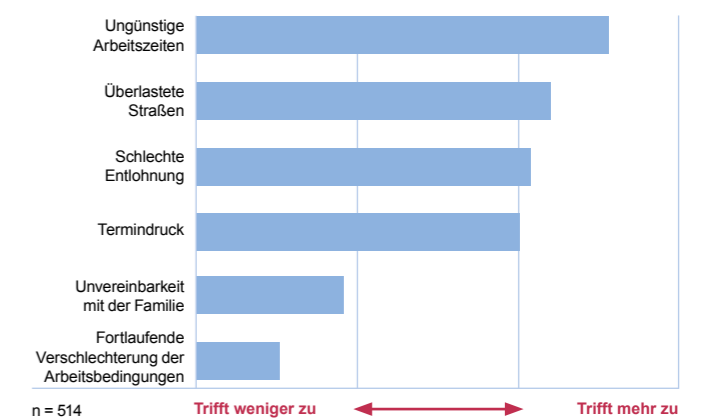
Insgesamt würden 56 % der Befragten den Fahrerberuf wieder wählen. Allerdings hängt die Bereitschaft stark von der Zufriedenheit ab. Je zufriedener ein Fahrer mit seinem Beruf ist, desto eher will er wieder Fahrer werden: Die zufriedenen Fahrer würden mit einer Wahrscheinlichkeit von 93 % (also fast sicher) den Beruf wieder wählen, die unzufriedenen Fahrer hingegen nur mit einer Wahrscheinlichkeit von 2 % (also ziemlich sicher nicht).

Unzufriedenheit hat mehrere Ursachen

Wichtigster Einflussfaktor auf die Berufszufriedenheit der Berufskraftfahrer ist der Einsatzbereich: Am zufriedensten sind die Fahrer im Nahverkehr, am unzufriedensten die im Fernverkehr. Kein eindeutiger Zusammenhang konnte jedoch zwischen der Arbeitszufriedenheit und der wöchentlichen Arbeitszeit, der Lenkzeit sowie den durchschnittlich zurückgelegten Kilometern hergestellt werden.

Hingegen besteht wiederum ein Zusammenhang zwischen der Berufszufriedenheit und der Länge der Beschäftigung im derzeitigen Unternehmen: Die Zufriedenheit sinkt mit zunehmender Beschäftigungsdauer, was wiederum ein Grund für die identifizierten relativ häufigen Arbeitsplatzwechsel der Fahrer sein kann.

Abbildung 19:
Gründe für die fehlende Attraktivität
des Fahrerberufs aus Fahrersicht



Untergliedert man die Fahrer in zwei Gruppen, nämlich diejenigen, die als Grund für ihre Berufswahl vor allem den Spaß am Fahren angegeben haben, und diejenigen, für die der Spaß am Fahren nicht im Mittelpunkt steht, so lassen sich ebenfalls signifikante Unterschiede hinsichtlich der Zufriedenheit feststellen: Fahrer, die Spaß am Fahren haben, sind mit ihrem Beruf zufriedener als Fahrer ohne diesen Berufsgrund.

Generell negativ auf die Attraktivität des Fahrerberufs wirken sich insbesondere die als ungünstig empfundenen Arbeitszeiten aus, gefolgt von überlasteten Straßen. Sie mindern den Spaß am Fahren und lösen Stress aus. Etwas weniger wichtig ist die Entlohnung. Sie spielt aber immer noch eine größere Rolle als beispielsweise der Termindruck, dem die Fahrer ausgesetzt sind.

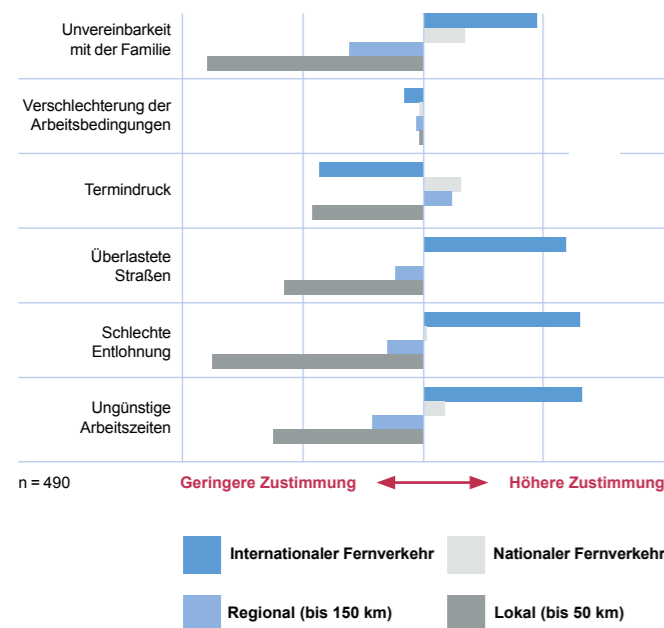


³³ Vgl. Spatz (2012), S. 10 f.
³⁴ Vgl. BAG (2011c), S. 100 f.

Bezieht man die Entfernungsbereiche in die Betrachtung mit ein, so wird eine differenziertere Beurteilung der attraktivitätsmindernden Einflüsse durch die Fahrer möglich.

Die Unvereinbarkeit des Berufs mit der Familie, die Überlastung der Straßen, die schlechte Entlohnung und die ungünstigen Arbeitszeiten sind vor allem aus Sicht der im Fernverkehr eingesetzten Fahrer negative Aspekte des Berufs. Hingegen wird Termindruck vor allem im Regional- und nationalen Fernverkehr negativ wahrgenommen – was im Ergebnis wiederum mit den höheren Be- und Entladezeiten im Nahverkehr korrespondiert.

Abbildung 20:
(Un-)Attraktivität des Fahrerberufs nach Entfernungsbereichen³⁵



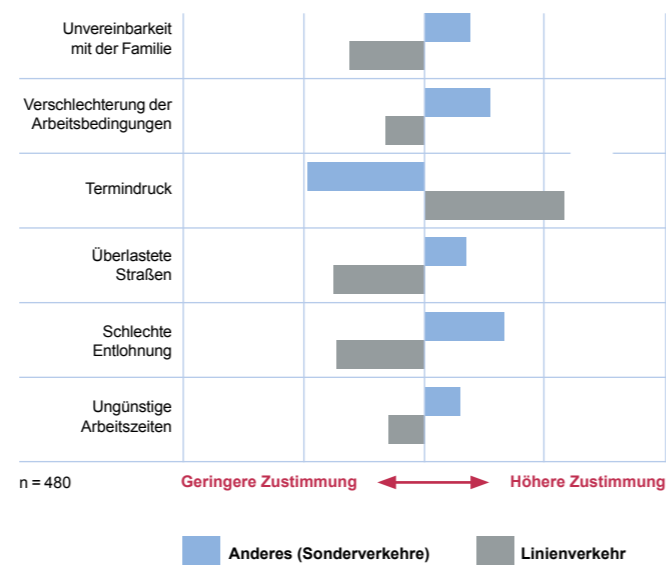
Einsatzbereich der Fahrer beeinflusst Berufszufriedenheit signifikant

Fahrer im Linienverkehr sehen tendenziell weniger attraktivitätsmindernde Gründe als Fahrer im Sonderverkehr. Eine Ausnahme bildet wiederum der Termindruck, der gerade im (fahrplangesteuerten und damit zeitreagiblen) Linienverkehr als unattraktiv empfunden wird.

Als Ansatzpunkte zur Attraktivitätssteigerung im (internationalen) Fernverkehr scheinen also die folgenden Punkte eine besondere Relevanz zu haben:

- Vergrößerung der Vereinbarkeit der Berufsausübung mit dem Familienleben
- Verbesserung der Entlohnung
- Veränderung der Lage der Einsatzzeiten

Abbildung 21:
(Un-)Attraktivität des Fahrerberufs nach Verkehrsarten



Hinzu kommt die Verbesserung der Straßeninfrastruktur, die allerdings nicht im Einflussbereich der Unternehmen des Transportgewerbes liegt.

„Direkter Zusammenhang zwischen Berufszufriedenheit und Familienfreundlichkeit.“

Bereits in den Experteninterviews ist deutlich geworden, dass die Arbeitssituation und die Arbeitszeiten des Fahrpersonals als wenig familien- und freizeitfreundlich gelten. Auch die Fahrer stellen einen direkten Zusammenhang zwischen der Berufszufriedenheit und der Familienfreundlichkeit des Berufs her: Mehrheitlich zeigen sie sich nur dann mit ihrem Beruf zufrieden, wenn er mit der Familie vereinbar ist. Hingegen begründen die unzufriedenen Fahrer ihre Unzufriedenheit gerade mit zum Teil deutlichen Defiziten in diesem Bereich, wobei diese im internationalen Fernverkehr besonders deutlich zu Tage treten.

Neben der Familie zählen Freunde zu den wichtigsten sozialen Kontakten. Oft bestehen besonders enge Freundschaften innerhalb von Berufsgruppen. Dies scheint bei den Berufskraftfahrern nicht zuzutreffen – mehr als 50 % der befragten Fahrer haben keine engen sozialen Bindungen innerhalb ihrer Berufsgruppe. Freundschaften werden eher außerhalb des Fahrerkreises geschlossen, wobei hier möglicherweise eine Rolle spielt, dass viele Fahrer zuvor bereits einen anderen Beruf ausgeübt haben.

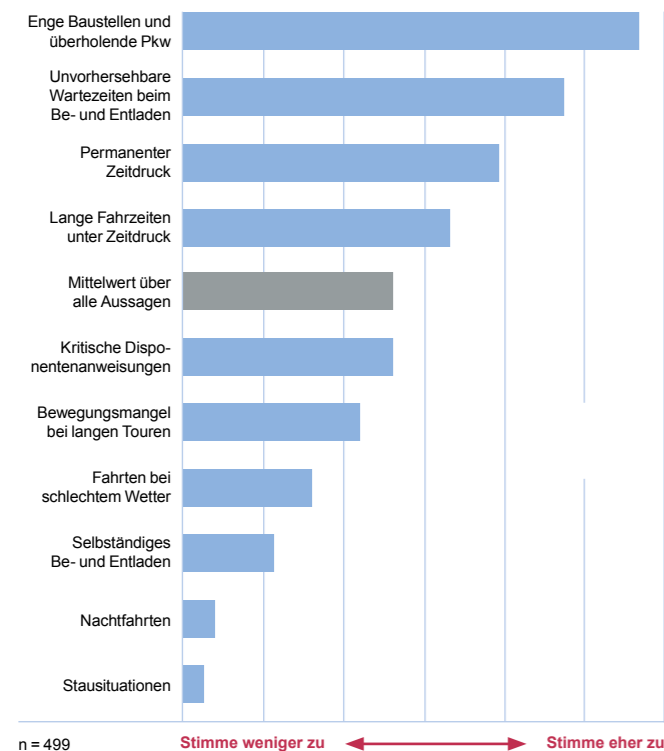


³⁵ In der Abbildung ist die Gesamtbeurteilung aller befragten Fahrer als Referenzwert herangezogen worden. Balken, die nach rechts zeigen deuten auf eine höhere Zustimmung hin und entsprechend deuten Balken, die nach links zeigen auf eine geringere Zustimmung hin.

Größte Stressfaktoren für Berufskraftfahrer

Im Allgemeinen gilt der Beruf des Berufskraftfahrers als stressig. Die befragten Fahrer haben dieses Vorurteil bestätigt, wenn auch nur teilweise. Als Stressfaktoren gelten vor allem enge Baustellenabschnitte mit überholenden Pkw sowie das damit verbundene hohe Unfallrisiko. Auch unvorhersehbare Wartezeiten beim Be- und Entladen verursachen bei den Fahrern Stress. Hingegen scheint insbesondere von Stausituationen kein besonderer Stress für die Fahrer auszugehen.

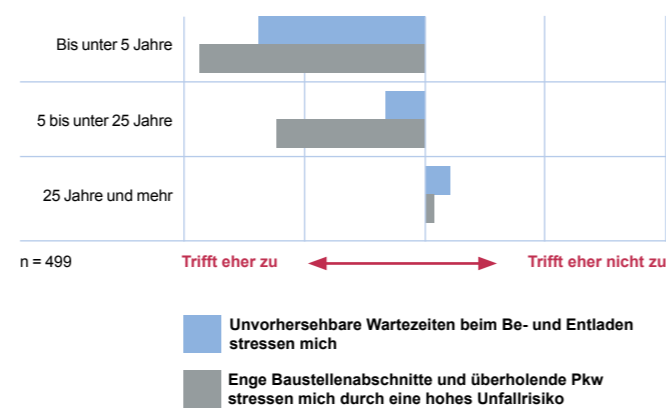
Abbildung 22: Stressfaktoren für Berufskraftfahrer



„Enge Baustellenabschnitte und unvorhersehbare Wartezeiten beim Be- und Entladen machen Fahrern zu schaffen.“

Isoliert man die beiden wichtigsten Stressfaktoren, nämlich die Wartezeit beim Be- und Entladen sowie das Durchfahren von Baustellen, und analysiert sie nach der Berufserfahrung der Antwortenden, so zeigt sich, dass Fahrer mit weniger Berufserfahrung gestresster sind als Fahrer mit langer Berufserfahrung. Berufserfahrung bringt in diesem Zusammenhang also offensichtlich auch eine gewisse Gelassenheit und Abgelenktheit mit sich.

Abbildung 23: Bewertung von Stressfaktoren, gegliedert nach Berufserfahrung



Moderne Kommunikation im Fahrerhaus

Für Transportunternehmen und Logistikdienstleister ist es erforderlich, zuverlässig, schnell und flexibel mit dem Fahrpersonal kommunizieren zu können. In den Expertengesprächen wurde die Kommunikation daher auch als wichtiger Ansatzpunkt für die Verbesserung der Arbeitssituation von Fahrern identifiziert. Bei langen Abwesenheitszeiten soll es dem Fahrer über die mitgeführten dienstlichen und privaten Kommunikationsmittel grundsätzlich möglich sein, Kontakt zum Unternehmen und zu seinem sozialen Umfeld zu halten.

Handy ist wichtigstes Kommunikationsmittel

Erwartungsgemäß spielt das Handy als Kommunikationsmittel die herausragende Rolle. Es wird von allen Fahrern genutzt. Auffällig ist, dass in 33 % der Fälle das private Handy auch für dienstliche Zwecke eingesetzt wird. Für die private Kommunikation folgt an dritter Stelle nach Privat- und Diensthandy der Laptop, während im dienstlichen Bereich der CB-Funk immer noch die dritte Stelle einnimmt: 87 Fahrer (11,7 %) gaben an, noch regelmäßig über CB-Funk zu kommunizieren. Tablets spielen sowohl bei der privaten als auch bei der dienstlichen Kommunikation (noch) eine untergeordnete Rolle.

Laptop und Smartphones sind bei jüngeren Fahrern beliebt

Die Häufigkeiten in der Nutzung der verschiedenen Kommunikationsmittel ändert sich mit dem Alter. Vor allem die unter 35-jährigen Fahrer nutzen überdurchschnittlich häufig Laptop und Smartphone, allerdings überwiegend privat. Aber auch der CB-Funk wird dort häufiger als in allen anderen Altersklassen genutzt. Dies kann als Indiz für die Bedeutung gesehen werden, die die jüngere Generation dem Thema Kommunikation generell beimisst.

Abbildung 24: genutzte Kommunikationsmittel

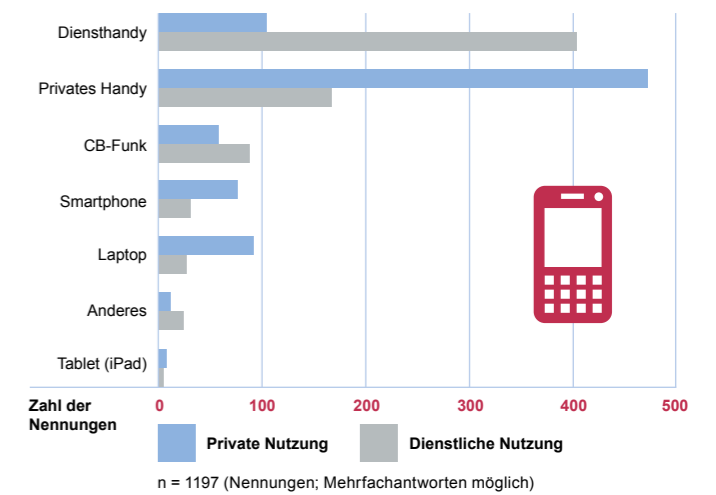


Abbildung 25: genutzte Kommunikationsmittel nach Altersklassen

Kommunikationsmittel	Altersklassen			Gesamt
	Bis 34 Jahre	35 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	
CB-Funk	11,8%	9,0%	9,5%	9,7%
Privates Handy	35,4%	38,3%	42,0%	39,2%
Geschäftshandy	29,2%	32,6%	37,2%	33,8%
Smartphone	11,8%	7,3%	2,7%	6,3%
Tablet (iPad)	0,5%	1,2%	0,0%	0,7%
Laptop	9,7%	9,0%	5,8%	7,9%
Anderes	1,5%	2,5%	2,9%	2,5%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

n = 1197 (Nennungen; Mehrfachantworten möglich)

Berufsbild Kraftfahrer: Herausforderungen und Zukunftsperspektiven

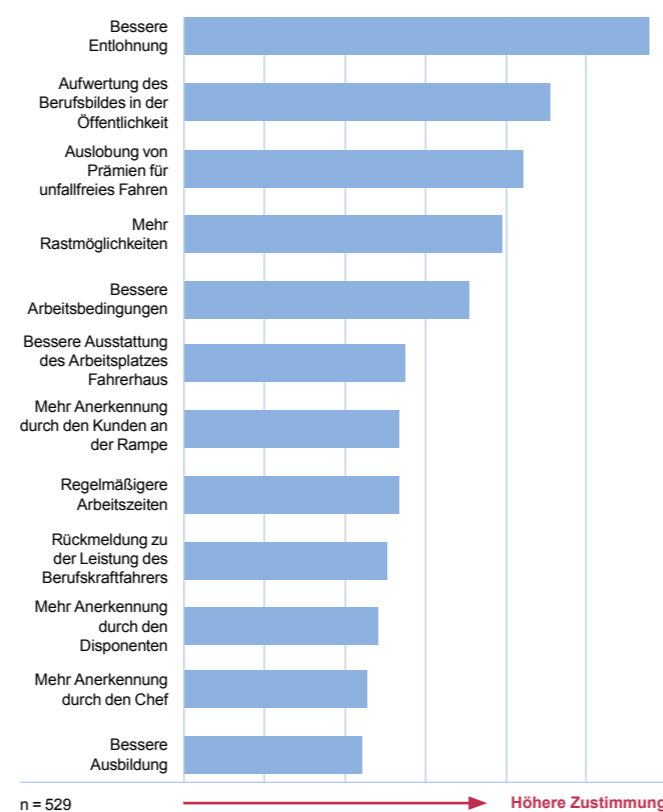
Mit mehr Attraktivität im Job dem Fahrermangel begegnen

Eines der wichtigsten Themen im Straßengüterverkehr ist die Nachwuchsproblematik. Annähernd 40 % der deutschen Berufskraftfahrer gehen in den nächsten 10 bis 15 Jahren in den Ruhestand. Es wird eine enorme Herausforderung sein, genug junge Menschen für den Fahrerberuf zu begeistern, um diese Lücke zu schließen. Um vor diesem Hintergrund den Beruf zukünftig attraktiv zu gestalten, wurden die Fahrer gebeten, aus ihrer Sicht mögliche Ansatzpunkte für Attraktivitätssteigerungen zu benennen.

Besseres Berufsimago wichtiger als regelmäßige Arbeitszeiten

Wichtigster Ansatzpunkt ist nach Meinung der Fahrer eine bessere Entlohnung, gefolgt von der Verbesserung des Berufsbildes in der Öffentlichkeit. Die Imageverbesserung des Berufsstands wird damit für wichtiger gehalten als z. B. regelmäßige Arbeitszeiten. Diese Einordnung deckt sich mit den Ergebnissen der Expertengespräche, in denen durchgehend eine Aufwertung des Berufsbildes und eine Imageverbesserung zur Attraktivitätssteigerung des Berufs thematisiert wurden. Dies ist auch ein Appell an die Politik, sich diesem Thema zukünftig noch intensiver zu widmen.

Abbildung 26:
Ansatzpunkte für Attraktivitätssteigerungen



Der überwiegende Teil der Befragten ist der Meinung, dass der Fahrerberuf in Zukunft noch anspruchsvoller werden wird. Auffällig ist, dass die Fahrer dabei in weiteren technischen Entwicklungen eher potenzielle Einschränkungen ihrer Handlungsfreiheit sehen als sinnvolle technische Hilfen, die den Arbeitsalltag vereinfachen.

Um die bisherige Berufserfahrung bei der Bewertung der Zukunftstrends zu berücksichtigen, wurden die Einschätzungen der Fahrer nach der Berufserfahrung klassifiziert. Dabei wird in der Tendenz deutlich, dass Fahrer mit längerer Berufserfahrung die zukünftige Entwicklung des Fahrerberufs etwas zurückhaltender beurteilen als Fahrer mit geringerer Berufserfahrung. Vor allem halten sie den Fahrerberuf in Zukunft für noch anspruchsvoller als ihre Kollegen mit weniger Berufserfahrung.

Der Beruf des Kraftfahrers ist ein zukunftssträchtiger Beruf

Abschließend wurden die Berufskraftfahrer gebeten, zu beurteilen, ob der Beruf des Kraftfahrers ein zukunftssträchtiger Beruf ist. Obwohl die Beurteilung im Mittel eher neutral ausfällt, waren es am Ende mehr Fahrer, die der Aussage zustimmten, als solche, die ihr widersprachen.

Besonders die jüngeren Fahrer beurteilen die Zukunftsträchtigkeit des Berufs deutlich positiver als ihre älteren Kollegen, und auch die große Gruppe der Fahrer, die explizit Spaß am Fahren hat, hält den Kraftfahrerberuf mehrheitlich für einen Beruf mit Zukunft.

Abbildung 27:
Zukunft des Kraftfahrerberufs

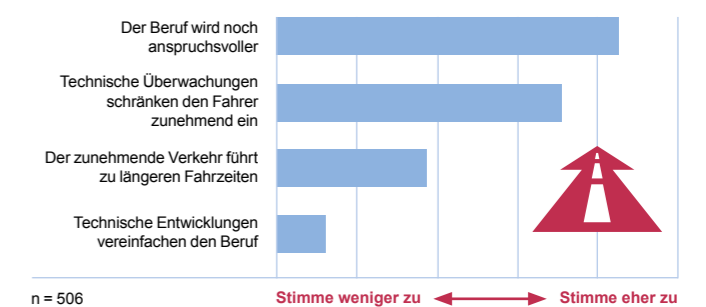


Abbildung 28:
Zukunftsträchtigkeit des Kraftfahrerberufs

