

# **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 197**

**bast**

# **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

von  
Nicolas Frühauf  
Jens-Jochen Roth  
Michael Schygulla

Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT)  
Mannheim

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 197**

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines  
B - Brücken- und Ingenieurbau  
F - Fahrzeugtechnik  
M - Mensch und Sicherheit  
S - Straßenbau  
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

## **Impressum**

**Bericht zum Forschungsprojekt FE 82/270/2004**  
Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

### **Projektbetreuung**

Michael Bahr

### **Herausgeber**

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

### **Redaktion**

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

### **Druck und Verlag**

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-3-86509-860-3

Bergisch Gladbach, Oktober 2008

## Kurzfassung – Abstract

### **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Vor dem Hintergrund der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG wurden im vorliegenden Forschungsprojekt die verschiedenen Formen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern in Deutschland gesichtet und einer Bewertung unterzogen. Dies schloss die Befragung relevanter Zielgruppen zum Stellenwert der Aus- und Weiterbildungsformen, die Untersuchung der Gründe für den niedrigen Aus- und Fortbildungsstand und Überlegungen zum Zusammenhang zwischen Ausbildungsstand und Verkehrssicherheit ein. Insgesamt wurden 805 Personen zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern befragt (Lkw- und Busfahrer, Vertreter von Transportunternehmen sowie Schüler der achten und neunten Klasse in Haupt- und Realschulen).

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Obwohl immerhin 20 % der in der Studie befragten Lkw- und Busfahrer eine formale Berufskraftfahrerausbildung besaßen, lässt sich aus dem Gesamtergebnis der Studie dennoch eine untergeordnete Bedeutung der formalen Berufskraftfahrerausbildung erkennen. So sahen die befragten Unternehmen kaum Unterschiede zwischen Berufskraftfahrern mit und ohne formale Ausbildung. Weiterhin wurde festgestellt, dass nur ein geringer Teil von Schulabsolventen über Kenntnisse zu diesem Berufsbild verfügt oder Interesse an einer formalen Berufskraftfahrerausbildung hat.

Hinsichtlich der Unfall- und Deliktbelastung ergeben sich aus den vorliegenden Befragungsdaten keine Hinweise auf Unterschiede zwischen Fahrern mit und ohne Berufskraftfahrerausbildung. Die Einschätzung, dass insbesondere im ÖPNV die Anforderungen und die Belastungen für die Fahrer gestiegen sind, wurde sowohl bei den Unternehmens- als auch bei den Fahrerbefragungen bestätigt. Die Annahme, dass ein Großteil der Fahrer im Reisebusbereich besondere Kenntnisse über die Abläufe im Reisedienst eher durch praktische Berufserfahrung denn durch spezielle Weiterbildungsmaßnahmen erworben hat, wurde ebenfalls bestätigt.

Das Durchschnittsalter des Fahrpersonals liegt – je nach Fahrzeugklasse – bei 43 bis 48 Jahren. In den kommenden Jahren kann verstärkt von einem Fahrer- und Nachwuchsmangel ausgegangen werden.

Aus den Befunden ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

Die gesellschaftliche Aufwertung des Berufsbildes des Berufskraftfahrers erscheint als eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Tätigkeitsbereich und eine Etablierung höherer Sicherheitsstandards.

Bezogen auf die Ausbildungs- und Berufszugangsvarianten, die im Rahmen der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie möglich sind (beschleunigte Grundqualifikation mit 140-Stunden-Schulung, erweiterte Prüfung ohne Vorgaben zur Ausbildung, dreijährige Berufsausbildung im dualen System), erscheint vor allem die letztgenannte Ausbildungsform als zielführend. Die vergleichsweise höheren Kosten der dualen Ausbildung relativieren sich im Vergleich zu den kostengünstigeren Varianten, da vom Auszubildenden bereits in der Ausbildungszeit geldwerte Arbeitsleistungen erbracht werden.

Bestrebungen, Transportunternehmen für Ausbildungsmöglichkeiten im dualen System zu gewinnen, sollten verstärkt werden. Ebenso sollten Bemühungen, Schulabsolventen hinsichtlich der Ausbildungsmöglichkeiten im Transportgewerbe umfassend zu informieren, intensiviert werden.

### **Training and advanced training of truck and bus drivers for improving traffic safety**

The various forms of training and advanced training of professional drivers in Germany were reviewed and evaluated in the current project to make a contribution to the implementation of Directive 2003/59/EC. This work included surveys among relevant target groups with regard to the importance of training and advanced training, an investigation of the reasons for the low level of training and advanced training and considerations in collections with training level and traffic safety. Some 805 persons were questioned with regard to training and advanced training of professional drivers (truck

and bus drivers, representatives of transport companies as well as pupils in secondary general and intermediate secondary schools in their eighth or ninth year of schooling).

The results can be summarised as follows:

The overall result of the study indicates that the formal training for professional drivers plays a minor role, although 20% of the questioned truck and bus drivers had completed such professional driver training. The companies queried saw little difference between professional drivers with and without formal training. It was also noted that only a small proportion of the pupils has any knowledge concerning this profession or interest in formal professional driver training.

The accident and offence histories in the questionnaire data give no indications of differences between drivers with and without professional driver training. Responses from companies as well as from drivers confirm the perception that the requirements for drivers and their stress levels have increased, in particular in regional public passenger traffic. The assumption that a large proportion of the drivers in the travel bus sector has acquired their special knowledge concerning procedures for travel services through practical, professional experience rather than through special advanced training measures was also confirmed.

The average age of the drivers was – depending on the vehicle class – between 43 and 48 years. It can be assumed that there will be a shortage of drivers and apprentice drivers in the coming years.

The findings allow the following conclusions:

Improving the social status of professional drivers seems to be an important requirement for improving the working conditions in this field and for establishing higher safety standards.

The implementation of the EU Directive for Professional Drivers allows several options for training and access to the profession (accelerated basic qualification with 140 hours training, extended examination without specifications concerning training, three-year professional training in the dual system). Among these, the latter seems most promising. The higher costs of the dual system in comparison with the other, less expensive options are balanced against the fact that the trainee already provides value-adding services during the training period.

Efforts to motivate transport companies to create training opportunities in the dual system are to be increased. Efforts to provide comprehensive information concerning training opportunities in the transport sector should also be intensified.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Ziel des Forschungsvorhabens</b> .....	7	5.5	Standorte der Fahrer- und Unternehmensbefragungen .....	22
1.1	Ausgangslage und Problemstellung ...	7	<b>6</b>	<b>Ergebnisse der empirischen Untersuchungen</b> .....	28
1.2	Zielsetzung und Vorgehen .....	8	6.1	Übergeordnete Ergebnisse für alle Fahrergruppen .....	28
<b>2</b>	<b>Stand der Ausbildung zum Berufskraftfahrer</b> .....	9	6.1.1	Einsatzbereiche und Fahrleistungen .....	28
2.1	Beschäftigtenstruktur .....	9	6.1.2	Fahreralter .....	29
2.2	Bildungshintergrund .....	9	6.1.3	Tätigkeitsdauer .....	30
2.3	Ausbildungssituation im Transportgewerbe .....	10	6.1.4	Frauenanteil .....	30
2.4	Ausbildungsangebot im Ländervergleich .....	12	6.1.5	Ausgebildete Berufskraftfahrer .....	30
<b>3</b>	<b>Richtlinie 2003/59 EG – Umsetzung in nationales Recht</b> .....	14	6.1.6	Vergleiche der Einschätzungen zwischen Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis .....	31
3.1	Grundlagen und Zielsetzungen der EU-Richtlinie .....	14	6.1.7	Fragen zur Verkehrssicherheit und Richtlinie 2003/59 EG .....	32
3.2	Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) – Umsetzung der Richtlinie in Deutschland .....	14	6.1.8	Bewertung der eigenen Fahrer Klientel .....	35
3.2.1	Mindestalter und Qualifikation .....	15	6.2	Spezifische Ergebnisse der Lkw-Fahrerbefragungen Klasse 2/CE .....	35
3.2.2	Pflicht zur Weiterbildung .....	15	6.2.1	Ausbildungsstand der Fahrer .....	35
3.2.3	Nachweis der Qualifikation .....	16	6.2.2	Ausbildungsgänge .....	39
3.2.4	Anerkannte Ausbildungsstätten .....	16	6.2.3	Gründe für die Ausbildung .....	39
<b>4</b>	<b>Anforderungsprofile im Güter- und Personenverkehr</b> .....	16	6.2.4	Ausbildungseinrichtungen .....	40
4.1	Anforderungen und Tätigkeitsprofil im Güterverkehr .....	16	6.2.5	Bewertungen der Berufskraftfahrer .....	40
4.2	Anforderungen und Tätigkeitsprofil im Personenverkehr .....	17	6.2.6	Bewertungen der Fahrer zu Fragen zur Weiterbildung .....	41
<b>5</b>	<b>Empirische Untersuchungen</b> .....	19	6.2.7	Absolvierte Schulungen der Fahrer .....	42
5.1	Arbeitshypothesen und Erhebungsinhalte .....	19	6.2.8	Persönliche Präferenzen der Fahrer zu Schulungsthemen .....	43
5.2	Methodisches Vorgehen .....	20	6.2.9	Persönliche Bemerkungen der Lkw-Fahrer .....	43
5.3	Fahrerbefragung CE/D/DE .....	20	6.3	Spezifische Ergebnisse der Fahrerbefragung Klasse D/DE Reisebusverkehr .....	44
5.4	Fahrerbefragung C1E .....	21	6.3.1	Berufs- und Führerscheinausbildung .....	44
5.4.1	Erreichbarkeit der C1E-Fahrer .....	21	6.3.2	Berufskraftfahrerausbildung .....	44
5.4.2	Fahrzeugtypen und Teilnahmebereitschaft .....	21			

6.3.3	Absolvierte Schulungen der Fahrer .....	45	6.7.5	Befragungsergebnisse .....	59
6.3.4	Bewertungen von Schulungsinhalten .....	46	6.7.6	Zwischenfazit .....	60
6.3.5	Persönliche Präferenzen der Fahrer zu Schulungsthemen .....	46	6.8	Sekundäranalyse von Daten des EU-Projektes RESPECT .....	60
6.3.6	Persönliche Anmerkungen der Fahrer .....	47	<b>7</b>	<b>Qualifizierungsmaßnahmen in der Praxis</b> .....	61
6.4	Ergebnisse der Fahrerbefragung Klasse D/DE Linienbusverkehr .....	47	7.1	Das Con-Trucker-Pilotprojekt .....	62
6.4.1	Berufs- und Führerscheinausbildung .....	47	7.2	Modellprojekt „Wege aus der Müdigkeit“ .....	62
6.4.2	Berufskraftfahrerausbildung .....	48	7.3	Konzeption Safetyplus .....	62
6.4.3	Absolvierte Schulungen .....	49	7.4	Berufskraftfahrer im Busbetrieb .....	63
6.4.4	Dienstunterrichte .....	50	<b>8</b>	<b>Gestaltungsvorschläge zur wirksamen Qualifikation und Weiterbildung des Fahrpersonals</b> .....	63
6.4.5	Persönliche Präferenzen zu Schulungsthemen .....	50	8.1	Ansätze für Unternehmen im Güterkraftverkehrsgewerbe .....	63
6.4.6	Persönliche Bemerkungen der Linienbusfahrer .....	50	8.2	Ansätze in Reisebusunternehmen ....	65
6.5	Ergebnisse der Fahrerbefragung 3,5 t bis 7,5 t .....	51	8.3	Ansätze in ÖPNV-Unternehmen .....	65
6.5.1	Führerscheinausbildung .....	51	8.4	Erkenntnisse aus den Expertenrunden .....	65
6.5.2	Berufsausbildung .....	51	<b>9</b>	<b>Zusammenfassende Schlussfolgerungen</b> .....	67
6.5.3	Rolle der Berufskraftfahrerausbildung .....	51	9.1	Zusammenfassung der Ergebnisse in Bezug auf die Forschungshypothesen .....	67
6.5.4	Absolvierte Schulungen .....	51	9.2	Weitere Schlussfolgerungen .....	69
6.5.5	Bewertungen und Präferenzen zu Schulungsthemen .....	52	<b>10</b>	<b>Literatur</b> .....	70
6.5.6	Persönliche Bemerkungen der Fahrer 3,5 t bis 7,5 t .....	53			
6.6	Unternehmensbefragungen .....	53			
6.6.1	Struktur der befragten Unternehmen .....	53			
6.6.2	Berufe und Ausbildung der eigenen Fahrer .....	54			
6.6.3	Wichtige Ausbildungsinhalte für die Unternehmen .....	54			
6.6.4	Wichtige Weiterbildungsinhalte für die Unternehmen .....	55			
6.6.5	Einstellungskriterien der Betriebe .....	56			
6.7	Schülerbefragung .....	57			
6.7.1	Wege der Berufsinformation .....	57			
6.7.2	Auswahl von Schulen .....	58			
6.7.3	Vorgehensweise und Durchführung der Befragung .....	58			
6.7.4	Messinstrument .....	58			

# 1 Ausgangslage und Ziel des Forschungsvorhabens

## 1.1 Ausgangslage und Problemstellung

Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern ist eine unverzichtbare Investition von Unternehmen, da ein hohes Qualifikationsniveau der Beschäftigten langfristig zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit beiträgt. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Unternehmen der Transportbranche, so stellt sich dieser Sachverhalt dort wie folgt dar: Eingebunden in komplexe Logistiknetzwerke mit hohen Anforderungen an die Erstellung der Dienstleistung wird in den Transport- und Logistikunternehmen zwar verstärkt an der Qualifizierung des Personals in Lager, Umschlag und Verwaltung etwa zu Themen wie Schadensquoten, Kundenorientierung, Reklamationsmanagement etc. gearbeitet und dies auch im Allgemeinen in entsprechenden Qualitätsmanagementsystemen dokumentiert. In vielen Fällen enden diese Aktivitäten jedoch an der Schnittstelle „Rampe-Lkw“ bzw. im Personenverkehr an der Schnittstelle „Betriebshof-Bus“. So ist festzustellen, dass die überwiegende Mehrzahl der Kraftfahrer ihren Beruf einzig auf Grundlage ihres Fahrerlaubnisbesitzes ausübt und im Allgemeinen keine bzw. bezogen auf die konkrete Tätigkeit häufig eine fachfremde Ausbildung (Maurer, Installateur etc.) vorweisen kann. Es wird davon ausgegangen, dass von rund 630.000 Erwerbstätigen, die hauptberuflich als Kraftfahrzeugführer beschäftigt sind, unter 5 % über die fachspezifische Ausbildung des Berufskraftfahrers verfügen. Vor diesem Hintergrund ist anzunehmen, dass die fehlende Ausbildung auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.

Vor dem Hintergrund des ungebrochenen Zuwachses gerade im Wirtschaftsverkehr auf den Straßen rücken Fragen der Sicherheit im Lkw- und Busverkehr in den Blickpunkt der öffentlichen Diskussion. Als Hauptursache für Unfälle gilt nach wie vor das Fehlverhalten der Fahrzeuglenker. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Zusammenhang Nachholbedarf an Aus- und Weiterbildung für Fahrer besteht. Im Jahr 2004 sind in Europa über 43.000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen, mehr als 1,8 Millionen wurden verletzt (vgl. EUROSTAT).

Die geschätzten jährlichen sozialen Kosten der Verkehrsunfälle betragen europaweit rund 160 Milliar-

den EUR. Dieser Sachverhalt macht deutlich, dass die Verkehrssicherheit ein zentrales Anliegen ist. Betrachtet man das Vorgehen bei der Aufnahme von Unfällen mit Beteiligung von Lkw oder Bussen, so werden allerdings bisher keine Informationen dahingehend erhoben, ob es sich bei dem beteiligten Kraftfahrzeugführer um eine Person mit oder ohne Fachausbildung handelt.

Ungeachtet der geringen Fachausbildung werden an die Fahrer hohe Anforderungen gestellt. Betrachtet man in diesem Zusammenhang das Führen eines Fahrzeuges, so geht es hier zunächst um dessen Bedienung mit seinen spezifischen Funktionen. Demnach bedarf es Grundfertigkeiten in der Fahrtechnik sowie für das Fahren unter normalen Verkehrs- und Straßenbedingungen. Fähigkeiten wie zum Beispiel das Fahren im oberen Geschwindigkeitsbereich, Beherrschung von Kurventechnik, Fahren im dichten Verkehr oder auch das Manövrieren gehören für einen Fahrzeuglenker zur täglichen Praxis. Hingegen stellen erschwerte Bedingungen, die sich bspw. beim Befahren von ungewohnten Straßen in den Bergen oder auch bei Nebel und Schnee ergeben, weitaus höhere Anforderungen an den Kraftfahrzeugführer.

Ein weiterer bislang eher wenig berücksichtigter Aspekt betrifft das inzwischen erreichte technische Niveau der Fahrzeuge. So können heute technische Einrichtungen und Hilfsmittel in den Fahrzeugen die Fahrbahn- und Umgebungseinflüsse in der Form ausfiltern, dass der Fahrer unmerklich technische Grenzen überschreitet und mit der Wirkung physikalischer Gesetze zum Teil ad hoc konfrontiert wird. Auch als Folge daraus können Unfälle resultieren.

Neben diesen eher technisch ausgerichteten Fahrfähigkeiten eines Kraftfahrers kommen weitere Anforderungen hinzu. So ergeben sich bspw. für den Fahrer nach §§ 407 ff. HGB auch beförderungsrechtliche Vorgaben wie etwa eine ordnungsgemäße Ladungssicherung bzw. nach dem Gefahrgutrecht Vorschriften für den Transport von gefährlichen Gütern.

Einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Transportleistungen leistet der zunehmende internationale Warenaustausch. Hier ist es für die Fahrer wichtig, nicht nur die länderspezifischen Verkehrsregeln und deren Besonderheiten zu kennen, sondern mit diesen auch umgehen zu können. Darüber hinaus ist festzustellen, dass das Fahrpersonal seine Leistungen zunehmend in logistischen Systemen mit

Unterstützung moderner Technik (z. B. Bordcomputer, Navigationssysteme) sowie unter steigenden zeitlichen Anforderungen (Just-in-time-Verkehr, 24-Stunden-Services etc.) zu erbringen hat. Hinzu kommt für die Fahrer in vielen Fällen eine hohe Belastung durch lange Einsatzzeiten sowie körperliche Beanspruchungen durch eigenhändiges Be- und Entladen der Fahrzeuge.

Auch im Bereich des Busreiseverkehrs hat sich das Anforderungsspektrum an das Fahrpersonal kontinuierlich erweitert. So gehört das Beherrschen mindestens einer Fremdsprache – in der Regel Englisch – im Reisebusbetrieb zum Standard. Vor dem Hintergrund der Kostensituation in den Unternehmen ist der Fahrer zudem gefordert, bestimmte den Reise- und Routenverlauf betreffende Aspekte (z. B. Fahrverbote, länderspezifische Sonderregelungen bei der Fahrzeugausrüstung etc.) vor Antritt der Reise unter betriebswirtschaftlichen Aspekten zu berücksichtigen. Dies betrifft im Hinblick auf einen geringen Kraftstoffverbrauch die vorausschauende Planung der Fahrtroute sowie bezüglich weiterer Kostenaspekte die Auswahl von kostenpflichtigen Busparkplätzen, Kraftstoffpreise/Tankstellen-Versorgung im Ausland etc..

Im Bereich des Linienbusverkehrs sind die Anforderungen an die Fahrer ebenfalls gewachsen. Nicht nur das steigende Fahrgastaufkommen ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, sondern auch die zunehmende Verkehrsdichte auf der Straße. Dies kommt häufig dadurch zum Ausdruck, dass die Fahrer in steigendem Maße Stresssituationen ausgesetzt sind.

Die hier dargestellten Sachverhalte machen deutlich, dass die Anforderungen an die Berufskraftfahrer in der Zwischenzeit weit über die ursprüngliche Fahrtätigkeit hinausgehen.

Eine nachhaltige Qualifikation des Fahrpersonals scheint daher nicht nur geboten, sondern stellt eine grundlegende Voraussetzung dar, denn das Fahren von Kraftfahrzeugen ist eine zu erlernende Fähigkeit, die allein durch das erfolgreiche Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung nicht automatisch erlangt wird.

## 1.2 Zielsetzung und Vorgehen

Mit dem hier durchgeführten Forschungsvorhaben wird das Ziel verfolgt, die verschiedenen Formen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern darzustellen und zu evaluieren.

Im Rahmen der Evaluation wird vor allem der Stellenwert der unterschiedlichen Aus- und Weiterbildungsvarianten erfasst. Dazu wurden standardisierte Face-to-face-Befragungen von 639 Lkw- und Busfahrern durchgeführt, die neben Personenvariablen (Alter, Geschlecht, Ausbildung, Fahrpraxis etc.) auch Kenntnisse und persönliche Einschätzungen zu derzeitigen und künftigen Aus- und Weiterbildungsvarianten umfassen. Mittels eines entsprechend angepassten Fragebogens wurden außerdem 41 Unternehmen des gewerblichen Güter- und Personentransports befragt. Insofern lässt sich ein umfassendes Stimmungsbild abbilden und es können Gründe für den geringen Aus- und Fortbildungsstand der Fahrer im Transportgewerbe ermittelt werden. Dies erfolgt auch vor dem Hintergrund der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie (2003/59/EG) in nationales Recht (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz – BKrFQG).

Von besonderer Bedeutung sind somit vor allem

- der Ausbildungsstand der Fahrer (anerkannte Berufskraftfahrerausbildung vs. Berufsausübung auf Basis der Lkw- oder Busfahrerlaubnis),
- der Kenntnisstand in Bezug auf die Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes,
- von den Fahrern bereits absolvierte sowie gewünschte Weiterbildungsmaßnahmen.

Generelles Ziel jeder qualifizierten Aus- und Weiterbildung ist der Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Ausbildungsstand der Fahrer und Verkehrssicherheit lassen sich im Rahmen der vorliegenden Untersuchung jedoch aufgrund der geringen Fallzahlen keine Aussagen zu möglichen Korrelationen zum Unfallrisiko der einzelnen Fahrergruppen treffen. Vielmehr soll die vorliegende Studie eine umfassende Darstellung bestehender und künftiger Aus- und Fortbildungsvarianten sowie deren Akzeptanz bei den Betroffenen geben.

In einem weiteren Schritt wurden 125 Schüler von Haupt- und Realschulen als potenzielle Zielgruppe für die Berufskraftfahrerausbildung befragt, um auch hier Informationen zu Kenntnisstand und Einschätzung dieses Berufszweiges einzuholen. Die Schülerbefragung stellt diesbezüglich eher eine Momentaufnahme dar und erhebt keinen Anspruch

auf eine generelle Übertragbarkeit auf die allgemeine Situation in der Berufsorientierung.

Abschließend enthält der Forschungsbericht Ansätze und Empfehlungen für die attraktive Gestaltung von Qualifizierungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten für das Fahrpersonal im gewerblichen Güter- und Personenverkehr.

## 2 Stand der Ausbildung zum Berufskraftfahrer

### 2.1 Beschäftigtenstruktur

Maßgebend für die Darstellung der Beschäftigtenstruktur im Bereich des Fahrpersonals sind Statistiken der Bundesagentur für Arbeit (BA) bzw. des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB). Die Ausgangsbasis bilden die Angaben für den Bereich Kraftfahrzeugführer/-in. Betrachtet man die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse im Bereich Kraftfahrzeugführer/-in, so weisen die Angaben der BA/IAB für das Jahr 2005 rund 743.000 Beschäftigungsverhältnisse aus. Bei dieser Angabe sind sowohl Beschäftigte aus dem Güterverkehr als auch Beschäftigte aus dem Personenverkehr und dem Bereich Kurier- und Expressdienst enthalten. Im Vergleich zum Jahr 1999 (Index = 100) lag diese Zahl bei rund 795.000. Somit sanken die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigtenverhältnisse im Bereich Kraftfahrzeugführer/-in um mehr als 50.000, was einem Rückgang von mehr als 7 % entspricht.

Darüber hinaus geben diese Unterlagen auch Auskunft über die Altersverteilung der Kraftfahrzeug-

führer. Tabelle 1 stellt die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sowie die Alterstruktur im Überblick dar.

Die genauere Betrachtung des Fahreralters zeigt, dass sich der Altersdurchschnitt der Kraftfahrzeugführer von 1999 bis zum Jahr 2005 insgesamt erhöht hat. Besonders hervorzuheben ist der Anteil der Beschäftigten, die 50 Jahre und älter sind. Dieser Anteil hat sich etwa 24 % auf knapp 30 % erhöht. Auch die Altersgruppe von 35 bis unter 50 Jahre hat von ungefähr 48 % auf knapp über 51 % zugenommen.

Betrachtet man die jüngeren Altersgruppen, so zeigt sich, dass sich der Anteil von Kraftfahrzeugführern unter 25 Jahren in den letzten sechs Jahren (von 3,4 % auf 2,5 %) verringert hat. Auch die Altersgruppe der 25- bis unter 35-Jährigen hat sich in diesem Zeitraum kontinuierlich von knapp über 25 % im Jahr 1996 auf etwa 17 % im Jahr 2005 verringert. Die Angaben machen einerseits deutlich, dass in den kommenden Jahren eine Vielzahl von Fahrern aus dem Berufsalltag altersbedingt ausscheiden wird, andererseits zu wenig junge Fahrer nachkommen.

### 2.2 Bildungshintergrund

Die Beschäftigtenstatistik der Kraftfahrzeugführer gibt neben der Darstellung der Altersstruktur auch zu anderen Aspekten Auskunft. Von Interesse ist in diesem Zusammenhang bspw. der Bildungshintergrund der Kraftfahrzeugführer. So verfügten im Jahr 2005 über 57 % der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrzeugführer über eine abgeschlossene Berufsausbildung, während

	1999	2000	2002	2004	2005
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	795.079	804.144	785.566	753.898	743.011
Bestandsentwicklung Index (1999 = 100)	100	101	99	95	93
Beschäftigungsgruppen (in %)					
Frauen	3,4	3,6	3,9	3,8	3,7
Ausländer	5,6	5,7	6	5,8	5,9
Unter 25 Jahren	3,4	3,6	3,4	2,8	2,5
25 bis unter 35 Jahre	25,1	23,5	20,4	17,7	16,7
35 bis unter 50 Jahre	47,6	48,3	49,7	51	51,2
50 Jahre und älter	23,9	24,5	26,5	28,5	29,6
Quelle: Beschäftigtenstatistik der BA „Berufe im Spiegel der Statistik“ IAB – FB 7					

Tab. 1: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrzeugführer/-innen

die berufliche Ausbildung nicht bekannt war. Betrachtet man den Zeitraum von 1999 bis 2005, so wird deutlich, dass der prozentuale Anteil der Beschäftigten, die eine berufliche Ausbildung durchlaufen haben, jährlich um einen Prozentpunkt zurückgegangen ist. Im Vergleichszeitraum stieg jedoch der Anteil von Beschäftigten, deren berufliche Ausbildung unbekannt ist, von fast genau 20 % (1999) auf genau 28 % (2005) an. Der Anteil von Beschäftigten ohne Berufsausbildung ist im Zeitraum von 1999 bis 2005 von fast 18 % auf etwas unter 15 % gesunken. Die geringe Anzahl von Beschäftigten mit Abitur oder einem höheren Bildungsabschluss lässt darauf schließen, dass der Fahrerberuf vor allem von Personen mit einer niedrigeren Schulbildung ergriffen wurde. Im Allgemeinen verfügen die Fahrer über einen Haupt- oder Realschulabschluss. In Tabelle 2 ist der Bildungshintergrund der Kraftfahrzeugführer nochmals im Überblick dargestellt.

Wie aus der Tabelle 2 zu entnehmen ist, verfügt über die Hälfte der Beschäftigten über eine abgeschlossene Berufsausbildung. Die Statistik weist jedoch nicht aus, ob es sich hierbei um fahrerbezogene Berufsausbildungen handelt. Nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr verfügt die Mehrzahl der Beschäftigten nicht über eine abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer, sondern über anderweitige berufliche Qualifizierungen. Es wird vielmehr von einem hohen Anteil von Fahrern ausgegangen, die zunächst eine andere Berufsausbildung ergriffen haben und erst zu einem späteren Zeitpunkt in den Beruf des Kraftfahrzeugführers gewechselt sind.

## 2.3 Ausbildungssituation im Transportgewerbe

Das Berufsbild des Berufskraftfahrers (BKF) ist seit dem Jahr 1974 ein anerkannter Ausbildungsberuf. Bis 2001 dauerte die Ausbildung insgesamt zwei Jahre. Gestiegene Anforderungen an das Fahrpersonal und die Modernisierung der Ausbildungsinhalte machten eine Verlängerung der Ausbildungsdauer auf drei Jahre erforderlich. So werden heute den angehenden Berufskraftfahrern im Rahmen ihrer Ausbildung vertiefende Kenntnisse in der Fahrzeugtechnik, in der Planung von Fahrten, dem Einsatz von Informations- und Kommunikationstechniken, zur Ladungssicherung sowie zur wirtschaftlichen, sicheren und verantwortlichen Beförderung vermittelt.

Im Jahr 2004 führte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V., Frankfurt am Main, eine Umfrage zur Ausbildungssituation in Transportunternehmen durch. Von den befragten Unternehmen bilden 41 % Jugendliche aus. Ausgebildet wird in den Berufen Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung (30 %), gefolgt von den Berufen Berufskraftfahrer (14 %), Bürokaufmann (11 %), Fachkraft für Lagerwirtschaft und Kraftfahrzeugmechaniker (je 8 %). Der Hauptgrund, dass keine Ausbildungsstelle angeboten wird, liegt nach Aussage der Befragten an der Betriebsgröße. Zu diesem Ergebnis kommt auch eine Untersuchung des Bundesamtes für Güterverkehr vom Mai 2007. Dort wird konstatiert, dass aufgrund der Größe (75 % der rund 56.000 Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs verfügen über weniger als 10 Beschäftigte) und der wirtschaftlichen Situation kleine Unternehmen prak-

	1999	2000	2002	2004	2005
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	795.079	804.144	785.566	753.898	743.011
ohne abgeschlossene Berufsausbildung	17,8	17,2	16,2	15,1	14,5
mit abgeschlossene Berufsausbildung	62,1	61,3	59,4	58,1	57,4
davon:					
mit Abitur	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
mit Fachhochschulabschluss	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
mit Universitätsabschluss	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
berufliche Ausbildung unbekannt	19,9	21,4	24,3	26,7	28,0
Quelle: Beschäftigtenstatistik der BA „Berufe im Spiegel der Statistik“ IAB – FB 7					

Tab. 2: Ausbildungshintergrund der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Kraftfahrzeugführer

tisch keine Fahrer ausbilden und damit vom externen Arbeitsmarkt abhängig sind.

Weitere Gründe für die geringen Ausbildungszahlen werden nach Erkenntnissen des BGL darin gesehen, dass den Güterkraftverkehrsunternehmen die Ausbildung zu teuer bzw. zu kompliziert ist. Dennoch beabsichtigte nahezu die Hälfte der Befragten (45 %), Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen. Tabelle 3 zeigt im Überblick die Situation der Ausbildungsverträge für die drei wichtigsten Ausbildungsberufe der Transportbranche auf.

Im Jahr 2005 entschieden sich 803 Jugendliche für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Im Jahr zuvor waren es 778 Personen. Insgesamt befinden sich 1.881 Jugendliche in der Ausbildung zum Berufskraftfahrer.

Bezogen auf die o. a. Berufe haben 2005 insgesamt 28.295 Jugendliche einen Ausbildungsberuf in den drei dargestellten Berufsbildern ergriffen. Differenziert man nach den einzelnen Berufsbildern, so zeigt sich, dass nur ein Anteil von knapp 7 % der Jugendlichen eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin in Anspruch genommen hat. Rund die Hälfte absolviert eine Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik und weitere 43 % wurden zum Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung ausgebildet.

Betrachtet man die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zum Ausbildungsberuf des Berufskraftfahrers für das Jahr 2006, so erhöhten sich diese von 803 auf 969. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Ausbildungsverträge von 1.881 auf 2.180 zugenommen. Insgesamt betrachtet ist jedoch festzustellen, dass der Anteil an Jugendlichen, die eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin aufnehmen, eher gering ist.

Ein weiteres Merkmal dieses Ausbildungsberufes ist die hohe Quote abgebrochener Ausbildungsverträge. In Tabelle 4 werden die neu abgeschlossenen und vorzeitig gelösten Ausbildungsverträge einander gegenübergestellt.

Im Jahr 2005 standen den 803 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen insgesamt 279 vorzeitig gelöste Ausbildungsverträge gegenüber. Dies entspricht einer Abbrecherquote von rund 34 %, d. h., jeder dritte Auszubildende schließt die Ausbildung nicht ab. Im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren hat sich dieses Verhältnis jedoch leicht verbessert.

Betrachtet man für das Jahr 2005 alle Ausbildungsberufe, so standen 559.061 neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen insgesamt 118.270 vorzeitig gelöste Ausbildungsverträge gegenüber. Dies entspricht einer Abbrecherquote von 21 %.

Beruf	Ausbildungsverträge					
	insgesamt			neu abgeschlossen		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin	1.763	1.798	1.881	698	778	803
Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung	13.085	12.622	12.295	4.871	4.913	4.828
Fachkraft für Lagerlogistik	11.198	12.316	14.119	4.683	5.630	6.010
Summe	26.046	26.736	28.295	10.252	11.321	11.641
Quelle: DIHK, BGL; Stand: 31.12.2005						

Tab. 3: Ausbildung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Beruf	Ausbildungsverträge					
	neu abgeschlossen			vorzeitig gelöst		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin	698	778	803	316	302	279
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 11, Reihe 3, Bildung und Kultur – Berufliche Bildung						

Tab. 4: Neu abgeschlossene und vorzeitig gelöste Ausbildungsverträge

## 2.4 Ausbildungsangebot im Ländervergleich

Die Qualifizierung von Mitarbeitern durch gezielte Aus- und Weiterbildung ist als wichtiger Erfolgsfaktor betrieblichen Handelns in der Wirtschaftspraxis anerkannt. Im folgenden Abschnitt werden die Ausbildungsgänge, welche derzeit in Frankreich, der Schweiz, in den Niederlanden und in der Bundesrepublik Deutschland für das Berufsbild „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ angeboten werden, beispielhaft untersucht. Tabelle 5 stellt den Sachverhalt im Überblick dar.

Betrachtet man die Ausbildungsgänge in den vier Ländern, so zeigen sich insbesondere bei der Ausbildungsdauer Unterschiede. Während diese in Deutschland und in der Schweiz generell drei Jahre beträgt, ist die Ausbildungsdauer sowohl in den

Niederlanden als auch in Frankreich auf zwei Jahre verkürzt. In Frankreich ist es darüber hinaus möglich, die Ausbildung in einem Jahr zu absolvieren.

Sowohl die Niederlande als auch Frankreich verfügen bereits über eine obligatorische Berufskraftfahrerausbildung. Auch die Schweiz bietet ein fortschrittliches Ausbildungskonzept an, welches bei den Kraftfahrern eine hohe Akzeptanz erreicht. In Tabelle 6 sind beispielhaft die Ausbildungskonzepte von Frankreich und der Schweiz gegenübergestellt.

In Frankreich ist die obligatorische Grundqualifikation in Form der zwingenden Erstausbildung FIMO „La Formation Initiale Minimale Obligatoire“ geregelt. Die entsprechende Mindestausbildung in der Schweiz bildet die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Straßenverkehr (VZV). Betrachtet man die Zielgruppen der beiden

	Frankreich	Schweiz	Niederlande	Deutschland
Typ bzw. Ziel der Ausbildung	BEP (Berufsbildungszeugnis) CAP (Berufsbefähigungszeugnis) CFP (Berufsbildungszertifikat)	Grundbildung Lastwagenführer/in	Ausbildung Berufskraftfahrer	Ausbildung Berufskraftfahrer
Zielgruppe	Schüler nach dem Abschluss der Sekundarstufe 1 oder darüber	Schüler nach dem Abschluss der Sekundarstufe 1 oder darüber	a) ab 16 Jahren b) ab 20 Jahren	a) Schüler nach dem Abschluss der Sekundarstufe 1 oder darüber b) Kraftfahrer mit mind. 4 Jahren Berufsfahrpraxis c) Umschulung von Kraftfahrern mit mind. 1 Jahr Berufsfahrpraxis
Ausbildungsdauer	1 Jahr oder 2 Jahre Teilzeit  CFP: 350 Stunden	3 Jahre	a) 2-jährige Ausbildung b) 1-jährige Ausbildung jeweils durchgeführt von „Vakopleiding Transport en Logistiek“	a) 3-jährige Ausbildung b) 4-6 Wochen c) 12-21 Monate
Umsetzung	(Berufs-)Schulausbildung Pflichtpraktikum im Betrieb  CFP: 41 Lehrsequenzen zu den Inhalten: • Der Fahrer und seine Umwelt • Der Fahrer und sein Fahrzeug • Der Fahrer als Teilnehmer im Straßenverkehr • Basisausbildung „Gefährliche Stoffe“	Praktische Ausbildung in einem Betrieb, 1x pro Woche Berufsschule	a) • Auszubildende sind vertraglich beim Trainingsinstitut beschäftigt • Ausbildung im Betrieb, 1x pro Woche Berufsschule b) • Auszubildende sind vertraglich beim Ausbildungsbetrieb beschäftigt • Ausbildung im Betrieb, 1x pro Woche Berufsschule	a) • Duales Ausbildungssystem: Betrieb mit Berufsschulzeiten b + c) • Training und Unterricht bei anerkannten Schulungszentren (z. B. TÜV, DEKRA)

Tab. 5: Ausbildungsgänge zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin im Ländervergleich

Ausbildungsgänge, so gilt die französische Ausbildung für alle Kraftfahrer, welche Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht steuern. Die Schweiz unterscheidet nach Bewerbern, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, und solchen, die noch keine Fahrpraxis aufweisen.

Die Ausbildungsdauer ist jeweils unterschiedlich. Während sich in Frankreich die Ausbildung auf 156 Stunden beläuft, beträgt sie in der Schweiz für die Kategorie C 12 Stunden und für die Kategorie D 31,5 Stunden.

Im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedsstaaten ist in Frankreich die Sicherheitsweiterbildung FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) alle fünf Jahre Pflicht. Diese Weiterbildung richtet sich an Kraftfahrer, deren Fahrzeuge mehr als 14 m<sup>3</sup> Nutzraum aufweisen oder deren Gewicht höher als 3,5 t ist. Einbezogen sind angestellte und selbstständig fahrende Kraftfahrer mit Fahrerlaubnis C oder CE sowie Fahrer, die Personenbeförderungen durchführen. Die Weiterbildungsdauer umfasst insgesamt 24 Stunden, verteilt auf drei aufeinander folgende Tage.

	Frankreich	Schweiz
Grundausbildung	FIMO	Mindestausbildung nach VZV, Anhang 10
Zielgruppe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für alle ab den 01.07.2000. eingestellten Kraftfahrer, die mit der Führung eines Fahrzeugs von mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht beauftragt sind</li> <li>Fahrer, die Personenbeförderungen durchführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) für Lastwagenführer der Kategorie C, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben (Zusatzausbildung int. Verkehr)</li> <li>b) Bewerber um den Führerausweis der Kategorie D, die im Besitz der Klasse B sind</li> <li>c) Bewerber um den Führerausweis der Kategorie D, die im Besitz der Klasse C sind, aber keine Fahrpraxis haben</li> <li>d) Bewerber um den Führerausweis der Kategorie D, die im Besitz der Klasse D/07 sind, aber keine Fahrpraxis haben</li> </ul>
Dauer	4 Wochen, 156 Stunden, davon eine Woche im Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) 16 x 45 Min</li> <li>b) 42 x 45 min</li> <li>c) 8 x 45 min</li> <li>d) 8 x 45 min</li> </ul>
Inhalte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahren im Hinblick auf die relevanten Sicherheitsvorschriften</li> <li>Unfallverhütung</li> <li>Anwendung der Regelungen beim Transport, im Straßenverkehr und Kenntnis im Umgang und der Benutzung der fahrzeugspezifischen Kontrolleinrichtungen</li> <li>Verhütung von Arbeitsunfällen Beachtung der Regeln zur Ladungssicherung und der Verzerrung der Transportgüter</li> <li>Kenntnis des wirtschaftlichen und sozialen Umfeldes des Straßengütertransportes</li> <li>Allgemeines Verhalten, das zur Entwicklung der Dienstleistungsqualität beiträgt</li> <li>Umgang mit gefährlichen Gütern: Grundausbildung</li> <li>Abschlusstest und Bewertung der erworbenen Kompetenzen, Verbesserung und Synthese des Lehrgangs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeugausrüstung, evtl. vorhandene Kommunikationsmittel</li> <li>Ladung/Ladungssicherung (praktische Übungen)</li> <li>Pflege und Wartung (praktische Übungen)</li> <li>Radwechsel und Kettenmontage</li> <li>Geografiekennntnisse, Straßenkarten</li> <li>Transportauftrag, Fahrstrecke</li> <li>Frachtpapiere, Lieferscheine, Quittungen</li> <li>Mündliche und schriftliche Berichterstattungen</li> <li>TIR, Zoll und Zollpapiere</li> <li>Vorschriften grenzüberschreitender Verkehr</li> <li>Bewilligungen, Sonderbewilligungen, Genehmigungen</li> <li>Verhalten bei Unfall</li> <li>Abschlusstest</li> </ul> </li> <li>b-d) siehe a) sowie zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>Besonderheiten beim Personentransport</li> <li>Überwachen Ein- und Aussteigen</li> <li>Begleitpapiere, Quittungen</li> <li>Ggf. Kassieren/Abrechnen von Fahrgeld</li> <li>Billetwesen, Tarifwesen</li> <li>Fahrscheindrucker (FDK), Bordinformationssystem</li> <li>Fahrplan, Linienstrecken</li> <li>Interne Rapporte</li> </ul> </li> </ul>

Tab. 6: Umsetzung der Grundqualifikation in Frankreich und in der Schweiz

Im Rahmen der Schulungsmaßnahme werden insbesondere folgende Inhalte vermittelt:

- allgemeine Regelungen und Verkehrssicherheit,
- Techniken und Verhalten beim Fahren, davon 2,5 Stunden Einzelunterricht,
- Vervollkommnung der Fahrweise in normaler Verkehrssituation sowie in schwieriger Verkehrssituation (Form: individueller Unterricht),
- Aktualisierung der Kenntnisse in Bezug auf Transportanforderungen, Verkehrsablauf sowie Einsatz der Kontrolleinrichtungen im Fahrzeug
- Sensibilisierung der Teilnehmer in Bezug auf Aspekte der Verkehrssicherheit, vorausschauendem und defensivem Fahren.

### **3 Richtlinie 2003/59 EG – Umsetzung in nationales Recht**

#### **3.1 Grundlagen und Zielsetzungen der EU-Richtlinie**

Die Weiterentwicklung des Güterkraftverkehrsmarktes und die steigenden Anforderungen im gewerblichen Personenverkehr stellen immer neue und geänderte Anforderungen an das Fahrpersonal. Den Kraftfahrern soll es durch Qualifizierung ermöglicht werden, sich auf diese sich ändernden Rahmenbedingungen einzustellen. Von besonderem Interesse sind hierbei die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Entwicklung eines defensiven Fahrens sowie die Förderung eines rationellen Kraftstoffverbrauchs. Dies sehen die Ziele der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.05.2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr vor. Die Richtlinie ist zum 10.09.2003 in Kraft getreten. Bis zum 10.09.2006 hatten die Mitgliedsstaaten Zeit, diese Richtlinie in nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften umzusetzen. Ab dem 10.09.2009 müssen alle in der Europäischen Union eingesetzten Kraftfahrer bei Aufnahme ihres Berufes eine obligatorische Grundqualifikation und bei Ausübung des Berufes eine Weiterbildung nachweisen.

Zur obligatorischen Grundqualifizierung bei Aufnahme des Berufes sieht die Richtlinie ein System mit zwei Optionen vor, zwischen denen die Mitgliedsstaaten wählen können. Einerseits besteht die Mög-

lichkeit, an einer 280-stündigen Schulungsmaßnahme mit abschließender Prüfung teilzunehmen, andererseits kann die Grundqualifikation durch Ableistung einer vierstündigen Prüfung zu theoretischen Inhalten und zwei Stunden Praxis erreicht werden. Die obligatorische Grundqualifikation richtet sich an Fahrer im Alter von 18 bis 21 Jahren mit der Fahrerlaubnis der Klasse C1, C1E, C, CE, D, DE, D1 und D1E. Für 18-jährige Berufsanfänger im Güterkraftverkehr mit der Fahrerlaubnis der Klasse C1 oder C1E sowie 21-Jährige mit der Fahrerlaubnis der Klasse C oder CE bzw. D, DE, D1 oder D1E können die Mitgliedsstaaten eine so genannte beschleunigte Grundqualifikation von 140 Stunden Schulung mit abschließender Prüfung einführen.

Um die Qualifikation des Fahrpersonals auf dem neuesten Stand zu halten, schreibt die Richtlinie eine regelmäßige Auffrischung der für die Ausübung des Berufes wesentlichen Kenntnisse vor. Alle fünf Jahre haben die Kraftfahrer eine 35-stündige Weiterbildung nachzuweisen.

Die Mindestanforderungen der Richtlinie zur Grundqualifikation und Weiterbildung stellen vorrangig auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit des Fahrers ab.

#### **3.2 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) – Umsetzung der Richtlinie in Deutschland**

Mit Inkrafttreten des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) zum 1. Oktober 2006 wurde die EU-Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.05.2003 in bundesdeutsches Recht umgesetzt. Unternehmer dürfen ab dem 10. September 2008 (Personenverkehr) sowie ab dem 10. September 2009 (Güterverkehr) Kraftfahrer auf Fahrzeugen ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht nur mit Nachweis einer Grundqualifikation bzw. Weiterbildung einsetzen. Unter den Anwendungsbereich des BKrFQG fallen selbstständige und angestellte Fahrer, die

- deutsche Staatsangehörige sind,
- Staatsangehörige eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind sowie
- Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat

des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum beschäftigt und eingesetzt werden.

Darüber hinaus besteht die Pflicht zur Grundqualifikation auch für selbstständige und angestellte Fahrer, die Fahrten zu gewerblichen Zwecken (einschließlich Werkverkehr und Transporthilfstätigkeiten) auf öffentlichen Straßen mit folgenden Kraftfahrzeugen durchführen:

- Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse größer als 3,5 Tonnen im Güterkraftverkehr (Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE),
- Fahrzeuge mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Personenverkehr (Fahrerlaubnis der Klassen D1, D1E, D, DE).

Der Gesetzgeber erwartet durch die verpflichtende Qualifikation zudem die Entwicklung eines defensiven Fahrstils sowie eines rationellen Kraftstoffverbrauches.

### 3.2.1 Mindestalter und Qualifikation

Das Mindestalter zum Einsatz der Fahrerinnen und Fahrer in den jeweiligen Fahrerlaubnisklassen

hängt von der jeweiligen Qualifikation bzw. Verkehrsart ab. Grundsätzlich wird unterschieden nach „Güterkraftverkehr“ und „Personenverkehr“. Tabelle 7 stellt den Sachverhalt für den Güterkraftverkehr dar.

Bezogen auf den Personenverkehr gibt die Tabelle 8 einen Überblick.

### 3.2.2 Pflicht zur Weiterbildung

Jeweils innerhalb von fünf Jahren im Anschluss an den Erwerb der Grundqualifikation bzw. der beschleunigten Grundqualifikation müssen die Kenntnisse durch Teilnahme an einer Fortbildungsschulung aufgefrischt werden. Zum ersten Eintritt der neuen Regelungen sind jedoch „Übergangspuffer“ eingeführt worden, die es zulassen, den Weiterbildungsrhythmus und die Gültigkeit der Fahrerlaubnis aufeinander abzustimmen.

So können die Fahrerlaubnisinhaber, die keine Grundqualifikation absolvieren müssen (Fahrerlaubnisenerwerb vor dem 10. September 2008 bzw. 2009), die Fünfjahresfrist unbeschränkt unterschreiten oder um bis zu zwei Jahre überschreiten

Güterkraftverkehr			
Klasse	Ausbildung „Berufskraftfahrer/in“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder Ausbildungsberuf mit vergleichbaren Fertigkeiten	Grundqualifikationsprüfung	Beschleunigte Grundqualifikation
C	18 Jahre	18 Jahre	21 Jahre
CE	18 Jahre	18 Jahre	21 Jahre
C1	18 Jahre	18 Jahre	18 Jahre
C1E	18 Jahre	18 Jahre	18 Jahre

Tab. 7: Untere Altersgrenzen für den Fahrereinsatz im Güterkraftverkehr

Personenverkehr					
Klasse	Ausbildung „Berufskraftfahrer/in“ oder „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder andere anerkannte Ausbildungsberufe		Grundqualifikationsprüfung	Beschleunigte Grundqualifikation	
D	18 Jahre (Linienverkehr bis 50 km)	20 Jahre	21 Jahre	21 Jahre (Linienverkehr bis 50 km)	23 Jahre
DE	18 Jahre (Linienverkehr bis 50 km)	20 Jahre	21 Jahre	21 Jahre (Linienverkehr bis 50 km)	23 Jahre
D1	18 Jahre		nicht vorgesehen	21 Jahre	
D1E	18 Jahre		nicht vorgesehen	21 Jahre	

Tab. 8: Untere Altersgrenzen für den Fahrereinsatz im Personenverkehr

und den Weiterbildungsnachweis dementsprechend bis zum 9. September 2015 bzw. 2016 abschließen. Voraussetzung ist, dass die Gültigkeit der aktuellen Fahrerlaubnis zwischen dem 10. September 2008/2009 und dem 9. September 2015/2016 endet.

Diejenigen, die zur Grundqualifikation verpflichtet sind (Fahrerlaubniswerb ab dem 10. September 2008 bzw. 2009), dürfen den ersten Weiterbildungsnachweis bereits nach drei Jahren erbringen oder auch auf sieben Jahre strecken.

Die Weiterbildung erfolgt in Lehrgängen mit 35 Unterrichtsstunden zu je 60 Minuten. Diese 35 Pflichtstunden können auf einzelne „Blöcke“ aufgeteilt und müssen nicht am Stück hintereinander absolviert werden. Ein einzelner Block muss jedoch mindestens sieben Stunden umfassen.

Die Teilnahme an einzelnen Weiterbildungsblöcken kann durch Teilbescheinigungen nachgewiesen werden. Für den Fall, dass ein Fahrer oder eine Fahrerin das Unternehmen wechselt, werden die bereits absolvierten Weiterbildungsmaßnahmen/-zeiten angerechnet. Für die Weiterbildung ist ausschließlich die Teilnahme am Lehrgang verpflichtend. Eine Abschlussprüfung ist nicht vorgesehen.

### 3.2.3 Nachweis der Qualifikation

Die Grundqualifikation bzw. die Weiterbildung werden durch den Eintrag im Führerschein dokumentiert. Hierzu ist mit der Richtlinie 2003/59/EG der Gemeinschaftscode „95“ eingeführt worden. In Deutschland erfolgt hierzu eine Eintragung der Ziffer 95 in Verbindung mit einer Frist in der Spalte 12 der Fahrerlaubnis. Indirekte Folge dieser Regelung ist, dass der Umtausch „alter Führerscheine“ in neue EU-Kartenführerscheine erforderlich wird.

### 3.2.4 Anerkannte Ausbildungsstätten

Die Schulungen zur Vorbereitung auf die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation sowie die Weiterbildungsschulung erfolgten durch Teilnahme an Lehrgängen, die von anerkannten Ausbildungsstätten durchgeführt werden dürfen. Nach dem Gesetz sind dies:

- Fahrschulen mit einer Fahrschulerlaubnis der Klassen CE oder DE nach § 10 Abs. 2 Fahrerregesetz, sofern die Fahrschulerlaubnis nicht ruht;

- Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten, die nach § 30 Abs. 3 des Fahrerregesetzes keiner Fahrschulerlaubnis und keiner Anerkennung bedürfen;
- Ausbildungsbetriebe, die eine Berufsausbildung in den Ausbildungsberufen
  - „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“,
  - „Fachkraft im Fahrbetrieb“ oder einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zur Durchführung von Fahrten mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden, durchführen;
- Bildungseinrichtungen, die eine Umschulung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb auf der Grundlage einer nach § 58 oder § 59 des Berufsbildungsgesetzes erlassenen Regelung durchführen;
- weitere von der jeweils zuständigen Landesbehörde anerkannte staatliche Ausbildungsstellen.

## 4 Anforderungsprofile im Güter- und Personenverkehr

### 4.1 Anforderungen und Tätigkeitsprofil im Güterverkehr

Die Anforderungen im Güterkraftverkehr bzw. im logistischen Bereich, welche in der Praxis tagtäglich an die Fahrer gestellt werden, haben sich in den letzten Jahren gravierend gewandelt. Während früher das Fahren und Laden ausschließlich die Tätigkeit als Fahrer bestimmten, kommt heutzutage eine Vielzahl an Aufgaben zum Tätigkeitsspektrum hinzu. Im Folgenden soll ausschließlich auf den Bereich des Schwerlastverkehrs Bezug genommen werden, also die Fahrtätigkeiten, zu denen ein Befähigungsnachweis der Klassen C bzw. CE erforderlich ist (alt: Klasse 2). Das bedeutet, dass bspw. auf Fahrer von Paket- oder Kurierdiensten hier zunächst kein direkter Bezug genommen werden soll.

Die Anforderungen an den Fahrer lassen sich anhand von Tätigkeitsinhalten, mit denen der Fahrer aktuell betraut ist, veranschaulichen. Es lassen sich dabei grundsätzlich fahrerische und nichtfahre-

rische Aufgaben unterscheiden. Zusätzlich kommen noch weitere Kenntnisse z. B. über das Verkehrsrecht als Anforderungen hinzu.

Die neu hinzugekommenen Anforderungen hinsichtlich der Mautgerätebedienung beschränken sich nicht nur auf die so genannten OBUs (On Board Unit), sondern auch auf den Umgang mit den Mautterminals an Tank- und Rastanlagen. Von der Einbuchung des korrekten Fahrzeugtyps über die Streckeneingabe bis hin zur Verbuchung von Streckenänderungen stellt die Bedienung der Mautgeräte besondere Anforderungen an die Fahrer.

Immer mehr Bedeutung erhalten die so genannten weichen Kriterien, und hier insbesondere die kundenbezogenen Fähigkeiten: Es wird Wert auf Freundlichkeit, Auftreten und Problemlösungsbe-

Anforderungen und Tätigkeitsinhalte	
Fahrerische Aufgaben	Nichtfahrerische Aufgaben
An-/Abkuppeln, Auf- und Absetzen von Wechselbrücken	Abfahrtskontrollen
Grenzüberschreitender Verkehr	Bedienen von technischem Gerät (Stapler etc.)
Kolonnenfahren	Be-/Entladen
Kraftstoffsparendes Fahren	Ladungssicherung
Rangieren	Mautgerätebedienung
Verhalten bei Verkehrsunfällen	Umgang mit Gefahrgut, Kenntnis der Zusammenladungsvorschriften
Vorausschauendes Fahren	Wartung/Reparaturen

Tab. 9: Anforderungsprofil für Lkw-Fahrer

Weitere erforderliche Kenntnisse:
Ernährung und Gesundheit
Erste Hilfe
EU-Sozialvorschriften
Fahrzeugtechnik, Aufbauten und Zubehör
Im internationalen Fernverkehr: Grundkenntnisse der Sprache bzw. der Fachausdrücke
Schriftverkehr, Dokumente
Straßenverkehrsrecht
Soziales Verhalten, Umgang mit Kunden
Tourenplanung
Transportwesen, Logistik
Treibstoffe, Hilfs- und Betriebsstoffe
Verkehrsgeographie

Tab. 10: Weitere wichtige Kenntnisse

wusstsein gelegt. Die genannten Anforderungen beziehen sich größtenteils auch auf Fahrer im so genannten Verteilerverkehr (früher: Nahverkehr). Diese sind meist mit kleineren Fahrzeugeinheiten unterwegs (z. B. Lkw bis 7,5 t zGG) und benötigen daher lediglich eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 (alt: 3). Besonders wichtig in diesem Bereich sind außerdem Kenntnisse über Tourenplanung, den Umgang mit Kunden und das Be-/Entladen.

Insgesamt lässt sich erkennen, dass die Fahrer bei sich gleichzeitig verschärften Verkehrsbedingungen auf den europäischen Fernstraßen, dem zunehmend härter werdenden Konkurrenzkampf und den damit verbundenen erhöhten gesundheitlichen Belastungen immer höheren und auch vielfältigeren Anforderungen ausgesetzt sind. Inwieweit die Fahrer in der Fahrausbildung bzw. bei Führerscheinlehrgängen und Schulungsmaßnahmen auf diese Rahmenbedingungen vorbereitet werden, soll diese Untersuchung klären.

## 4.2 Anforderungen und Tätigkeitsprofil im Personenverkehr

Das Fahrpersonal im Personenverkehr trägt vor dem Hintergrund der gestellten Anforderungen eine große Verantwortung. Allein im Bundesland Baden-Württemberg befördern im Personenverkehr pro Tag durchschnittlich 7.800 Busse 2,5 Mio. Fahrgäste.

Die Fahrerinnen und Fahrer sind im Allgemeinen die ersten Ansprechpartner vor Ort und somit das Aushängeschild eines Busunternehmens. Durch ein positives Verhalten üben sie eine Vorbildfunktion im Verkehr aus. Gleichzeitig werden sie aber steigenden Anforderungen ausgesetzt: Insbesondere der immer dichter werdende Verkehr erfordert eine hohe Konzentration. Das Aufgabenspektrum, welches die Fahrer in ihrer täglichen Praxis zu bewältigen haben, erfordert nicht nur technische und fahrerische Kompetenz, sondern umfasst ebenso soziale und umweltbezogene Aspekte. Auch das Thema Sicherheit ist von besonderer Bedeutung.

In Tabelle 11 sind im Überblick die wichtigsten Anforderungen an die Fahrer im Personenverkehr dargestellt.

Sowohl im Linien- als auch im Reiseverkehr gibt es eine Reihe von Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede. Betrachtet man die Anforderungen an die technische und fahrerische Kompetenz, so ergeben sich dort ähnliche Anforderungen.

Anforderungen	Linienverkehr	Reiseverkehr
Technische Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrautheit mit dem Fahrzeug</li> <li>• Durchführung von Sicherheitskontrollen am Bus</li> <li>• Fahrtvorbereitung/Abfahrtskontrolle</li> <li>• Fahrzeugtechnik</li> <li>• Umgang mit dem zur Verfügung stehenden Bordwerkzeug</li> </ul>	
Fahrerische Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhalten im Verkehrsfluss</li> <li>• Bedienung von Haltestellen</li> <li>• Umgang mit dem Fahrzeug</li> <li>• Fahrweise</li> <li>• Fahrgastfreundliches Fahren</li> <li>• Fahrzeugbeherrschung/-bedienung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhalten im Verkehrsfluss</li> <li>• Umgang mit dem Fahrzeug</li> <li>• Fahrzeugbeherrschung/-bedienung</li> <li>• Umgang mit der Fahrzeugnavigation</li> </ul>
Soziale Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgang mit Fahrgästen</li> <li>• Fahrscheinkontrolle und -verkauf</li> <li>• Auskunft zum Tarif, insbesondere zwischen Verkehrsverbänden</li> <li>• Kundenorientiertes Verhalten</li> <li>• Beherrschung von Konfliktsituationen</li> <li>• Verhalten bei Zwischenfällen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrgastbetreuung</li> <li>• Kundenorientiertes Verhalten</li> <li>• Fremdsprachenkenntnisse</li> <li>• Beherrschung von Konfliktsituationen</li> </ul>
Umweltbezogene Kompetenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltschonende Fahrweise</li> <li>• Kraftstoffsparende Fahrweise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaltverhalten</li> <li>• Sauberkeit im Bus</li> <li>• Sauberkeit der Sanitäreinrichtungen</li> <li>• Sauberkeit der Bordküche</li> <li>• Abfallentsorgung</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorausschauendes Fahren</li> <li>• Defensives Fahren</li> <li>• Einhaltung der Sozialvorschriften</li> <li>• Verhalten bei Unfällen</li> <li>• Ausbildung in Erster Hilfe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorausschauendes Fahren</li> <li>• Defensives Fahren</li> <li>• Einhaltung der Sozialvorschriften</li> <li>• Verhalten bei Unfällen</li> <li>• Information Gurtpflicht</li> <li>• Ausbildung in Erster Hilfe</li> </ul>
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selbstverteidigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führen der Fahrzeugdokumente (EU- und ASOR-Fahrtenblatt)</li> <li>• Beachtung der EU-Rechtsvorschriften</li> <li>• Service (z. B. Gepäck, Getränke, Verpflegung)</li> <li>• Beachtung länderspezifischer Regelungen</li> </ul>

Tab. 11: Leistungsanforderungen an die Fahrer im Personenverkehr

Hinsichtlich der sozialen Kompetenz werden Unterschiede deutlich. Dies betrifft insbesondere die Fahrscheinkontrolle und den Fahrscheinverkauf. Im Linienverkehr ist der Fahrer verantwortlich für den Verkauf der entsprechenden Fahrkarte, das Kassieren des Geldbetrages sowie für die Verwaltung des Wechselgeldes. Zum Abschluss seines Dienstes hat er den gesamten Bargeldbestand mit seiner Dienststelle abzurechnen.

Im Reiseverkehr ist ein vergleichbares Handling mit Bargeld nicht vorzufinden, da der Fahrgast seine Reise in der Regel im Voraus bezahlt. In diesem Fall liegt die Aufgabe des Fahrers vor allem bei der

Kundenbetreuung, sei es in Form der Reiseleitung bzw. in der kompletten Reiseorganisation. Bei Auslandsreisen kommen weitere Anforderungen hinzu, wie zum Beispiel Kenntnisse über länderspezifische Besonderheiten (z. B. Entrichtung von Straßenbenutzungsgebühren, Dokumentenwesen, Befahren von Passstraßen).

Betrachtet man die umweltbezogene Kompetenz, so unterscheiden sich die Anforderungen im Reiseverkehr im Vergleich zum Linienverkehr erheblich. Dies wird besonders deutlich in Bezug auf die technische Ausstattung der Fahrzeuge. Während im Linienverkehr im Allgemeinen Busse mit automati-

schem Getriebe zum Einsatz kommen, werden im Reiseverkehr generell Fahrzeuge mit Schaltgetriebe eingesetzt. Das bedeutet, dass der Reisebusfahrer aufgrund seiner Fahrweise direkt Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch, den Reifenverschleiß etc. nimmt. Darüber hinaus ist er nicht nur verantwortlich für die Abfallentsorgung während der Reise, sondern auch für die Entsorgung des Abwassers aus der Bordküche und den Entsorgung der Bordtoilette. Ebenso gehört zu seinem Aufgabenspektrum die Sauberkeit des Businnenraums (z. B. Sitzplätze, Tische, Boden). Das gepflegte äußere Erscheinungsbild der Reisebusse stellt ebenfalls eine Anforderung dar, auf die der Fahrer zu achten hat.

## 5 Empirische Untersuchungen

Wie bereits in Kapitel 1 dargestellt, wird mit dem Forschungsvorhaben das Ziel verfolgt, die derzeitigen Formen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern darzustellen und zu evaluieren. Grundlage für die Forschungsarbeiten stellen umfangreiche empirische Untersuchungen dar, die im nachfolgenden Kapitel ausführlich behandelt werden.

Vor dem Hintergrund des zu bearbeitenden Themenspektrums wurden im Vorfeld der Untersuchungen zehn Arbeitshypothesen aufgestellt. Diese Hypothesen dienten bei der Feldarbeit als Orientierungsrahmen, um die verschiedenen Aspekte in Zusammenhang mit der Berufskraftfahrerausbildung bei Lkw- und Busfahrern stets im Blick zu haben. Im Anschluss daran wird die grundsätzliche Vorgehensweise zur Erhebung der relevanten Informationen dargestellt. Dies umfasst neben der Beschreibung der verschiedenen Fahrerbefragungen insbesondere Ausführungen zur Teilnahmebereitschaft der Fahrer, den Befragungsorten sowie der geografischen Verteilung der Befragungsorte.

### 5.1 Arbeitshypothesen und Erhebungsinhalte

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen wurden insgesamt zehn Arbeitshypothesen abgeleitet, die in der nachfolgenden Untersuchung bestätigt bzw. widerlegt werden sollen.

#### Hypothese 1

Die Berufskraftfahrerausbildung spielt in der Praxis eine untergeordnete Rolle, der Anteil von Lkw-Fah-

ren, die eine Berufskraftfahrerausbildung vorweisen können, ist als sehr gering einzustufen.

#### Hypothese 2

Die Inhalte der Ausbildung sind nur in Teilen praxisrelevant. Die Anforderungen an die Fahrer haben sich stark verändert, wodurch der Weiterbildungsbedarf steigt.

#### Hypothese 3

Die Berufskraftfahrerausbildung hat in den Unternehmen des Güterkraftverkehrs nur untergeordnete Bedeutung. Einerseits spielen dabei Kostenaspekte eine Rolle, andererseits bedient man sich in der Branche immer mehr so genannter Transportunternehmer, die nicht zum Betrieb gehören. Diese Fahrer weisen in der Regel keine Ausbildung zum BKF auf.

#### Hypothese 4

Berufskraftfahrer haben eine umfangreiche und intensive Ausbildung wahrgenommen. Sie unterscheiden sich daher von den anderen Fahrern signifikant hinsichtlich Unfallhäufigkeit, sicherem und wirtschaftlichem Fahren.

#### Hypothese 5

Es werden hinsichtlich Weiterbildungen in den Unternehmen für Fahrer lediglich die Pflichtschulungen bspw. hinsichtlich Gefahrgut/ADR wahrgenommen bzw. angeboten. Für weitere Aktivitäten fehlen sowohl Zeit als auch finanzielle Mittel.

#### Hypothese 6

Für Busfahrer im ÖPNV haben sich die Anforderungen ebenfalls gewandelt. Insbesondere die Verkehrssituation in Ballungsgebieten gestaltet sich bei eng getakteten Fahrplänen für die Fahrer zunehmend schwierig und teilweise psychisch belastend.

#### Hypothese 7

Bei den Busfahrern ist der Anteil an Berufskraftfahrern im Vergleich zu den Lkw-Fahrern höher. Es ist jedoch ein Trend auszumachen, wonach immer mehr Fahrer mit geringeren Qualifikationen zu niedrigeren Löhnen eingestellt werden.

### Hypothese 8

Bei allen Fahrern sind die Faktoren Erfahrung und zeitnahe Weiterbildungen in Bezug auf das sichere und unfallfreie Fahren als wesentlich bedeutender einzuschätzen als die Ausbildung zum Berufskraftfahrer.

### Hypothese 9

Die Berufskraftfahrerausbildung genießt einen geringen Stellenwert insbesondere bei jungen Leuten, die vor der Berufswahl stehen. Daher gestaltet sich die Suche nach qualifiziertem Nachwuchs für Unternehmen, die Berufskraftfahrer ausbilden, eher schwierig.

### Hypothese 10

Im Reiseverkehr nimmt der Fahrer eine zentrale Position ein. Er ist neben der eigentlichen Fahrtätigkeit Ansprechpartner für nahezu alle Belange im Verlauf einer Reise. Die notwendigen Kenntnisse hierfür erwirbt er sich im Allgemeinen als Autodidakt.

## 5.2 Methodisches Vorgehen

Der empirische Teil des Forschungsprojektes wurde in Form mündlich-persönlicher Befragungen von Lkw- und Busfahrern konzipiert. Die Befragungspersonen wurden während der Unterbrechung ihrer Fahrtätigkeit für die Erhebung rekrutiert und – die Einwilligung vorausgesetzt – sofort interviewt (sog. „Intercept Survey“).

Nach einer intensiven Schulung der Interviewer wurden mehrere Teams an unterschiedlichen Standorten für die Befragung eingesetzt.

Die Befragung von Lkw-Fahrern erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Genehmigungsbehörden an ausgewählten Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen. Befragt wurde zu unterschiedlichen Tageszeiten im Zeitraum von Montag bis Freitag.

In Bezug auf die Befragung von Linienbusfahrern wurde folgendermaßen vorgegangen:

Zunächst wurde zu verschiedenen öffentlichen Verkehrsunternehmen Kontakt aufgenommen. Die angesprochenen Geschäftsführer wurden über das Vorhaben informiert und gebeten, sich an der Erhebung zu beteiligen. Die Betriebe zeigten sich ko-

operationsbereit, sodass an den jeweiligen Betriebsstandorten die Fahrer zu unterschiedlichen Zeiten in ihrer Pause oder beim Schichtwechsel einzeln befragt werden konnten.

Die Zielgruppe der Reisebusfahrer stellte sich als vergleichsweise schwierig zu erreichende Befragten-Gruppe heraus. Die Haltezeiten der Busse an den Rasthöfen waren einerseits nur kurz und andererseits gestaltete sich die Erreichbarkeit der Fahrer insofern als schwierig als diese ihre Pausenzeiten häufig zusammen mit den Fahrgästen verbrachten. Die Bereitschaft der Fahrer, sich während dieser Zeit an der Befragung zu beteiligen, war gering.

Um eine zeitliche Verzögerung der Befragung zu vermeiden, wurden daher weitere öffentliche Plätze ausgewählt, bei denen angenommen werden konnte, dass Reisebusse in größerer Zahl anzutreffen sind. In diesem Zusammenhang wurden Busparkplätze in Heidelberg aufgesucht, die eine hohe Frequenz an Reisebusbesuchen aufwiesen. Bezogen auf Heidelberg richteten sich die Aktivitäten auf Busfahrer mit dem Fahrtziel „Schloss Heidelberg“, „historische Altstadt“ sowie „Alte Neckarbrücke“.

## 5.3 Fahrerbefragung CE/D/DE

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 538 Fahrer von Lkw der schweren Klasse, Reise- und Linienbussen befragt.

Der Verlauf der durchgeführten Interviews lässt sich als sehr positiv bewerten. Die Bereitschaft zur Durchführung der Befragungen war bei allen beteiligten Fahrern sehr hoch, die Zahl der Verweigerungen von Interviews gering. Insbesondere waren viele Lkw-Fahrer trotz Zeitdrucks zur Durchführung der Interviews bereit. Das Verständnis der Fahrer für den Aufbau und die Inhalte der Fragen war als sehr gut zu bewerten, dementsprechend gering ist die Häufigkeit der Kategorien „weiß nicht“ oder „keine Angabe“. Zudem waren nur sehr selten Ergänzungen bei der Angabe von Schulungen notwendig. Somit wurde die richtige Konzeption des Fragebogens in der Praxis bestätigt.

Die einzige Abfrage, zu der relativ häufig Erläuterungen notwendig waren, betraf die Ermittlung des Bekanntheitsgrades der EU-Richtlinie 2003/59. Um Verwechslungen mit der regelmäßigen Verlängerungspflicht des EU-Führerscheins zu vermeiden, wurde die Frage den Fahrern umfassend erläutert.

Fahrergruppe	Anzahl Befragte
Lkw-Fahrer	323
Reisebusfahrer	104
Linienbusfahrer	111
Summe	538

**Tab. 12:** Anzahl der durchgeführten Interviews gegliedert nach der Fahrergruppe

Die Zahl der durchgeführten Interviews bezog sich auf die drei Führerscheinkategorien und verteilt sich auf die jeweilige Fahrergruppe, wie in Tabelle 12 dargestellt.

## 5.4 Fahrerbefragung C1E

Im Anschluss an die Fahrerbefragung der Kategorie CE, D und DE wurden in einem weiteren Schritt Fahrer der Kategorie C1E einbezogen.

Im Vergleich zur Fahrerbefragung CE, D und DE ergab sich hier ein deutlich höherer Befragungsaufwand. Insbesondere die Rekrutierung der zu interviewenden Fahrer erwies sich als schwierig. Verantwortlich waren hierfür vor allem die kurzen Stand- und Pausenzeiten des Fahrpersonals.

### 5.4.1 Erreichbarkeit der C1E-Fahrer

Die Erhebungen in dieser Fahrzeugkategorie wurden an verschiedenen Orten durchgeführt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang Autobahnraststätten, Betriebshöfe von Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie Betriebshöfe von Werkverkehrsunternehmen.

Wie bereits dargestellt, gestaltete sich die Erreichbarkeit dieser Fahrergruppe als sehr aufwändig. Vor dem Hintergrund der eingeschränkten Erreichbarkeit dieser Fahrergruppe wurden daher auch bei dieser Befragung Raststätten entlang von Bundesautobahnen einbezogen. Hier konnte auf Standorte zurückgegriffen werden, welche bereits bei der Befragung der Fernfahrer in Anspruch genommen werden konnten. Da diese Fahrerklientel insbesondere auch im Nah- und Verteilerverkehr eingesetzt wird, konzentrierte sich die Befragung auch auf innenstadtnahe Bereiche und Fußgängerzonen, wobei sich hier der Befragungszeitraum jeweils auf die Morgenstunden an Werktagen zwischen 06.00 Uhr und 10.00 Uhr konzentrierte. Allerdings mussten die Fahrer der teilweise zufällig angetroffenen Fahrzeuge in öffentlichen Verkehrsräumen im ge-

eigneten Augenblick angesprochen werden, was nicht immer gelang.

Darüber hinaus konnten in Zusammenarbeit mit Unternehmen, die einen eigenen Fuhrpark unterhalten, verschiedene Termine realisiert werden. Die Befragungen fanden in diesen Fällen an der Rampe, kurz vor der Abfahrt bzw. nach Beendigung des Ladevorganges statt. Insgesamt stellt sich in Bezug auf die einbezogenen Standorte der Sachverhalt wie folgt dar:

- BAB A 81 – Rastanlage Wunnenstein,
- BAB A 6 – Rastanlage Kraichgau,
- BAB A 5 – Rastanlage Baden-Baden,
- BAB A 5 – Rastanlage Bruchsal,
- Fußgängerzone Mannheim,
- Fußgängerzone Ludwigshafen/Rhein,
- Fußgängerzone Karlsruhe,
- Fußgängerzone Würzburg,
- Fußgängerzone Sinsheim,
- Warenanlieferzonen von Baumärkten und Kaufhäusern,
- Betriebshöfe von Unternehmen mit Werkverkehr im Raum Würzburg, Nordbaden und Südhessen,
- Betriebsanlagen von Güterkraftverkehrsunternehmen im Raum Nordbaden,
- Ladezonen von Möbelhäusern im Großraum Würzburg,
- Innenstadtbereiche in Mannheim, in denen Warenanlieferung im öffentlichen Parkraum durch Lkw und Transporter erfolgt,
- Großmarkt Mannheim,
- Industriegebiete in Karlsruhe.

### 5.4.2 Fahrzeugtypen und Teilnahmebereitschaft

Die ausgewogene statistische Durchmischung der Befragten zeigt auch sich anhand der Lkw-Fahrzeugtypen, mit denen die befragten Teilnehmer unterwegs waren. Entsprechend den aktuellen Marktanteilen der wichtigsten Fahrzeughersteller in der Fahrzeugklasse 3,5 t bis 7,5 t zeigte sich auch die Verteilung in der Häufigkeit der genutzten Fahr-

zeugmarke bei den interviewten Fahrern. So steuerte die Mehrzahl der Fahrer Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz, gefolgt von Fabrikaten der Marken MAN und Iveco. In wenigen Fällen waren Modelle von Volvo, DAF, Mitsubishi und Renault anzutreffen.

Die bei der Erhebung angetroffenen Fahrzeuge weisen auch auf die Dominanz der 7,5 t Fahrzeuge im Bereich der Führerscheinklasse C1E hin. Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,5 t bis 6,5 t waren nur selten anzutreffen.

Eine weitere Auffälligkeit betraf die Konfiguration und den dadurch möglichen Einsatzbereich der eingesetzten Fahrzeuge. Etwa 15-20 % der 7,5 t Lkw wurden im Anhängerbetrieb gefahren, wobei nicht jeder Fahrzeugführer über eine spezifische Lkw-Führerscheinausbildung verfügte, sondern im Rahmen der Besitzstandsregelung (Klasse 3 alt) zum Führen der Fahrzeuge berechtigt war. Von den Fahrzeugen waren ca. 10-15 % mit einer Schlafkabine ausgestattet, um einen Langstreckeneinsatz zu ermöglichen. Allerdings fiel bei der Erhebung auch auf, dass viele Nahverkehrsfahrzeuge im Langstreckenverkehr eingesetzt werden, ohne dass die Fahrzeuge für den Fahrer entsprechende Ruhemöglichkeiten bieten. Die Fahrer müssen sich dann mit provisorischen Behelfsmöglichkeiten selbst ihren Ruheplatz einrichten. Dies erfolgt bspw. mit dem Auslegen von Decken oder Schlafsäcken quer im Führerhaus über Fahrer- und Beifahrersitz. Eine im Sinne der Sozialvorschriften entsprechende Ruhepause, welche auf eine körperliche Erholung des Fahrers abzielt, kann damit nicht erreicht werden.

Wie bereits erwähnt, gestaltete sich die Erreichbarkeit von Fahrern in dieser Fahrzeugklasse für die Befragung im Vergleich zu den übrigen Fahrer-kategorien wesentlich schwieriger. Zum einen war die Anzahl der in Frage kommenden Fahrzeuge auf den Autobahnraststätten weitaus geringer als zum Beispiel die der schweren Lkw. Zum anderen erstreckte sich der Zeitraum der Befragung üblicherweise auf die arbeitsintensivsten Tourabschnitte der Nahverkehrsfahrer, da die Zustellzeiten am Vormittag aufgrund der eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten einerseits in engen Zeitfenstern liegen und zum anderen meist relativ viele Abladestellen in kurzer Zeit angefahren werden müssen. Die Be- und Entladetätigkeiten in diesem Bereich werden zudem im Regelfall durch die Fahrer selbst durch-

geführt, was die Erreichbarkeit der Fahrer zusätzlich erschwert.

Nach Aussage der Interviewer haben einige Fahrer aus Zeitgründen („keine Zeit, bin gerade am Abladen“) eine Befragung abgelehnt. Andere Gründe wie Lustlosigkeit oder Überheblichkeit wurden ebenfalls festgestellt. So werden die Fahrer dieser Fahrzeugklasse bis 7,5 t von „echten“ Fernfahrern häufig als Kraftfahrer mit Pkw-Führerschein angesehen. Aufgrund des Versuchs dieser Fahrer-klientel, ihre Tätigkeit dem Image und der Fahrzeugverantwortung der großen Klassen gleichzusetzen, entsteht unter bestimmten Umständen ein entsprechendes Rollenverhalten. Dieses Verhalten führte in einigen Fällen gegenüber dem Interviewer zu einem gewissen Überlegenheitsgefühl und gleichzeitig zur Entwicklung der ablehnenden Haltung, um dem eigenen Selbstbild gerecht zu werden.

Hervorzuheben sind dennoch diejenigen Fahrer, die trotz hohen Zeitdrucks und schwieriger Umstände an der Erhebung teilgenommen haben. So mussten die Fahrer bspw. ihre Ladetätigkeiten unterbrechen oder es kam zu Verzögerungen der in vielen Fällen taktgenau geplanten Weiterfahrt zum nächsten Kunden.

Im nachfolgenden Kapitel sind die verschiedenen Befragungsstandorte – jeweils unterteilt nach dem Fahrertyp – dargestellt. Es wird unterschieden nach:

- Standorten der Unternehmensbefragungen,
- Standorten der Lkw-Fahrerbefragungen,
- Standorten der Befragungen von Reisebusfahrern,
- Standorten der Befragungen von Linienbusfahrern sowie
- Standorte der Befragungen von Fahrern der Führerscheinkategorie C1E.

## 5.5 Standorte der Fahrer- und Unternehmensbefragungen

Dieses Kapitel zeigt die Standorte der Fahrer- und Unternehmensbefragungen nach ihrer geographischen Verteilung.

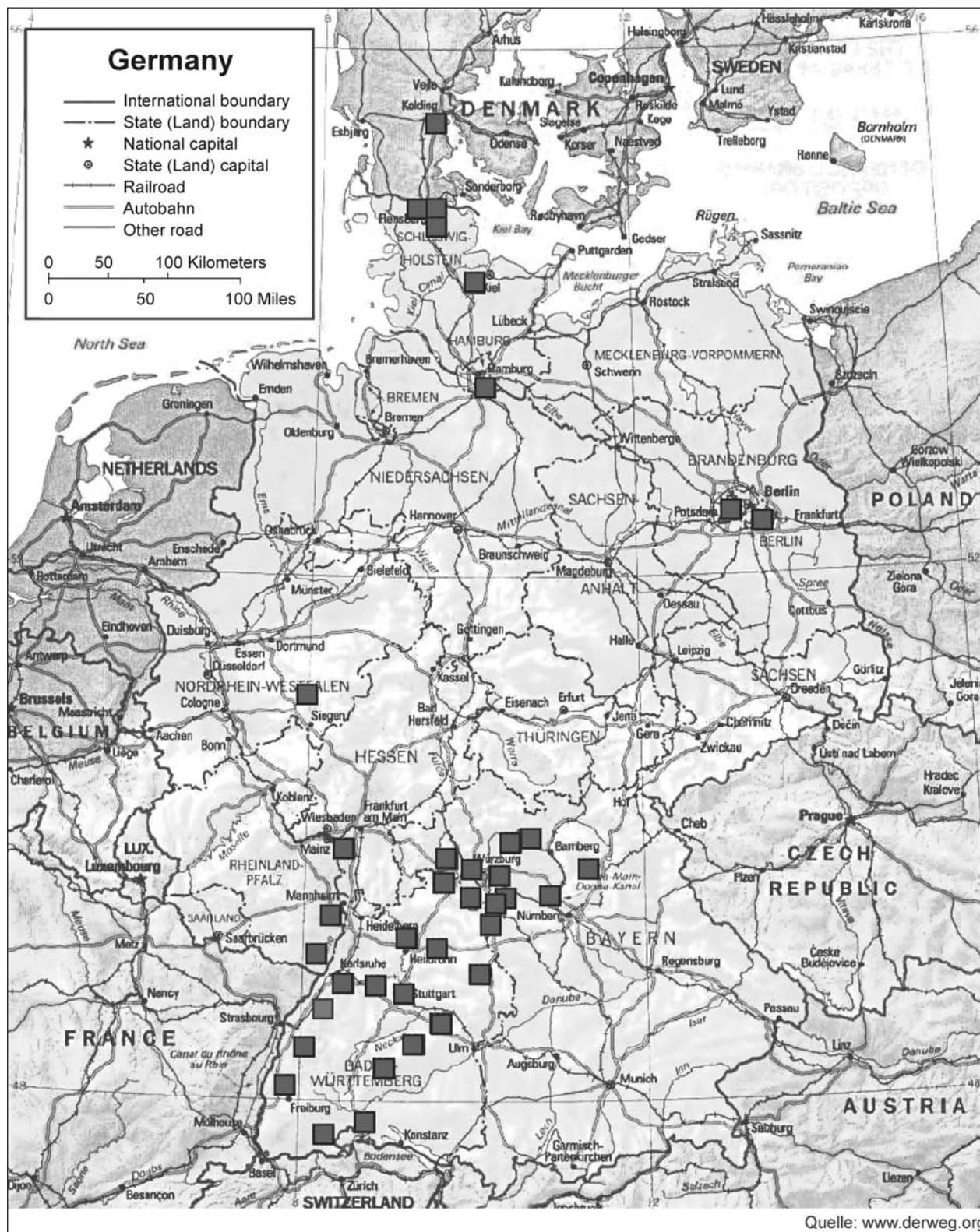


Bild 1: Standorte der Unternehmensbefragungen



Bild 2: Standorte der Befragungen von Lkw-Fahrern



Bild 3: Standorte der Befragungen von Reisebusfahrern



Bild 4: Standorte der Befragungen von Linienbusfahrern



Bild 5: Standorte der Befragungen von C1E-Fahrern

## 6 Ergebnisse der empirischen Untersuchungen

Die Ergebnisse der empirischen Untersuchungen sind im Folgenden prinzipiell nach den unterschiedlichen Fahrergruppen gegliedert dargestellt. Auswertungen, die alle Fahrergruppen gleichermaßen betreffen, sind in einem übergeordneten Kapitel vorangestellt. Fahrergruppenspezifische Auswertungen werden dann in separaten Kapiteln genau ausgeführt.

Im Anschluss an die Ergebnisse der Fahrerbefragungen werden die Ergebnisse aus den Gesprächen mit Unternehmen sowie die Ergebnisse der Schülerbefragungen erläutert. Tabelle 13 zeigt zunächst die Gesamtzahlen der Erhebung.

Zu der Anzahl der befragten Fahrer sind darüber hinaus die Unternehmensbefragungen mit einer Anzahl von 41 Interviews hinzuzurechnen. Somit beläuft sich die Gesamtzahl auf 680 persönlich durchgeführte Interviews.

Zusätzlich wurde im Rahmen der empirischen Untersuchungen eine Schülerbefragung in einer Haupt- und einer Realschule durchgeführt, an der sich 125 Schüler beteiligten. Damit wurden im vorliegenden Projekt insgesamt 805 Personen zum Themenspektrum der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern befragt.

### 6.1 Übergeordnete Ergebnisse für alle Fahrergruppen

#### 6.1.1 Einsatzbereiche und Fahrleistungen

In der Erhebung wurde zusätzlich zu den verschiedenen Einsatzbereichen der jeweiligen Fahrergruppe auch die Kilometerfahrleistung/Jahr ermittelt. Tabelle 14 zeigt die gerundeten Mittelwerte für die verschiedenen Fahrergruppen, dabei wurde keine Unterteilung zwischen nationalem und internationalem Einsatz vorgenommen.

Die ermittelten durchschnittlichen Kilometerfahrleistungen der Fahrer pro Jahr entsprechen ungefähr den realen bekannten Einsatzbedingungen, die in den verschiedenen Branchen üblich sind. Sofern z. B. bei ÖPNV-Unternehmen keine genauen Jahresfahrleistungen bekannt sind, entsprechen die Durchschnittswerte den von den Unternehmen geschätzten Einsatzleistungen.

Fahrergruppe	Anzahl Befragte
Lkw-Fahrer	323
Reisebusfahrer	104
Linienbusfahrer	111
Lkw 3,5 t bis 7,5 t	101
Summe (Fahrer)	639

Tab. 13: Gesamtübersicht der befragten Fahrer untergliedert nach Fahrergruppe

Fahrergruppe	Durchschnittliche Fahrleistung km/Jahr
Lkw-Fahrer	130.000
Reisebusfahrer	99.000
Linienbusfahrer	37.000
Lkw 3,5 t bis 7,5 t	55.000

Tab. 14: Durchschnittliche Jahresfahrleistungen der verschiedenen Fahrergruppen

In einem weiteren Schritt wurden die Jahresfahrleistungen der Fahrer in nationale und internationale Verkehre unterteilt. Die Mehrheit der Lkw-Fahrer, die im nationalen Fernverkehr in Deutschland unterwegs sind, legt pro Jahr mit ihrem Fahrzeug im Allgemeinen zwischen 80.000 km und 150.000 km zurück, ihr Anteil beträgt knapp über 57 % an den national zurückgelegten Einsatzleistungen. Der Anteil der Fahrer, deren Fahrleistung weniger als 80.000 km beträgt, liegt knapp über 31 %. Laufleistungen über 150.000 km sind im nationalen Fernverkehr eher seltener, der Anteil beläuft sich hier auf etwas mehr als 11 %.

Insgesamt beträgt der Anteil der befragten Fahrer, die im nationalen Fernverkehr unterwegs sind, ungefähr 36 %. Fahrer mit einem Einsatzgebiet im internationalen Fernverkehr stellen mit einem Anteil von knapp über 64 % die Mehrheit der Beteiligten.

Hinsichtlich der Ergebnisse des Einsatzumfanges im internationalen Fernverkehr korrelieren die Angaben dieser Fahrergruppe entsprechend gegenläufig. Zwar ist die Mehrheit dieser Fahrer mit einem Anteil knapp über 58 % auch im Bereich 80.000 km bis 150.000 km unterwegs, jedoch stellen Einsatzentfernungen von weit über 150.000 km die zweithöchste Gruppe dar mit einem Anteil von über 32 %. Vereinzelt wurden in diesem Zusammenhang auch Laufleistungen von knapp über 250.000 km pro Jahr genannt, in einem Fall hatte der Interviewer die Möglichkeit, die Angabe des Fahrers anhand des Tachostandes und der Fahr-

zeugpapiere der erst knapp über 11 Monate zurückliegenden Erstzulassung des Fahrzeuges zu überprüfen.

Der Fahreranteil im internationalen Fernverkehr mit Einsatzbereichen unter 80.000 km stellt eine Minderheit dar und erreicht knapp über 17 %.

Sämtliche oben genannten Angaben schließen Fahrer, die den Lkw-Fahrerberuf in Nebentätigkeit ausüben, mit ein. Ihr Anteil beträgt insgesamt knapp über 7 %, der Anteil am Einsatzbereich nationaler Fernverkehr beträgt hiervon ungefähr 57 %. Knapp 44 % der Fahrer in Nebentätigkeit sind im internationalen Verkehr unterwegs.

Im Reisebusbereich ist aufgrund der touristisch orientierten Reiseziele die große Mehrheit (knapp über 96 %) der Buschauffeure im internationalen Verkehr unterwegs. Wie aus der Praxis bekannt, muss auch in diesem Gewerbe häufig zusätzlich auf Aushilfsfahrer zurückgegriffen werden. Ihr Anteil betrug in dieser Erhebung fast 5 % an der Gesamtheit.

Die Jahreskilometerfahrleistungen im Linienbusbereich entsprechen den von den an der Erhebung beteiligten ÖPNV-Unternehmen erwarteten Umfängen.

Die Fahrleistungen der Fahrergruppe C1E sind bei der separaten Erhebung zusätzlich mit einer anderen Einteilung abgefragt worden. Dabei ist in den meisten Fällen davon auszugehen, dass die Fahrer bei ihren regionalen Tagestouren abends an den Ausgangsort zurückfahren, insgesamt aber trotzdem hohe Wegstrecken zurücklegen. Daher wurde die Fahrgesamtheit in regionale Verkehre bis 150 km, überregionale und internationale Verkehre aufgeteilt.

3,5 t bis 7,5 t C1E	% Fahrer
Regional	54
Überregional	34
International	14

**Tab. 15:** Einsatzbereiche Fahrer 3,5 t bis 7,5 t C1E (gerundete Werte)

3,5 t bis 7,5 t C1E	km
Regional	104
Überregional	421

**Tab. 16:** Durchschnittlicher Einsatzradius (gerundete Werte)

Die Fahrer im nationalen Verkehr wurden zusätzlich nach der Größe ihres Einsatzradius in Kilometern befragt. Aus dem durchschnittlichen Einsatzradius im Regionalverkehr lassen sich entsprechende Rückschlüsse über das zu befahrende Einsatzgebiet ziehen, das in den meisten Fällen entsprechend groß ist und daher lange Einsatzzeiten erfordert. Aus der Praxiserfahrung und Gesprächen mit Unternehmen der Güterverkehrsbranche sind über lange Tagesarbeitszeiten von bis zu 14 Stunden Arbeitsdauer ohne An- und Abfahrt zur Arbeitsstelle in dieser Fahrzeugklasse häufig bekannt. Wie schon in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, sind die Fahrer häufig trotz großer zurückgelegter Entfernungen mit Fahrzeugen ohne Schlaf- oder Ruhemöglichkeit im Fahrerhaus unterwegs. Tabelle 15 zeigt die verschiedenen Einsatzbereiche von Fahrern der Führerscheinklasse C1E.

Betrachtet man den durchschnittlichen Einsatzradius, in welchem die Fahrer jeweils unterwegs sind, ergibt ein Sachverhalt wie in Tabelle 16 dargestellt.

Insgesamt waren unter den befragten Fahrern der Gruppe C1E rund 14 % als Aushilfsfahrer bzw. in nebenberuflicher Tätigkeit unterwegs.

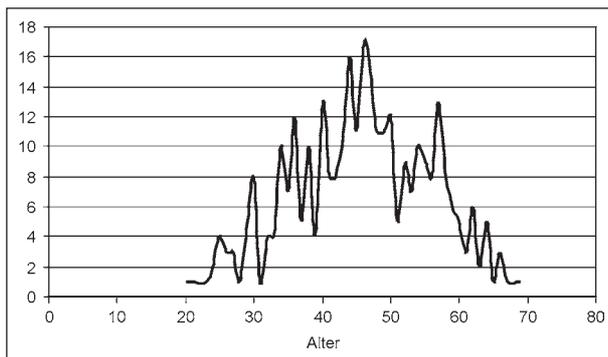
### 6.1.2 Fahreralter

Das durchschnittliche Fahreralter der an der Erhebung beteiligten Fahrergruppen zeigt Tabelle 17.

Das hohe Durchschnittsalter in allen Fahrergruppen ist insoweit keine Überraschung, da schon seit längerer Zeit eine Überalterung der Fahrer bei Branchenkennern in allen Bereichen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs bekannt ist. Der sich in letzten Monaten akut verstärkende Fahrer- und Nachwuchsmangel bestätigt diesen Trend. Insbesondere hat der gestiegene Laderaumbedarf im Jahr 2006 zu einer weiteren Verknappung von Transportkapazitäten im Lkw-Bereich geführt. Häufig müssen Transportaufträge abgelehnt werden, da qualifiziertes Fahrpersonal fehlt. Insbesondere hinsichtlich der zukünftigen Nachwuchsplanung

Fahrergruppe	Durchschnitt. Alter der Fahrer
Lkw-Fahrer	46
Reisebusfahrer	48
Linienbusfahrer	46
3,5 t bis 7,5 t C1E	43

**Tab. 17:** Durchschnittliches Fahreralter (gerundete Werte)



**Bild 6:** Altersverteilung Lkw-Fahrer

und der weiter steigenden Anforderungen an die Fahrer durch die Weiterbildungsrichtlinien ist das durchschnittlich ermittelte Fahreralter als zukünftig großes Problem für die Transport- und Verkehrsbranche zu betrachten.

Zusätzlich zur generellen Nachwuchsproblematik kommt der Umstand, dass die jetzige Fahrgeneration vom Rentenalter nicht weit entfernt ist, wenn bis spätestens im Jahr 2016 jeder Fahrer im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr die verpflichtenden Weiterbildungsmaßnahmen durchlaufen haben muss. Bild 6 verdeutlicht beispielhaft die problematische Verteilung der Altersverteilung im Lkw-Transportgewerbe.

Das durchschnittliche Fahreralter ist in den übrigen Fahrzeugkategorien Reisebus, Linienbus und 3,5 bis 7,5 t aufgrund ähnlicher Werte und Altersverteilungen als ebenso kritisch zu betrachten.

### 6.1.3 Tätigkeitsdauer

Der Wert der durchschnittlichen Tätigkeitsdauer unterstreicht das auffällig hohe durchschnittliche Fahreralter. Insbesondere bei ausgebildeten Lkw-Berufskraftfahrern ist die durchschnittliche Tätigkeitsdauer mit knapp über durchschnittlich 24 Jahren seit Beginn extrem hoch. Dieser Wert korreliert mit hohen Absolventenjahrgängen dieser Ausbildung Anfang bis Mitte der achtziger Jahre. In Bezug auf diesen Punkt wird im Folgenden nochmals separat eine genaue Betrachtung der Werte erfolgen.

Lkw-Fahrer ohne Berufskraftfahrerausbildung sind seit ungefähr durchschnittlich 17 Jahren als Fahrer tätig.

Auch in den Bereichen Reisebusverkehr, ÖPNV und gewerblicher Güterverkehr 3,5 t bis 7,5 t bestätigen die durchschnittlichen Werte der jeweiligen Tätigkeitsdauer den Trend der Fahrerüberalterung, wie in Tabelle 18 dargestellt wird.

Fahrergruppe	Jahre
Lkw-Fahrer	19
Reisebusfahrer	21
Linienbusfahrer	14
3,5 t bis 7,5 t C1E	15

**Tab. 18:** Durchschnittliche Tätigkeitsdauer in Jahren (gerundete Werte)

Fahrergruppe	Anteil Frauen %
Lkw-Fahrer	2
Reisebusfahrer	5
Linienbusfahrer	5
3,5 t bis 7,5 t C1E	1

**Tab. 19:** Frauenanteil (gerundete Werte)

### 6.1.4 Frauenanteil

Erwartungsgemäß ist der Anteil an Frauen an der Grundgesamtheit der Fahrer in allen beteiligten Fahrergruppen sehr niedrig. Tabelle 19 stellt dies im Überblick dar.

### 6.1.5 Ausgebildete Berufskraftfahrer

Der Anteil der Berufskraftfahrer an der FahrerGesamtheit ist insgesamt deutlich höher als bisher angenommen und liegt innerhalb dieser Erhebung deutlich über 25 %. In dieser Gruppe ist der Anteil der Fahrer, die eine Berufskraftfahrerausbildung in der ehemaligen DDR bzw. im Ostblock absolviert haben, nicht enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich innerhalb der Gruppe der befragten Berufskraftfahrer, die angegeben haben, an einer maximal 12-monatigen Ausbildung bei einer Weiterbildungseinrichtung teilgenommen zu haben, Personen befinden können, die nur eine tätigkeitsbezogene Berufskraftfahrerweiterbildung in Anspruch genommen haben und nicht über den Facharbeiterbrief des Berufskraftfahrers verfügen, ihre Ausbildung jedoch damit gleichsetzen.

Bei diesen Weiterbildungsmaßnahmen handelte es sich nach Aussage von Experten um berufsbegleitende unterstützende Maßnahmen, die häufig seitens der Arbeitsämter eingeleitet wurden. Die Teilnehmer erhielten zum Abschluss der Veranstaltungen eine entsprechende Teilnahmebestätigung, die aber keinesfalls mit dem IHK-Facharbeiterbrief

Fahrergruppe	Anteil BKF %
Lkw-Fahrer	23
Reisebusfahrer	32
Linienbusfahrer	24
Insgesamt	25

**Tab. 20:** Anteil an Berufskraftfahrern gegliedert nach Fahrergruppe (ohne DDR/Osteuropa, gerundete Werte)

Fahrergruppe	Anteil Berufskraftfahrer %
Lkw-Fahrer	21
Reisebusfahrer	35
Linienbusfahrer	29
Insgesamt	31

**Tab. 21:** Anteil an Berufskraftfahrern gegliedert nach Fahrergruppe (mit DDR/Osteuropa, gerundete Werte)

gleichzusetzen ist. Es besteht die Möglichkeit, dass ein kleiner Teil dieses befragten Fahrpersonals diese Bildungsmaßnahmen mit der Berufskraftfahrerausbildung gleichgesetzt hat. Der Ablauf und der Zeitumfang der empirischen Befragung ermöglichten jedoch keine weitere spezifische Abfrage zur Vorlage des Facharbeiterbriefes, zumal davon ausgegangen werden konnte, dass nur sehr wenige Fahrer diesen im Fahrzeug mitführen. Zum Vergleich mit den anderen Fahrergruppen zeigt Tabelle 20 die Anteile der Berufskraftfahrerausbildungen im Vergleich:

Insgesamt beträgt der Anteil an Fahrern, die eine Berufskraftfahrerausbildung in der ehemaligen DDR oder anderen osteuropäischen Ländern wie der ehemaligen Sowjetunion, Rumänien etc. absolviert haben, an der Gesamtheit der ausgebildeten Berufskraftfahrer etwa 26 %. Allerdings wurde diese Ausbildung in Westdeutschland oder Deutschland nach der Wende ab 1990 nur in wenigen Fällen anerkannt. Tabelle 21 zeigt diesen Sachverhalt.

### 6.1.6 Vergleiche der Einschätzungen zwischen Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis

Hinsichtlich der Bedeutung der Ausbildung in Bezug auf aktuelle Entwicklungen und mögliche weitere Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden die Fahrer im Verlauf der Erhebungen um weitere vergleichende Bewertungen gebeten.

Fahrergruppe	Zustimmung %
Lkw-BKF	59
Reisebus-BKF	62
Linienbus-BKF	50

**Tab. 22:** Zustimmung der Aussage durch ausgebildete Berufskraftfahrer (gerundete Werte)

Fahrergruppe	Zustimmung %
Lkw-BKF	42
Reisebus-BKF	27
Linienbus-BKF	62

**Tab. 23:** Zustimmung der Aussage durch Fahrer mit Fahrerlaubnis (gerundete Werte)

Die erste Frage betraf direkt den Fahrerarbeitsplatz im jeweiligen Fahrzeug. Aufgrund der technischen Entwicklung im Nutzfahrzeugbereich ist der Fahrer heutzutage mit einer größeren Auswahl elektronisch gesteuerter Komponenten und Anzeige- bzw. Diagnoseauswahlmöglichkeiten ausgestattet als früher. Des Weiteren haben die möglichen Zusatzausstattungen wie Fahrerinformationssysteme und satellitengestützte Dispositionsgeräte sowie der digitale Tachograph den möglichen Wissensumfang um den Lkw- und Busfahrerarbeitsplatz erweitert. Da für den Busbereich viele Komponenten aus der Lkw-Fahrzeugentwicklung Anwendung finden, sind beide Fahrzeugtypen hinsichtlich der möglichen Komplexität vergleichbar.

Hierzu sollten die Befragten die Aussage

*„Der Fahrerarbeitsplatz eines modernen Lkw/Bus ist sehr komplex, die Berufskraftfahrerausbildung ist notwendig, um ein guter Fahrer sein zu können“*

bewerten. Die Tabellen 22 und 23 zeigen die Zustimmungsraten innerhalb der jeweiligen Fahrergruppen mit dem entsprechenden Ausbildungshintergrund.

Die insgesamt teilweise gegenläufigen Zahlen belegen die sehr unterschiedlich ausgeprägte Bewertung der Berufskraftfahrerausbildung unter den Fahrern. Die Zahlen bestätigen insgesamt auch einzelne Äußerungen der Fahrer. Ein Teil bestätigt aus eigener Erfahrung, dass eine fundierte Ausbildung notwendig ist, um langfristig die verschiedenen möglichen Einsatzbereiche abdecken zu können. Ein anderer Teil der Fahrer sieht sich in der negativen Meinung über die Ausbildung dadurch be-

stätigt, dass im eigenen Unternehmen bei Beginn von Bewerbungsgesprächen bereits ausgebildete Berufskraftfahrer große Defizite der eigenen Fahrfähigkeit zugaben, wie z. B. das Problem, mit einem Lkw-Gliederzug rückwärts zu fahren. Viele Fahrer sind daher der Ansicht, dass es weniger auf die Berufsausbildung ankommt, sondern auf die spezifische Qualifizierung des Fahrers und seine persönlichen Fähigkeiten und das Eigeninteresse.

Die nächste Aussage betraf die Haftungsregelungen, die jeden im gewerblichen Güterkraftverkehr und gewerblichen Personentransport tätigen Fahrer betreffen. Nach Aussagen von Experten ist insbesondere unter einem Teil der Lkw-Fahrer die Meinung vorhanden, dass das persönliche Haftungsrisiko eines ausgebildeten Berufskraftfahrers sich von dem eines Fahrers mit Fahrerlaubnis unterscheidet. Die tatsächliche Rechtsprechung sieht jedoch nur in vereinzelten Fällen eine besondere Differenzierung der Gefährdungshaftung bei unterschiedlich ausgebildeten Fahrern vor, z. B. der Durchführung von Gefahrguttransporten.

In der allgemeinen Rechtsprechung ist jeder Fahrer im handelnden Sinn ein Berufskraftfahrer aufgrund seiner Haupttätigkeit und seiner erworbenen Berufserfahrung. Dies betrifft Fahrer mit Fahrerlaubnis ebenso wie ausgebildete Berufskraftfahrer. Daher sind juristische Unterscheidungen zwischen Fahrlässigkeit und grober Fahrlässigkeit im Haftungsfall meist aufgrund verschiedener Faktoren wie nachweisbarer Berufserfahrung bzw. Unerfahrenheit und Anfängertätigkeit begründet. Hinzu kommen die spezifischen Komponenten des jeweiligen Schadensereignisses. Daher sind juristische Diversifizierungen zwischen ausgebildeten Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis zwar möglich, aber nicht der Regelfall. Generell haftet der Fahrer für seine Betriebsabläufe. Diese Einschätzungen wurden auch von Juristen mit einem speziellen Hintergrund zum Verkehrsgewerbe bei Expertengesprächen, die seitens des Auftragnehmers geführt wurden, bestätigt.

Die Erhebungsteilnehmer wurden zu folgender Aussage befragt:

*„Berufskraftfahrer tragen aufgrund ihrer Ausbildung im Haftungsfall eine höhere Betriebsverantwortung als ein nicht ausgebildeter Fahrer.“*

Die Tabellen 24 und 25 zeigen die Anteile der ausgebildeten Berufskraftfahrer und Fahrer mit Fahrerlaubnis, welche dieser Aussage nicht zustimmen

Fahrergruppe	Ablehnung in %
Lkw-BKF	53
Reisebus-BKF	44
Linienbus-BKF	56

**Tab. 24:** Nicht-Zustimmung der Aussage durch ausgebildete Berufskraftfahrer (gerundete Werte)

Fahrergruppe	Ablehnung in %
Lkw-Fahrer	53
Reisebusfahrer	63
Linienbusfahrer	52

**Tab. 25:** Nicht-Zustimmung der Aussage durch Fahrer mit Fahrerlaubnis (gerundete Werte)

und damit – wie oben beschrieben – korrekt informiert sind.

Insgesamt geben knapp 16 % der Lkw-Fahrer mit Fahrerlaubnis die weiter mögliche Bewertung „weiß nicht“ ab. Damit belegen diese Gesamtzahlen eindeutig die Verbreitung einer nicht ganz korrekten Einschätzung unter den Fahrern. Es ist zwar nicht davon auszugehen, dass aufgrund der Einstellung oder Unwissenheit von dieser Fahrergruppe eher fahrlässig gehandelt wird, allerdings lassen die Ergebnisse den Schluss zu, dass hinsichtlich dieses Themas noch weiterer Aufklärungsbedarf besteht.

## 6.1.7 Fragen zur Verkehrssicherheit und Richtlinie 2003/59 EG

### 6.1.7.1 Unfälle und Übertretungen von Verkehrsvorschriften

Die Fahrer wurden sowohl nach eigenen Unfällen als auch nach Übertretungen der Verkehrsvorschriften befragt. Tabelle 26 zeigt die Anteile der Fahrer der jeweiligen Fahrzeugklassen, die zum Zeitpunkt der Befragung in den davor vergangenen 12 Monaten mindestens einen Unfall hatten.

Dabei wurden Kleinstschäden wie z. B. beschädigte Spiegel nicht erfasst. Eine Auswertung zu möglichen Korrelationen zwischen Ausbildungsstand und Verkehrssicherheit ist jedoch aufgrund der zu geringen Fallzahlen in dieser Erhebung nicht möglich.

Von den befragten Personen wurden Unfälle mit Personenschaden insgesamt gemäß Tabelle 27 ge-

Fahrergruppe	Anteil Unfälle %
Lkw-Fahrer	9,6
Reisebusfahrer	7,7
Linienbusfahrer	11,7
Klasse C1E	9,9

**Tab. 26:** Anteil Fahrer mit Unfällen in den letzten 12 Monaten (alle Fahrergruppen)

Fahrergruppe	%
Lkw-Fahrer	1 % / 4 Fahrer
Reisebusfahrer	0 % / kein Fahrer
Linienbusfahrer	0 % / kein Fahrer
Klasse C1E	1 % / 1 Fahrer

**Tab. 27:** Unfälle in den letzten 12 Monaten mit Personenschaden (gerundete Werte)

nannt. Zum Vergleich sind die verschiedenen Fahrergruppen dargestellt.

Tabelle 28 zeigt die Höhe der Überschreitungen der Verkehrsvorschriften in den jeweiligen Fahrergruppen im Zeitraum der letzten 12 Monate rückblickend zum Befragungszeitpunkt.

Die weiteren im Verlauf der Erhebung ermittelten Unfallzahlen lassen keine Korrelation zwischen Ausbildungsstand des Fahrpersonals und Einhaltung der Verkehrsvorschriften erkennen. Ausgebildete Lkw-Berufskraftfahrer sind prozentual höher an einer Übertretung der Verkehrsvorschriften beteiligt als Fahrer mit Fahrerlaubnis.

Die vorliegenden Zahlen zeigen, dass Lkw-Berufskraftfahrer anteilig mit etwas über 41 % die Verkehrsvorschriften übertreten haben, während dieser Anteil in der Erhebung bei Lkw-Fahrern mit Fahrerlaubnis etwa 37 % betrug. Sofern eine Eintragung in das Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erfolgte, beläuft sich das Verhältnis in diesem Zusammenhang etwa 63 % zu 56 %. Dieser Trend zeigt sich des Weiteren im Reisebusbereich als auch in abgeschwächter Ausprägung im Linienbusbereich. Allerdings ist aufgrund der vorliegenden Fallzahlen der Stichprobe keine Verallgemeinerung dieser Ergebnisse möglich.

Den Anteil der Fahrer, die für das Übertreten von Verkehrsvorschriften einen Eintrag in das Verkehrszentralregister des KBA mit Punkten erhielten, zeigt Tabelle 29.

Fahrergruppe	%
Lkw-Fahrer	38,6
Reisebusfahrer	31,7
Linienbusfahrer	15,3
Klasse C1E	37,6

**Tab. 28:** Übertretung von Verkehrsvorschriften

Fahrergruppe	%/effektive Fallzahl
Lkw-Fahrer	59 % / 72 Fahrer
Reisebusfahrer	55 % / 17 Fahrer
Linienbusfahrer	6 % / 1 Fahrer
Klasse C1E	39 % / 15 Fahrer

**Tab. 29:** Übertretungen der Verkehrsvorschriften mit Eintragung in das Verkehrszentralregister (gerundete Werte)

Von denjenigen Fahrern, welche die Verkehrsvorschriften übertreten hatten, erhielt von der Gruppe der Lkw-Fahrer und der Reisebusfahrer jeweils deutlich über die Hälfte eine Eintragung in das Verkehrszentralregister des KBA. Bei den Fahrern der Größenkategorie 3,5 t bis 7,5 t erhielt deutlich über ein Drittel eine Eintragung, während bei Linienbusfahrern dieser Anteil nur knapp über 6 % betrug.

Insgesamt wurden des Weiteren zwei Lkw-Fahrer und vier Reisebusfahrer mit einem Fahrverbot belegt. Linienbusfahrer sowie Fahrer der Kategorie C1E waren hiervon nicht betroffen.

Im Verlauf der Erhebung wurden die Fahrer zu einer erneuten Einschätzung zu möglichen Unterschieden zwischen Fahrern mit Fahrerlaubnis und ausgebildeten Berufskraftfahrern gebeten. Ziel war die Einschätzung einer möglichen Korrelation hinsichtlich Ausbildungsstand und Verkehrssicherheit. Daher lautete die zu bewertende Frage:

*„Schätzen Sie, dass ausgebildete Berufskraftfahrer eher weniger an Unfällen beteiligt sind als andere Fahrer?“*

Die in den Tabellen 30 und 31 ermittelten Angaben geben auch Aufschluss über eine mögliche Selbsteinschätzung hinsichtlich der Frage in Abhängigkeit von der Zugehörigkeit zur entsprechenden Fahrergruppe und dem jeweiligen Ausbildungsstand.

Fahrergruppe	%
Lkw-Fahrer	18
Reisebusfahrer	9
Linienbusfahrer	29

**Tab. 30:** Zustimmung Fahrer mit Fahrerlaubnis: BKF sind eher weniger an Unfällen beteiligt (gerundete Werte)

Fahrergruppe	%
Lkw-BKF	43
Reisebus-BKF	36
Linienbus-BKF	53

**Tab. 31:** Zustimmung BKF: BKF sind eher weniger an Unfällen beteiligt (gerundete Werte)

Die Ergebnisse zeigen, dass es offenbar in allen drei Fahrergruppen eine differenzierte Auffassung über die Rolle und den Einfluss der Berufskraftfahrerausbildung gibt. In allen drei Fahrergruppen stimmen ausgebildete Berufskraftfahrer der Aussage zu einem höheren Anteil zu als Fahrer mit Fahrerlaubnis.

Die Ergebnisse verdeutlichen darüber hinaus, dass in keiner Fahrergruppe außer den ausgebildeten Berufskraftfahrern im Linienbusverkehr eine Mehrheit der befragten Teilnehmer der Aussage einer geringeren Unfallbeteiligung von ausgebildeten Berufskraftfahrern zustimmt. Die Ergebnisse zeigten sich auch in den persönlichen Bemerkungen der Fahrer. Viele äußerten, dass bei einem Unfallereignis sehr viele Faktoren bestimmter als auch zufälliger Art eine Rolle spielen und dass aufgrund des Ausbildungsstandes keine Rückschlüsse auf eine mögliche Unfallhäufigkeit gezogen werden können.

#### 6.1.7.2 Kenntnis und Bewertungen zur Richtlinie 2003/59 EG

Die Fahrer wurden generell zu ihrem Informationsstand hinsichtlich des neuen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes befragt. Tabelle 32 stellt diesen Sachverhalt dar.

Über alle Fahrergruppen hinweg ist festzustellen, dass nur bei knapp 31 % der Fahrer die Neuregelung bekannt ist. Bei den Fahrern der Führerscheinklasse C1E liegt dieser Wert bei 9 %.

Betrachtet man die verschiedenen Fahrergruppen, so zeigt sich, dass die Richtlinie 2003/59 EG bei ausgebildeten Berufskraftfahrern mit einem Anteil

Fahrergruppe	Kenntnis in %
Lkw-Fahrer	27
Reisebusfahrer	39
Linienbusfahrer	35
Klasse C1E	9
Insgesamt	31

**Tab. 32:** Kenntnis über die Richtlinie 2003/59/EG (Stand Juli 2006, gerundete Werte)

Alle Fahrergruppen	Kenntnis in %
Berufskraftfahrer	36
Fahrer mit Fahrerlaubnis	29

**Tab. 33:** Kenntnis über die Richtlinie 2003/59 EG (gerundete Werte)

von 36 % einen höheren Bekanntheitsgrad aufweist als bei den Fahrern mit Fahrerlaubnis. In dieser Auswertung sind die Fahrer der Klasse C1E nicht enthalten, da von den in dieser Befragung angefragten Fahrern mit Führerscheinklasse 2/CE nur ein Beteiligter über eine abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer verfügte. Tabelle 33 stellt den Sachverhalt nochmals im Überblick dar.

Die Fahrer aller Klassen wurden befragt, ob sie die EU-Neuregelung (2003/59 EG) insgesamt für sinnvoll halten. Dies ergab für die jeweiligen Fahrergruppen die in Tabelle 34 dargestellten Antworten.

Über die Hälfte aller befragten Fahrer hält die Neuregelung für sinnvoll. Bei dieser Wertung wurde keine Unterscheidung zwischen Fahrern mit Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrern getroffen, da diese ebenso von der verpflichtenden Weiterbildung im fünfjährigen Turnus betroffen sind.

Eine weitere entscheidende Frage auch hinsichtlich dieses Forschungsvorhabens war die Hypothese bzw. Fragestellung, ob sich durch die EU-Neuregelung 2003/59 EG die Verkehrssicherheit erhöhen lässt. Diese Fragestellung erbrachte bei der Erhebung Zustimmung bzw. Ablehnung durch die Fahrer gemäß Tabelle 35. Der Anteil der Fahrer, die sich aufgrund der Wahl der Wertungskategorie „weiß nicht“ nicht in der Lage sahen, eine Einschätzung abzugeben, war allerdings bei dieser Frage deutlich höher als bei den anderen Fragen der Gesamterhebung.

Über alle Fahrergruppen hinweg kann sich jeweils die Hälfte der Fahrer vorstellen, dass die Richtlinie

Fahrergruppe	sinnvoll %
Lkw-Fahrer	61
Reisebusfahrer	60
Linienbusfahrer	60
Klasse C1E	55

**Tab. 34:** Beurteilung der Richtlinie 2003/59/EG (gerundete Werte)

Fahrergruppe	Höhere Verkehrssicherheit in Zukunft durch 2003/59 EG in %
Lkw-Fahrer	50
Reisebusfahrer	49
Linienbusfahrer	60
Klasse C1E	51

**Tab. 35:** Richtlinie 2003/59/EG erhöht zukünftig die Verkehrssicherheit (gerundete Werte)

die Verkehrssicherheit erhöht. Die andere Hälfte ist sich nicht sicher und verneint diese Einschätzung. Betrachtet man die Gruppe der Linienbusfahrer, so gehen dort 60 % davon aus, dass die EU-Richtlinie einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leistet.

### 6.1.8 Bewertung der eigenen Fahrer Klientel

Die inhaltliche Abschlussfrage der Erhebung betraf die Bewertung des Ausbildungsstandes der eigenen Fahrer Klientel. Die Frage wurde an den Abschluss der Erhebung gesetzt, um eine einseitige Bewertung, die mit der eigenen Führerschein-ausbildung gleichgesetzt wird, zu vermeiden. Die Platzierung dieser Frage an das Ende der Erhebung erschien auch daher sinnvoll, da die zu befragenden Teilnehmer durch die vorangegangenen Fragen entsprechend sensibilisiert waren. Die teilnehmenden Lkw- und Busfahrer sollten den Ausbildungsstand der eigenen Fahrergruppe bewerten.

Die Ergebnisse und Bewertungsanteile sind in den Tabellen 36 und 37 dargestellt. In Tabelle 36 sind die Anteile der Fahrer in den Fahrergruppen prozentual aufgeführt, die den Anteil an schlecht ausgebildeten Fahrern als gering erachten. Tabelle 37 zeigt die Fahrergruppen, welche den Anteil an schlecht ausgebildeten Fahrern in Deutschland für hoch erachten. Die Wertungen beziehen sich jeweils auf die eigene Berufsgruppe.

Fahrergruppe	%
Lkw-Fahrer	18
Reisebusfahrer	22
Linienbusfahrer	37
3,5 t bis 7,5 t C1E	14

**Tab. 36:** Bewertung geringer Anteil schlecht ausgebildeter Fahrer in Deutschland an der jeweiligen Fahrgesamtheit (gerundete Werte)

Fahrergruppe	%
Lkw-Fahrer	26
Reisebusfahrer	25
Linienbusfahrer	26
3,5 t bis 7,5 t C1E	36

**Tab. 37:** Bewertung hoher Anteil schlecht ausgebildeter Fahrer in Deutschland an der jeweiligen Fahrgesamtheit (gerundet)

Betrachtet man die jeweilige Fahrergruppe, so schätzen 26 % der Lkw-Fahrer und Linienbusfahrer, dass der Anteil schlecht ausgebildeter Fahrer bezogen auf ihre eigene Fahrer Klientel in Deutschland hoch ist. Bei den Reisebusfahrern beläuft sich dieser Wert auf 25 %. Im Bereich der Kategorie C1E gaben 36 % der befragten Fahrer an, dass der Ausbildungsstand der eigenen Klientel schlecht ist.

Insgesamt zeigen die Bewertungen aller Fahrergruppen mit Ausnahme der Linienbusfahrer die Tendenz, dass der Anteil an schlecht ausgebildeten Fahrern von der Fahrgesamtheit der jeweiligen Fahrergruppe in Deutschland, von einem im Verhältnis größeren Teil der Fahrer als anteilig hoch bewertet wird als gering. Dies bedeutet, dass die Fahrer die Klientel bzw. die Kollegenschaft ihrer eigenen Fahrergruppe durchaus kritisch betrachten.

## 6.2 Spezifische Ergebnisse der Lkw-Fahrerbefragungen Klasse 2/CE

### 6.2.1 Ausbildungsstand der Fahrer

Die Ergebnisdarstellung basiert auf einer Stichprobengröße von insgesamt 323 befragten Lkw-Fahrern. Insgesamt kann die Gruppe der an der Befragung teilgenommenen Fahrer als repräsentativ gelten. Dies begründet sich zum einen auf die in den vorigen Kapiteln dargestellte Auswahl der Befra-

gungsorte, die nach einem entsprechenden Güterverkehrsaufkommen vieler in Westdeutschland wichtigen Verkehrsachsen ausgewählt wurden. Zum anderen wurden in der Erhebung allgemeine Faktoren zu Art und Umfang der Fahrtätigkeit abgefragt, deren Ergebnisse als repräsentativ angesehen werden können.

### 6.2.1.1 Berufsausbildung

Knapp über 90 % der Lkw-Fahrer in Westdeutschland haben eine abgeschlossene Berufsausbildung absolviert. Fahrer, die ihren Führerschein oder eine Ausbildung in der ehemaligen DDR absolviert haben, sind in diesem Wert nicht enthalten. Grund dafür sind unterschiedliche Ausbildungssysteme in den ehemaligen beiden deutschen Staaten. Häufig wurde in der DDR eine Ausbildung in einem mechanischen Beruf mit der Tätigkeit des Lkw-Fahrers verbunden. Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer war für viele Fahrer obligatorisch zum Abschluss der Ausbildung bei den so genannten Kraftverkehrsbetrieben. Daher werden im Rahmen der Auswertungen die Fahrergruppen grundsätzlich in West und Ost unterteilt, um ein differenzierteres Bild zu erhalten.

Nach Aussagen der Fahrer aus der ehemaligen DDR war sowohl bei den Berufskraftfahrerausbildungen als auch bei sonstigen Fahrausbildungen der Anteil an Ausbildungsinhalten über Mechanik, Motorenbau als auch Schlossertätigkeiten sehr hoch. Daher wird im Folgenden bei den westdeutschen Fahrern eine Unterteilung bei den Ausbildungsberufen vorgenommen. In der Auswertung wird unterschieden zwischen Ausbildungsberufen, die für die Fahrtätigkeit relevant sind, und anderen Ausbildungsberufen.

Wie zu Anfang des Kapitels schon erwähnt, ist der Anteil an Fahrern mit Berufsausbildung als sehr hoch zu bewerten. Die früher häufig verbreitete Assoziation der Lkw-Fahrtätigkeit mit einem Hilfsarbeiterstatus ist somit aus heutiger Sicht nicht mehr gegeben. Viele Fahrer sind nach eigenen Aussagen in den Lkw-Beruf gewechselt, weil sie in ihrem angestammten Berufsfeld arbeitslos wurden.

Der Anteil an Fahrern, die über eine fahrrelevante Ausbildung verfügen, wie z. B. Kfz-Mechaniker oder Schlosser, liegt insgesamt bei knapp 35 %. In dieser Gruppe sind keine ausgebildeten Berufskraftfahrer enthalten.

Auffallend während der Erhebung waren Bemerkungen von Fahrern, die insgesamt belegen, dass die Tätigkeit als Lkw-Fahrer oftmals eingeschlagen wurde, da entweder der erlernte Beruf keinerlei Beschäftigungsperspektive mehr bot oder um drohender Arbeitslosigkeit durch Fahrtätigkeit vorzubeugen.

### 6.2.1.2 Führerscheinausbildung

Die Gesamtheit der Lkw-Fahrer hat die Führerscheinausbildung im Durchschnitt vor rund 23 Jahren absolviert (Bezugsjahr 2006). Bild 7 zeigt die Gesamtverteilung der Absolventen in den jeweiligen Jahren bzw. Jahrzehnten.

Rund 58 % der Fahrer haben für die Führerscheinausbildung in der Vergangenheit eine private Fahrschule besucht; knapp 25 % haben die Ausbildung bei der Bundeswehr durchlaufen und nahezu 17 % der Fahrer entfallen auf sonstige Ausbildungseinrichtungen wie Verkehrsakademien oder andere Weiterbildungszentren. Dazu kommen die wenigen osteuropäischen Ausbildungswege (z. B. Armeen des Warschauer Paktes) oder Kraftverkehrsbetriebe/VEB in der ehemaligen DDR.

Auf die Frage, wie die theoretische Fahrschulausbildung auf die spätere Fahrpraxis vorbereitet hat, bewerten fast genau 66 % der Fahrer diese als „gut“. Die Zufriedenheit mit der theoretischen Ausbildung erreicht unter Bundeswehr-Absolventen eine positive Bewertung von mehr als 68 %, während private Fahrschüler ihre Ausbildung mit knapp über 62 % als „gut“ einstufen. Bei sonstigen Ausbildungswegen liegt die gute Bewertung der theoretischen Fahrschulausbildung bei 77 %.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Befragten den Führerschein zu einer Zeit erworben hat, der mit dem Umfang der Fahrausbildung seit 1999 nicht mehr vergleichbar ist.

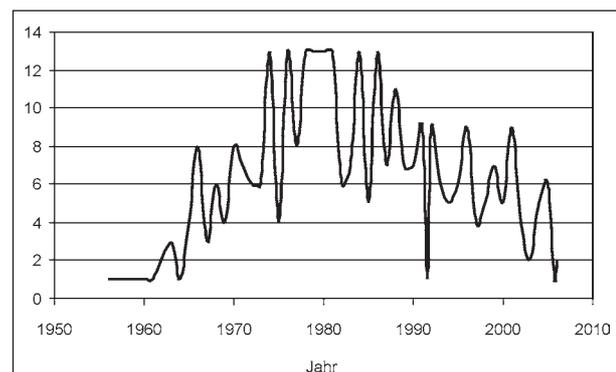


Bild 7: Verteilung Zeitpunkt Führerscheinerwerb Lkw-Fahrer

Ihre theoretische Fahrschulbildung erachten 24 % der Fahrer als „durchschnittlich“. Bei Fahrschulabsolventen der Bundeswehr liegt der Anteil bei etwa 27 % und bei Absolventen von privaten Fahrschulen liegt dieser Wert bei knapp 26 %. Sonstige Ausbildungswege bei der Theorie werden mit etwas über 15 % deutlich seltener als „durchschnittlich“ beurteilt.

Eine unzureichende theoretische Fahrschulbildung haben nach eigener Einschätzung fast 10 % der Lkw-Fahrer durchlaufen. Diese Wertung tritt bei der Bundeswehr-Ausbildung am seltensten auf und entfällt auf knapp 6 % der Befragten. Sonstige Ausbildungen werden von den entsprechenden Absolventen mit einem Anteil von knapp 8 % als theoretisch unzureichend bewertet. Am größten ist die Gruppe der privaten Fahrschüler. Ihr Anteil, der die Ausbildung für unzureichend hält, beläuft sich auf rund 12 %.

Die praktische Fahrschulbildung hinsichtlich der Vorbereitung auf die spätere Fahrpraxis bewerten insgesamt zwei Drittel der Fahrer als gut, über 23 % als durchschnittlich und 10 % der Lkw-Fahrer als unzureichend.

Auch hier lässt sich wieder eine weitere Unterteilung vornehmen. Der Anteil der Fahrer, welche die eigene praktische Ausbildung für gut erachtet beträgt im Bereich der privaten Fahrschule rund 61 %, bei Bundeswehrafahrschülern 73 % und bei den Sonstigen 77 %. Als durchschnittlich werten knapp 27 % der privaten Fahrschulabsolventen ihre damalige praktische Ausbildung, bei der Bundeswehr-Variante liegt dieser Wert bei knapp 23 % und bei den sonstigen Ausbildungsgängen bei fast 14 %. Eine unzureichende praktische Fahrschulbildung haben nach eigener Ansicht etwa 12 % der Absolventen bei privaten Fahrschulen durchlaufen. Die Bundeswehrausbildung wird in dieser Merkmalskategorie mit nur 5 % negativ bewertet und sonstige Einrichtungen durch knapp 10 % der Befragten.

Betrachtet man die Ausbildungen in der ehemaligen DDR, so fällt auf, dass nur fast 5 % die theoretische Ausbildung und knapp 7 % die praktische Ausbildung im Nachhinein als unzureichend betrachten.

In Bezug auf die Führerscheinausbildung wurden die Fahrer dahingehend befragt, ob sie eine praktische Fahrschulbildung mit Fahrzeugen, die im beladenen Zustand von den Fahrschülern bewegt werden, als sinnvoll erachten. Erwartungsgemäß

sprechen sich für diese Methodik fast 93 % der Lkw-Fahrer aus, nur knapp 6 % halten dieses Vorgehen für nicht sinnvoll und knapp 2 % sehen sich nicht in der Lage, hierfür eine Wertung abzugeben.

### 6.2.1.3 Berufskraftfahrerausbildung in der DDR

Der Anteil an Fahrern, die ihre Fahrausbildung in der ehemaligen DDR oder Osteuropa abgeschlossen haben, liegt innerhalb der Gruppe der Gesamtfahrerstatistik der Lkw-Fahrer bei 14 %, in der Gesamtstatistik aller befragten Fahrer bei 10 %. Innerhalb dieser Fahrergruppe beträgt der Anteil an ausgebildeten Berufskraftfahrern rund 76 %, von denen etwa 83 % ihre Ausbildung in der ehemaligen DDR absolviert haben. Daher erfolgte bei der Ergebnisauswertung teilweise eine Trennung zwischen westdeutschen und ostdeutschen Berufskraftfahrern, um die Qualität der westdeutschen Varianten objektiv beurteilen zu können. Bei ostdeutschen Fahrern ohne anerkannte Berufskraftfahrerausbildung fließen die Ergebnisse über Ausbildungsfertigkeiten in die übrigen Fahrerauswertungen mit ein.

Wie schon im vorangegangenen Kapitel beschrieben, wurde diese Berufsausbildung in der Bundesrepublik Deutschland allerdings nur in der Anfangszeit nach der Wende teilweise anerkannt. Nach Einschätzung bei den durchgeführten Interviews mit Fahrern dieses Berufsausbildungsganges erscheint insbesondere der technische Qualifikationsgrad dieser Fahrergruppe teilweise sehr viel höher zu sein als bei Fahrern mit Fahrerlaubnis ohne Berufskraftfahrerausbildung. Hinsichtlich technischer und mechanischer Kenntnisse sowie Fertigkeiten entstand bei den Interviews auch der Eindruck, dass Fahrer, welche die Berufskraftfahrerausbildung in der DDR absolviert hatten, über mehr technisch-mechanische Kenntnisse verfügten als Fahrer mit der westdeutschen Ausbildungsvariante. Technische Fertigkeiten und Kenntnisse beim Motorenbau und der Zerlegung von Aggregaten bis hin zu einzelnen Motorbauteilen wurden bei diesen Ausbildungen vertieft. Es war nicht möglich, die Berufskraftfahrerausbildung auf verkürztem Wege zu absolvieren. Insbesondere die Integration der Ausbildung durch die Kraftverkehrseinrichtungen in den Berufsausbildungsweg wurde von vielen Fahrern angesprochen, ein großer Teil hatte derartige Ausbildungen beim VEB Kraftverkehr Erfurt absolviert. Die Einschätzung der Fahrer bezüglich der Qualität dieser Ausbildungen war durchweg positiv.

Trotzdem wurden nach der Wende in Deutschland Berufskraftfahrerausbildungen, die in der DDR oder in anderen osteuropäischen Ländern des Warschauer Paktes absolviert worden waren, nur über einen kurzen Zeitraum hinweg anerkannt.

Allerdings muss an dieser Stelle auf einige Fahrer-bemerkungen hingewiesen werden, die im Laufe der Erhebungen gemacht wurden. Viele Fahrer wiesen darauf hin, dass spezielle Lkw-Mechanikerkenntnisse bei heutigen Fahrzeugen nicht mehr notwendig sind, da die starke Elektronisierung und stark verlängerten Wartungsintervalle der Fahrzeuge die Rolle des Fahrers bezüglich Wartung und Panneninstandsetzung stark zurückgedrängt haben. Insbesondere der heute oft übliche im Zeitraum variierende Mietkauf des Fahrzeugs oder Leasingverträge mit integrierten Wartungs-/Reparaturverträgen, welche die Lkw-Hersteller anbieten, beschränken die Rolle des Fahrers häufig auf die Durchführung einfacher Wartungstätigkeiten. Allerdings wurde sowohl von Fahrern als auch von Güterkraftverkehrsunternehmern beklagt, dass viele Lkw-Fahrer aufgrund dieser Entwicklung gar kein technisches Interesse an speziellen oder markenspezifischen Fahrzeugmerkmalen entwickeln und selbst mit Kleinstreparaturen oder Kontrollen, die nicht von elektronischen Systemen zur Fahrzeugdiagnose überwacht werden, überfordert sind.

#### 6.2.1.4 Berufskraftfahrerausbildung in Westdeutschland

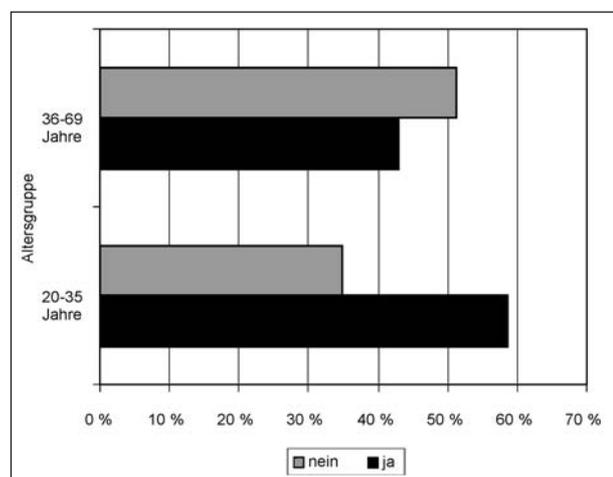
Der Berufskraftfahreranteil innerhalb der Lkw-Fahrer beträgt insgesamt nahezu 25 %. Auf die genauen Verteilungen wird im nächsten Kapitel noch näher eingegangen. Bei diesem Wert sind ostdeutsche Berufskraftfahrer, die ihre Ausbildung in der DDR abgeschlossen haben, nicht einbezogen, sondern fallen in die Kategorie Lkw-Fahrer mit Fahrerlaubnis.

Unter allen befragten Lkw-Berufskraftfahrern befand sich nur ein junger Fahrer, der die neuere dreijährige Ausbildung gerade absolvierte. Dieser Befragungsteilnehmer erwähnte seine hohe Jahreskilometerfahrleistung von über 100.000 km pro Jahr in einem reinen Fernverkehrs-Lkw. Diese Zahl bestätigt den Trend einer momentan nur gering vorhandenen Frequentierung der Berufskraftfahrerausbildung, wie die Absolventenzahlen der letzten Jahre bei den Industrie- und Handelskammern belegen.

Eine weitere Auffälligkeit betraf die Bewertung der Berufskraftfahrerausbildung durch Fahrer ohne Ausbildung, aber mit langjähriger Fahrerfahrung und Firmenzugehörigkeit bei einer Spedition. Wiederholt berichteten solche Fahrer über die Einstellungen von ausgebildeten Berufskraftfahrern, die bereits in den Einstellungsgesprächen auf mangelnde Fahrfähigkeiten hinwiesen und über kein technisches Verständnis verfügten. Eine Übernahme in ein dauerhaftes Beschäftigungsverhältnis war daher nicht möglich. Insbesondere war dies häufig bei Umschülern der Fall, die von den Arbeitsagenturen vermittelt worden waren.

Weiterhin wurden Fahrer ohne Berufskraftfahrerausbildung nach ihrer Bereitschaft befragt, eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer in Angriff zu nehmen, sofern durch den Arbeitgeber oder durch Dritte die Kosten für die Qualifizierungsmaßnahme übernommen würden. Ziel dieser Frage war es, das Interesse der Fahrer hinsichtlich einer beruflichen Weiterbildung abzufragen. Die Art oder die Mittel der potenziellen Finanzierung blieben dabei unerwähnt, da hier das primäre Interesse im Vordergrund stand. Für diesen angenommenen Fall sind rund 45 % der befragten Lkw-Fahrer bereit, die Berufskraftfahrerausbildung zu absolvieren, etwa 6 % können sich nicht zu einem Urteil entschließen und knapp 49 % lehnen die Ausbildung auch bei vollständiger Finanzierung ab. Differenziert man die befragten Fahrer nach ihrem Alter, so stellt sich der Sachverhalt wie in Bild 8 beschrieben dar.

Der Anteil von Fahrern, die unter den genannten Rahmenbedingungen an einer Ausbildung oder nachträglichen Ausbildung bei Sicherstellung der Finanzierung Interesse haben, ist bei jüngeren Fah-



**Bild 8:** Bereitschaft der Lkw-Fahrer zur Berufskraftfahrerausbildung bei Kostenübernahme

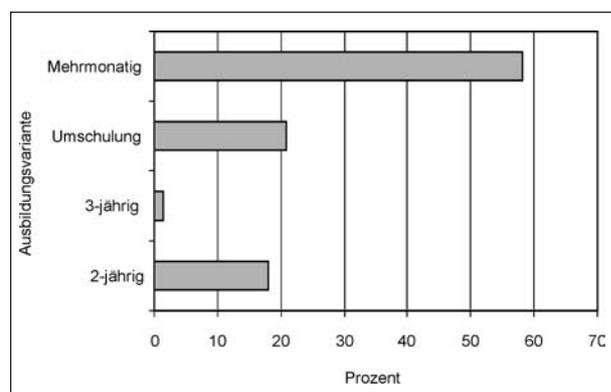
ren deutlich höher ausgeprägt. Hier liegt der Anteil bei nahezu 60 %. Bei älteren Fahrern ist die Bereitschaft zur Berufskraftfahrerqualifizierung eher weniger von Interesse. Jeder zweite Befragte steht einer entsprechenden Qualifizierung ablehnend gegenüber. Insbesondere vertraten ältere Fahrer teilweise die Ansicht, dass die durch das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz entstehenden Neuregelungen ausschließlich für junge Fahrer sinnvoll seien.

### 6.2.2 Ausbildungsgänge

Zur Erlangung eines qualifizierten Berufsabschlusses kommen unterschiedliche Ausbildungsvarianten in Betracht. Bild 9 zeigt die Verteilung der verschiedenen Ausbildungsgänge im Rahmen der Berufskraftfahrerausbildung.

Der Höhepunkt der Ausbildungszahlen mit den zweijährigen und vor allem mehrmonatigen Ausbildungsabschlüssen wurde nach Angaben der Befragten in den achtziger Jahren erreicht. Für die zweijährige Ausbildung liegen die höchsten Werte (angegeben ist jeweils der Mittelwert) im Jahr 1988, für die mehrmonatige Ausbildungsvariante im Jahr 1985. Der Median verteilt sich entsprechend auf die Jahre 1989 und 1986. Diese Zahlen entsprechen auch den bekannten Umständen, welche die Beliebtheit dieser Ausbildung betreffen.

Ab dem Zeitpunkt, an dem der Gesetzgeber die Regelungen zur Berufsunfähigkeitsversicherung geändert hat und damit die Bedeutung der sozialen Absicherung durch die Berufskraftfahrerausbildung nicht mehr gegeben ist, sind die Ausbildungs- bzw. Umschulungszahlen in diesem Bereich zurückgegangen. Diese Entwicklung wurde auch in den zahlreichen Gesprächen mit Unternehmensvertretern



**Bild 9:** Anteile der Ausbildungsgänge gegliedert nach Ausbildungsdauer (ohne DDR/Osteuropa)

aus dem Güterkraftverkehrsgewerbe und Personenverkehr bestätigt. Auf diese Erhebungen wird im weiteren Verlauf des Berichts noch genauer eingegangen.

Eine Vielzahl ausgebildeter Berufskraftfahrer ist vor der eigentlichen Tätigkeit als Fahrer bzw. im Vorfeld der Ausbildung einer anderen Beschäftigung nachgegangen. Teilweise hatten die Befragten bereits andere Berufsausbildungen absolviert. Unter den befragten Berufskraftfahrern befanden sich nur zwei Personen, die bereits vorher direkt mit dem Arbeitsfeld „Lkw-Kraftfahrzeuge“ in Kontakt gekommen sind. Es handelte sich hierbei um einen Kranfahrer und um einen Lkw-Schlosser. Bei den sonstigen Berufsangaben ergab sich jedoch kein einheitliches Bild. Zwar dominierten Mechanikerberufe im Kfz-Bereich, aber es wurden auch sonstige Berufe wie Maler, Fleischer oder auch Tätigkeiten wie Seefahrer genannt. Insgesamt befanden sich unter den befragten Berufskraftfahrern lediglich zwei Fahrer, die vor ihrer Ausbildung eine weiterführende Schule besuchten. Diese Angaben lassen auf die geringe Attraktivität der Erstausbildung als Berufskraftfahrer schließen.

### 6.2.3 Gründe für die Ausbildung

Für die Wahl, einen bestimmten Beruf zu ergreifen, gibt es in der Regel eine Vielzahl unterschiedlicher Beweggründe. Bezogen auf das zu untersuchende Berufsbild des Berufskraftfahrers wurde insgesamt nach fünf Antwortkategorien unterschieden. Mehrfachnennungen wurden zugelassen. Zum Vergleich werden in Tabelle 38 die Angaben der Fahrer sowohl mit westdeutscher als auch mit ostdeutscher Ausbildung gegenübergestellt.

Optional konnten die Befragten weitere Angaben zu den Gründen für ihre Ausbildung machen. Jeweils knapp 8 % der Fahrer aus Westdeutschland gaben zusätzlich an, die Berufskraftfahrerausbildung zur

Gründe Berufskraftfahrerausbildung		
Gründe	West in %	Ost in %
Voraussetzung für Arbeitsplatz	22	28
Bessere Berufschancen	33	21
Besserer Verdienst	9	21
Umschulung	27	20
Traumberuf Fahrer	16	21

**Tab. 38:** Gründe für die Absolvierung der Berufskraftfahrerausbildung West und Ost (gerundete Werte)

besseren beruflichen und sozialen Absicherung absolviert zu haben. In diesem Zusammenhang wurde von den Befragten auch die Qualifizierung im Sinne beruflicher Weiterbildung angeführt. Bei den Fahrern mit ostdeutschem Ausbildungshintergrund gaben knapp 7 % eine berufliche Weiterqualifizierung als Grund an. Ein Fahrer äußerte den Wunsch, beim Militär in der ehemaligen DDR als Fahrer tätig zu sein. Ein weiterer gab berufliche Absicherung als Motivation an.

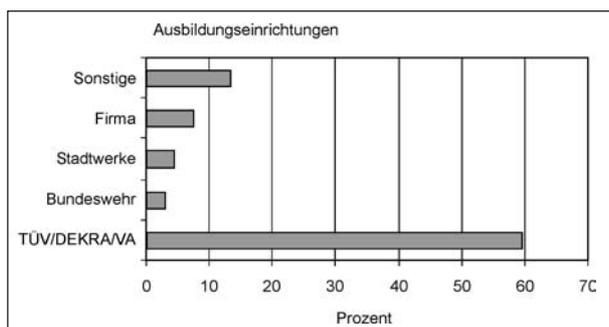
#### 6.2.4 Ausbildungseinrichtungen

Zur Durchführung von Qualifizierungsmaßnahmen gibt es in Deutschland eine Vielzahl verschiedener Ausbildungseinrichtungen. Bild 10 zeigt die von den Befragten besuchten Ausbildungs- und Lehreinrichtungen. Erwartungsgemäß dominieren Institutionen wie TÜV, DEKRA sowie Verkehrsakademien.

Bei der Berufskraftfahrerausbildung in der ehemaligen DDR haben vor allem die so genannten Kraftverkehrsbetriebe eine wichtige Rolle gespielt. Die meisten in der DDR ausgebildeten Berufskraftfahrer haben bei einer solchen Einrichtung ihre Ausbildung absolviert.

#### 6.2.5 Bewertungen der Berufskraftfahrer

Bei der Erhebung gaben die ausgebildeten Berufskraftfahrer noch weitere Wertungen zur Bedeutung ihrer Ausbildung ab. Insbesondere lag der Fokus auf der Bedeutung der in der Ausbildung erworbenen Erkenntnisse im praktischen Berufsalltag. Auf diese Weise sollte herausgefunden werden, ob die Ausbildung auch nach langjähriger Fahrtätigkeit noch eine Bedeutung hat. Dabei konnten die Fahrer zwischen den Bewertungsmöglichkeiten „(stimme-) genau (zu)“, „(stimme) eher (zu)“ sowie einer eher ablehnenden oder völlig ablehnenden Bewertung wählen. Die feine Formulierung und Abstufung



**Bild 10:** Ausbildungsstätten zur Berufskraftfahrerausbildung (Lkw)

dieser Auswahlkriterien wurden vor dem Hintergrund gewählt, um dem Fahrer ausreichend Bedenk- und Wahlmöglichkeit zu geben. Darüber hinaus sollte die klassische Entweder-oder-Wahl vermieden werden. Für die durchzuführenden Auswertungen wurde zur Vereinfachung eine der entsprechenden Aussage jeweils zustimmende und eine jeweils ablehnende Bewertungskategorie gebildet.

Der Aussage

*„Ohne BKF-Ausbildung hätte ich diesen Job nicht“*

stimmen rund 76 % der befragten Fahrer nicht zu, etwa 24 % bejahen diese Aussage. Dies lässt darauf schließen, dass in der Betriebs- und Speditionspraxis der Wunsch nach ausgebildeten Berufskraftfahrern nur gering ausgeprägt ist. Bei dieser Bewertung sind Fahrer mit einer ostdeutschen Berufskraftfahrerausbildung ebenfalls enthalten. In der Praxis ist davon auszugehen, dass die Ausbildung von den Betrieben entsprechend gleich bewertet wird.

Allerdings wurden im Verlauf der empirischen Untersuchungen Aussagen von Fahrern getroffen, die teilweise generell von Nachteilen bei ausgebildeten Berufskraftfahrern auf dem Arbeitsmarkt berichten. Nach Angaben der Befragten eilt einem Teil der Berufskraftfahrer der Ruf voraus, dass diese mit besonderer Sorgfalt auf die Einhaltung von Vorschriften achten sowie auf die Einhaltung von tariflichen Vergütungsansprüchen bestehen. Damit wird die Flexibilität für die erwünschte Tätigkeit eingeschränkt. Einige Firmen sehen daher von der Einstellung solcher Fahrer ab.

Der Aussage

*„Die BKF-Ausbildung ist für meinen heutigen Arbeitsalltag nicht mehr relevant“*

stimmen etwa 45 % zu, während 55 % diese Einschätzung ablehnen.

Der Altersdurchschnitt der beiden unterschiedlichen Bewertungsgruppen beträgt rund 48 Jahre und liegt bei dem zustimmenden Teil bei etwa 47 Jahren und bei dem die Aussage ablehnenden Teil bei nahezu 49 Jahren. Bei Fahrern mit Berufskraftfahrerausbildung in der ehemaligen DDR liegt der Altersdurchschnitt in etwa bei 49 Jahren. Hinsichtlich der Zustimmung zur Aussage beträgt dieser 48 Jahre und bei Ablehnung der oben genannten Aussage genau 50 Jahre.

Vor dem Hintergrund dieser Angaben lässt sich keine Aussage darüber treffen, ob mit zunehmendem Fahreralter die einstmals absolvierte Berufskraftfahrerausbildung an Bedeutung verliert. Mögliche Gründe hierfür sind die aktuellen Belange und speziellen Anforderungen der jeweils gerade ausgeführten Fahrtätigkeit als auch möglicherweise Qualitätsunterschiede in den verschiedenen Ausbildungswegen. Hierüber können jedoch keine weiteren Aussagen getroffen werden, da die spezifischen Fallzahlen dafür zu gering sind.

Die Aussage

*„Die BKF-Ausbildung hat mich gut auf die Herausforderungen als Fahrer vorbereitet“*

teilen von Fahrern, die ihre Ausbildung in der DDR absolviert haben, genau 80 %, während Fahrer mit westdeutscher Ausbildung dieser Aussage mit rund 68 % zustimmen. Diese Zahlen belegen sowohl den positiven Einfluss einer solchen Ausbildung auf die Fahrtätigkeit als auch die bereits dargestellten besonderen Qualitäten der Fahrerausbildung in der ehemaligen DDR.

Hinsichtlich des Verdienstes von Fahrern ist seitens der verankerten Tarifverträge, sofern die Unternehmen nach Tarifvertrag vergüten, eine etwas höhere Bezahlung für ausgebildete Berufskraftfahrer vorgesehen. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass dies nur äußerst selten der Fall ist. Entsprechend fällt die Bewertung der Aussage

*„Mein Verdienst ist höher im Vergleich zu anderen Fahrern“*

aus. Etwa 86 % der Befragten können diese Aussage nicht bejahen, nur bei rund 14 % trifft dies zu. Fahrer mit nicht anerkannter ostdeutscher Berufskraftfahrerausbildung sind in dieser Wertung aufgrund der Tarifregelung nicht enthalten.

### 6.2.6 Bewertungen der Fahrer zu Fragen der Weiterbildung

Ein weiterer Schwerpunkt der Erhebung betraf das Thema Weiterbildung. Die befragten Fahrer wurden in einem ersten Schritt gebeten, Angaben über die Teilnahme an Weiterbildungen in den letzten fünf Jahren zu machen. In einem zweiten Schritt wurden die Fahrer gebeten, den Sinn bestimmter Schulungen im Gesamtkontext zu beurteilen. Das Ziel dieses Abschnittes war die Ermittlung von Schulungsinhalten, welche generell für alle Fahrer einen sinnvollen Lehrinhalt implizieren.

Im letzten Abschnitt wurden persönliche Präferenzen der Fahrer hinsichtlich unterschiedlichster Weiterbildungsoptionen abgefragt. Hier wurde bewusst die Auswahl an Schulungsthemen sehr umfangreich gehalten, um der großen Bandbreite der verschiedenen Anforderungen im Fernverkehr, z. B. nationale Linienverkehre oder internationale Transporte mit Zollrechtbestimmungen, gerecht zu werden.

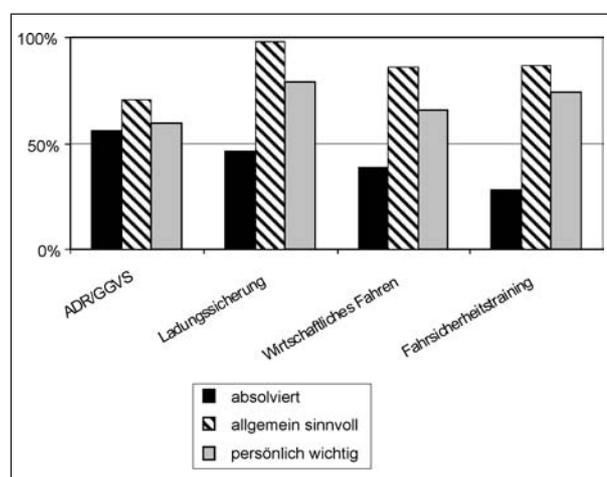
Im Folgenden werden zunächst die am häufigsten auftretenden Schulungsthemen

- ADR/Gefahrgut (GGVS),
- Ladungssicherung,
- wirtschaftliches Fahren und
- Fahrsicherheitstraining

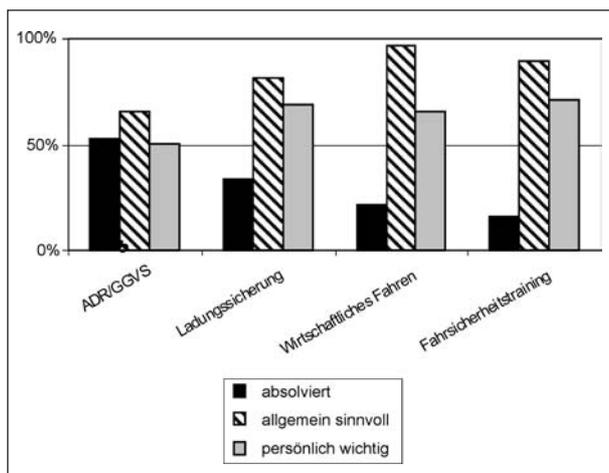
behandelt.

Bei der Darstellung werden zusätzlich die verschiedenen Fahrergruppen mit und ohne Berufskraftfahrerausbildung verglichen. In Bild 11 sind zunächst die Angaben der Berufskraftfahrer mit Ausbildung dargestellt.

Wie Bild 11 zeigt, wurden insbesondere Gefahrgutschulungen (ADR/GGVS) sowie Schulungen zur Ladungssicherung absolviert. Leicht dahinter rangiert die Weiterbildung zum wirtschaftlichen Fahren. Als allgemein sinnvoll werden von den Befragten alle vier Schulungsthemen erachtet, wobei sich persönliche Präferenzen insbesondere auf Themen wie Ladungssicherung und Fahrsicherheitstraining beziehen.



**Bild 11:** Weiterbildungen und Bewertungen von ausgebildeten Berufskraftfahrer (inkl. DDR)



**Bild 12:** Weiterbildungen und Bewertungen von Lkw-Fahrern mit Fahrerlaubnis

Betrachtet man die Aussagen von Fahrern ohne Berufskraftfahrerausbildung, so ergibt sich der in Bild 12 dargestellte Sachverhalt.

Betrachtet man diese Fahrergruppe, so zeigt sich, dass mit Ausnahme von Gefahrgutschulungen insgesamt weniger Qualifizierungsmaßnahmen besucht wurden.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass die Teilnahme an diesen vier häufig genannten Weiterbildungsmaßnahmen bei ausgebildeten Berufskraftfahrern geringfügig stärker ausgeprägt ist als bei Fahrern mit Fahrerlaubnis.

### 6.2.7 Absolvierte Schulungen der Fahrer

In diesem Abschnitt der Erhebung wurden noch zwei weitere Schulungsthemen erhoben. Zum einen handelt es sich um Erste-Hilfe-Maßnahmen, zum anderen hatten die Fahrer die Möglichkeit, Angaben zu speziellen Weiterbildungsmaßnahmen zu machen.

Des Weiteren wurden in diesem Abschnitt auch die Orte bzw. Einrichtungen, in denen die Schulungen in den letzten fünf Jahren absolviert wurden, aufgenommen. Dabei dominieren bei den Gefahrgutlehrgängen die bekannten Weiterbildungseinrichtungen wie DEKRA, TÜV und die IHK. Weitere häufig genannte Weiterbildungseinrichtungen sind Fahrschulen oder die eigene Firma mit entsprechendem Gefahrgutbeauftragten. Teilweise werden die Schulungen im Gefahrgutbereich auch durch externes Lehrpersonal durchgeführt. Zu über 90 % werden die Weiterbildungsmaßnahmen im GGVS-Bereich generell als gut bewertet.

Die Schulungen zur Ladungssicherung werden in den meisten Fällen im eigenen Unternehmen durchgeführt, danach folgen anteilig DEKRA und TÜV. Vereinzelt werden Einrichtungen wie Berufs- und Straßenverkehrsgenossenschaften, Feuerwehr, Bundeswehr etc. genannt. Auch hier werden die Maßnahmen insgesamt zu über 90 % als gut eingeschätzt.

Ebenso liegt bei der Durchführung von Trainingsmaßnahmen zur Fahrsicherheit der Anteil der Kategorie „gut“ bei deutlich über 90 %. Dabei wurde die Mehrheit dieser Veranstaltungen in Rangfolge beim Nutzfahrzeughersteller Mercedes-Benz, bei der DEKRA und vom eigenen Unternehmen durchgeführt. Ein Speditionsunternehmen gab bspw. an, Fahrtrainingsmaßnahmen auf einer Landebahn eines Regionalflugplatzes durchzuführen.

Bei den Schulungen zum wirtschaftlichen Fahren dominieren die Angebote der Nutzfahrzeughersteller, insbesondere erneut mit weitem Abstand die des Marktführers Mercedes-Benz, der andere große Teil der Schulungsmaßnahmen wird durch die Firmen selbst durchgeführt. Dabei werden die Schulungen der Nutzfahrzeughersteller generell als gut bewertet. Der Anteil liegt hier bei rund 80 %. Sonstige Lehrveranstaltungen in den eigenen Firmen oder durch die anderen Weiterbildungseinrichtungen werden von nahezu allen Befragten als gut bewertet.

In Einzelfällen äußerten die Fahrer in diesem Zusammenhang, dass kostenlose Schulungen durch den Fahrzeughersteller bei der Abholung eines neuen Lkw von der eigenen Firma aus Zeit- und Dispositionsgründen nicht angenommen werden. Für die Abholungsfahrten werden in der Regel Pensionäre eingesetzt.

Eine Teilnahme an Erste-Hilfe-Maßnahmen wurde in den letzten fünf Jahren von über 26 % der befragten Lkw-Fahrer angegeben. Dabei dominiert als Lehrinrichtung das Deutsche Rote Kreuz.

Das inhaltliche Angebot an speziellen Schulungen umfasst bei den befragten Fahrern z. B. Flurförderfahrzeugausbildungen, Kranführer-ausbildungen, Einweisungen von neuen Nutzfahrzeugmodellen, Tiertransporte, Technik von Kühlfahrzeugen, Schulungen zur Arbeitssicherheit, Fahren bei Glatteis etc. Knapp 10 % der Lkw-Fahrer haben solche speziellen Schulungen in den letzten fünf Jahren absolviert.

Insgesamt haben etwa 25 % aller Lkw-Fahrer in den letzten fünf Jahren an keinen Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen. Die vergleichende Betrachtung ergibt, dass der Anteil knapp über 18 % bei den ausgebildeten Berufskraftfahrern liegt, während dieser Anteil bei Fahrern mit Fahrerlaubnis etwa 28 % beträgt.

### 6.2.8 Persönliche Präferenzen der Fahrer zu Schulungsthemen

Bei diesem Erhebungsteil hatten die Fahrer folgende Bewertungskategorien zur Auswahl: Es konnte zwischen „unwichtig“, „weniger wichtig“ oder „besonders wichtig“ eine persönliche Wertung zum jeweiligen Schulungsthema abgegeben werden. Dabei wurden die Fahrer vom Erhebungspersonal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Frage nach der Wertung sich nur auf die eigene persönliche Präferenz und das Eigeninteresse in der Zukunft beziehen sollte. Die Frage lautete: „Welche Schulungsinhalte wären für Sie in Zukunft besonders wichtig?“

Dabei ist bei der Betrachtung der Ergebnisse zu bedenken, dass möglicherweise ein Teil der Fahrer bestimmte Weiterbildungsmaßnahmen für sich persönlich für irrelevant oder unwichtig hält, da sein spezifisches Arbeitsfeld davon entweder nicht betroffen ist oder er auch zukünftig kein Interesse hat, in bestimmten Arbeitsfeldern oder Aufgabengebieten, z. B. Gefahrguttransporte, eingesetzt zu werden. Des Weiteren bewerteten einige Fahrer einen Großteil der Schulungsinhalte als unwichtig, da entweder bereits kürzlich Schulungen absolviert worden waren bzw. Kenntnisse im jeweiligen Bereich vorlagen oder das fortgeschrittene Alter und der absehbare Rentenbeginn Schulungsmaßnahmen als nicht mehr sinnvoll erscheinen lassen.

Bei der Auswertung dieser Ergebnisse wurde an dieser Stelle bewusst auf eine Unterteilung zwischen ausgebildeten Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis verzichtet, da im Sinne des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes dies nicht vorgesehen ist und auch Fahrer mit Berufskraftfahrerausbildung sich alle fünf Jahre den Weiterbildungsmaßnahmen unterziehen müssen.

Bild 13 zeigt in Reihenfolge diejenigen Schulungsinhalte, welche die befragten Lkw-Fahrer für sich zukünftig als besonders wichtig erachteten.

Die Angaben der von den Lkw-Fahrern bevorzugten Schulungen, die zukünftig als besonders wichtig

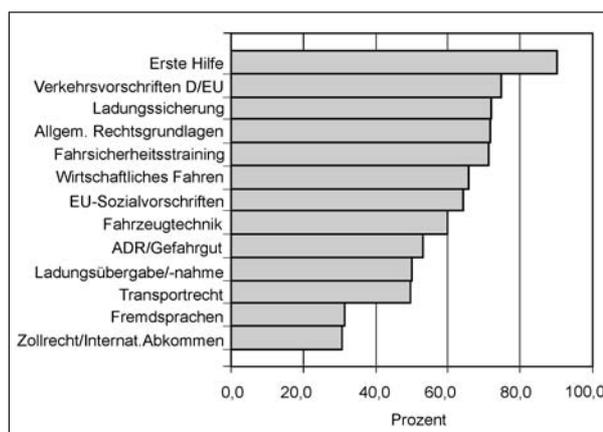


Bild 13: Rangfolge zukünftig wichtiger Schulungsinhalte

Zukünftig wichtige Schulungsinhalte	
Schulungsinhalt	Anteil %
Erste Hilfe	90
Verkehrsvorschriften D/EU	75
Ladungssicherung	72
Allg. Rechtsgrundlagen	72
Fahrsicherheitstraining	71
Wirtschaftliches Fahren	66
EU-Sozialvorschriften	64
Fahrzeugtechnik	60
Gefahrgut	53
Ladungsübergabe	50
Transportrecht	50
Fremdsprachen	32
Zollrecht	31

Tab. 39: Zukünftig wichtige Schulungsinhalte (gerundete Werte)

tig erscheinen, sind in Tabelle 39 nochmals mit den entsprechenden Prozentangaben dargestellt.

### 6.2.9 Persönliche Bemerkungen der Lkw-Fahrer

Zum Abschluss werden im Folgenden Bemerkungen der Fahrer aufgeführt, deren Inhalte häufig angesprochen wurden:

- Von vielen Fahrern werden die zu erwartenden hohen Kosten der Weiterbildungsmaßnahmen sowie mangelnde Zeit für Schulungstermine befürchtet. Weiterhin wird das nicht ausreichende Verständnis von Pkw-Fahrern für die Belange des Schwerverkehrs angemahnt. Nach Meinung der Befragten sollten überdies auch Pkw-Fahrer geschult werden.

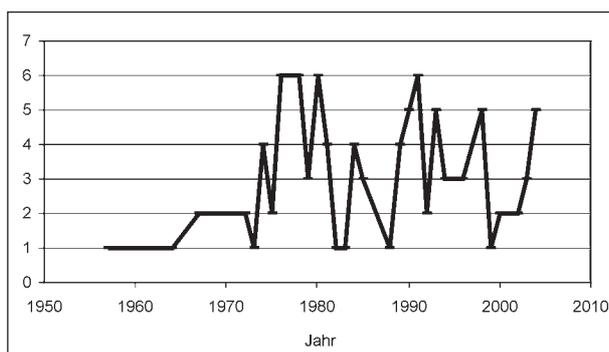
- Oftmals wird befürchtet, dass infolge weiter steigender Kosten für das Fahrpersonal die Konkurrenz osteuropäischer Fahrer und Unternehmen noch stärker wird.
- Viele Fahrer führen die Ursachen von Unfällen in erster Linie auf den enorm hohen Zeitdruck zurück und zweifeln daher an, dass die Neuregelung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge hat.
- Viele Lkw-Fahrer monieren einen extremen Parkplatzmangel an deutschen Autobahnen.
- Es wird angemahnt, dass die Fahrer zu wenig in die Forschungspraxis einbezogen werden und dass Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Transportwirtschaft zu wenig Einblick in die alltäglichen Transport- und Verkehrsprozesse der Fahrer nehmen.

### 6.3 Spezifische Ergebnisse der Fahrerbefragung Klasse D/DE Reisebusverkehr

#### 6.3.1 Berufs- und Führerscheinausbildung

Die meisten befragten Reisebusfahrer verfügen über eine abgeschlossene Berufsausbildung. Dabei verfügt rund ein Drittel der Fahrer über eine fahrrelevante Ausbildung wie z. B. Kfz-Mechaniker o. Ä. Des Weiteren befanden sich in der Stichprobe zwei Fahrer, welche die für die Tätigkeit in Teilen relevante Ausbildung zum Reiseverkehrskaufmann/-frau durchlaufen hatten.

Der Zeitpunkt der Führerscheinausbildung liegt bei Reisebusfahrern durchschnittlich 21 Jahre (Bezugsjahr 2006) zurück. Bild 14 zeigt die Gesamtverteilung der Absolventen in den jeweiligen Jahren.



**Bild 14:** Verteilung Zeitpunkt Führerscheinwerb Reisebusfahrer

Der Anteil an Fahrern, die seit 1999 oder später über eine neue EU-Fahrerlaubnis verfügen, beträgt etwa 6 %. Des Weiteren berichteten einige ältere Reisebusfahrer, deren Busfahrerlaubnisprüfung schon sehr lange zurücklag, im Verlauf der Befragung, dass für die damals weniger als einstündige Führerscheinprüfung zur Erlangung der Fahrerlaubnis für das Führen von Omnibussen ohne weitere Vorbereitungen ein Lastkraftwagen mittlerer Größe verwendet wurde.

Insgesamt haben von den befragten Reisebusfahrern knapp über 66 % die Führerscheinausbildung bei einer privaten Fahrschule absolviert, circa 19 % bei der Bundeswehr. Der Rest entfällt auf Ausbildungseinrichtungen der ehemaligen DDR, der ehemaligen Deutschen Bundesbahn oder weitere kommunale Einrichtungen wie Stadtwerke oder der Polizei. Darüber hinaus wurden vereinzelt auch sonstige Weiterbildungseinrichtungen wie Verkehrsakademien o. Ä. genannt.

Bei der Frage nach der Qualität der eigenen theoretischen und praktischen Fahrausbildung wurde hier aufgrund geringerer Fallzahlen im Reisebusbereich im Vergleich zu den Lkw-Fahrern keine Unterscheidung nach Fahrergruppen oder Ausbildungseinrichtung vorgenommen. Die Reisebusfahrer beurteilten die Qualität ihrer theoretischen Fahrschulung wie folgt: Circa 69 % der Befragten bezeichneten die Fahrschulung als „gut“, knapp über 23 % als „durchschnittlich“ und fast 8 % als „unzureichend“.

Die praktische Fahrschulung wurde von 76 % der Teilnehmer als „gut“ bewertet, von etwa 20 % als „durchschnittlich“ und von knapp 4 % als „unzureichend“.

Des Weiteren beurteilten insgesamt knapp 63 % der Reisebusfahrer die Idee, Fahrschulfahrzeuge auch in voll ausgeladenem Zustand für die Fahrschulung einzusetzen, als sinnvoll. Knapp 33 % beurteilten diese Variante der Fahrausbildung als nicht sinnvoll und etwa 5 % gaben hierzu keine Wertung ab.

#### 6.3.2 Berufskraftfahrerausbildung

In diesem Kapitel werden Bewertungen der Reisebusberufskraftfahrer hinsichtlich der Gründe für die Absolvierung der Ausbildung, zur Rolle und dem Nutzen ihrer eigenen Berufskraftfahrerausbildung dargestellt.

Relevanz für jetzige Anstellung	
Zustimmung %	Ablehnung %
33	67

**Tab. 40:** „Ohne BKF-Ausbildung hätte ich diesen Job nicht“ (gerundet)

Arbeitsalltagsrelevanz	
Zustimmung %	Ablehnung %
53	47

**Tab. 41:** „Die BKF-Ausbildung ist für meinen heutigen Arbeitsalltag nicht mehr relevant“ (gerundet)

Vorbereitung auf Herausforderungen im Fahreralltag	
Zustimmung %	Ablehnung %
47	53

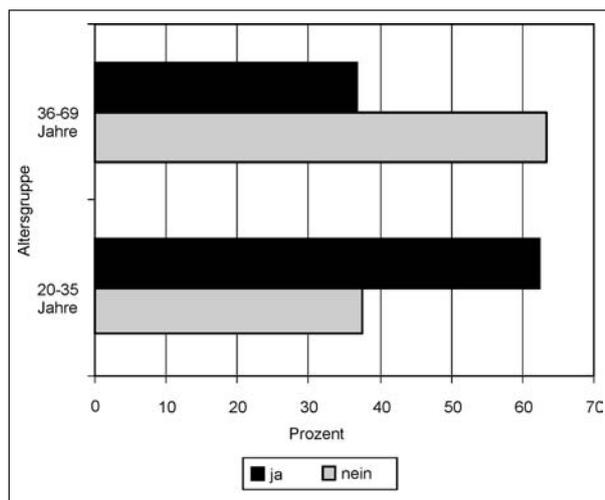
**Tab. 42:** „Die BKF-Ausbildung hat mich gut auf die Herausforderungen als Fahrer vorbereitet“

Höherer Verdienst	
Zustimmung %	Ablehnung %
17	83

**Tab. 43:** „Mein Verdienst ist höher als bei anderen Fahrern“

Bei den Gründen für die Berufskraftfahrerausbildung gibt es keine dominierende Tendenz. Mehrfachnennungen waren bei der Erhebung möglich. Ungefähr 29 % der Fahrer gaben an, die Berufskraftfahrerausbildung als Voraussetzung für den Arbeitsplatz durchlaufen zu haben. Etwa 14 % geben bessere Berufschancen als Grund an, ebenso begründen dies weitere 14 % mit einem besseren Verdienst. Fast genau 11 % haben zum damaligen Zeitpunkt eine Umschulung angetreten. Ungefähr 26 % definieren ihre Tätigkeit des Reisebusfahrens als Traumberuf. Bei der Gruppe der Reisebusfahrer wurde an dieser Stelle aufgrund zu geringer Fallzahlen auf eine Unterscheidung zwischen West- und Ostausbildung verzichtet.

Die befragten Teilnehmer wurden des Weiteren dazu aufgefordert, zu bestimmten Aussagen hinsichtlich der Ausbildung aus aktueller Sicht zustimmende oder ablehnende Bewertungen abzugeben. Die Ergebnisse hierzu werden in den Tabellen 40 bis 43 getrennt zu jeder Aussage dargestellt. Bei den entsprechenden Wertungskategorien gab es nur die Option, der jeweiligen Aussage ganz bzw. eher ja/nein zuzustimmen oder entsprechend abzulehnen. Die Möglichkeit, keine Wertung abzugeben, wurde bewusst ausgeschlossen.



**Bild 15:** Bereitschaft der Fahrer, eine Berufskraftfahrerausbildung bei Kostenübernahme zu absolvieren

Weiterhin wurden bei der Erhebung entsprechend den anderen Fahrergruppen Reisebusfahrer ohne Berufskraftfahrerausbildung nach ihrer Bereitschaft befragt, diese zu absolvieren, wenn durch Dritte die Finanzierung übernommen würde. Ziel dieser Frage war es, das Interesse der Fahrer hinsichtlich einer beruflichen Weiterbildung abzufragen. Die Art oder die Mittel der potenziellen Finanzierung blieben dabei ohne Betracht.

Für diesen angenommenen Fall wären fast 40 % der befragten Reisebusfahrer bereit, die Berufskraftfahrerausbildung zu absolvieren, und knapp über 60 % würden die Ausbildung auch bei vollständiger Finanzierung nicht absolvieren. Damit liegen diese Zahlen unter den Vergleichswerten im Lkw-Bereich. Diese Angaben ändern sich – wie bei der Gruppe der Lkw-Fahrer –, wenn eine Unterteilung in junge und alte Fahrergruppe vorgenommen wird. Die Bereitschaft, die Berufskraftfahrerausbildung bei Kostenübernahme zu absolvieren, ist bei jüngeren Fahrern höher ausgeprägt. In Bild 15 ist der Sachverhalt dargestellt.

### 6.3.3 Absolvierte Schulungen der Fahrer

Wie bereits bei der Untersuchung der Lkw-Fahrer praktiziert wurden auch die Reisebusfahrer zum Thema Weiterbildung befragt. Dabei wurden im ersten Schritt Angaben über die Teilnahme an Weiterbildungen in den letzten drei Jahren erhoben. Bei der Wahl des Zeitraums wurde die Länge auf drei Jahre verkürzt, da die Busfahrer generell nicht von den fünfjährigen Turnusregelungen der Gefahrgutvorschriften im Lkw-Bereich betroffen sind. Somit

Teilnahme an Schulungen in den letzten 3 Jahren – Anteile in %		
Schulungen	BKF	Fahrer mit Fahrerlaubnis
Fahrsicherheitstraining	74	58
Wirtschaftliches Fahren	48	22
Erste Hilfe	32	24
Umgang mit Fahrgästen/ Krisensituation	19	11
Fremdsprachen	16	0
Spezielle Schulungen	6	8

**Tab. 44:** Anteile Teilnahme an Schulungen in den letzten 3 Jahren, Berufskraftfahrer/Fahrer mit Fahrerlaubnis (gerundet)

ist eine zeitnahe und aktuelle Erfassung des Weiterbildungsstandes des Fahrpersonals möglich.

Im nächsten Schritt beurteilten die Befragten den Sinn bestimmter Schulungen im Allgemeinzusammenhang. Die Zielsetzung dieses Abschnittes lag in der Ermittlung von Schulungsinhalten, welche für alle Fahrer einen sinnvollen Lehrinhalt implizieren. Im letzten Abschnitt wurden dann persönliche Präferenzen der Fahrer hinsichtlich unterschiedlichster Weiterbildungsoptionen erhoben. Hier wurde bewusst die Auswahl an Schulungsthemen sehr umfangreich gehalten, um der großen Bandbreite der verschiedenen Anforderungen im Busreiseverkehr, z. B. mögliche Sprachkenntnisse o. a., gerecht zu werden.

Tabelle 44 zeigt den Weiterbildungsstand im Reisebusverkehr bzw. die prozentuale Verteilung der Häufigkeit bestimmter Schulungen, an denen die Fahrer in den letzten drei Jahren teilgenommen haben.

Des Weiteren hatte von den ausgebildeten Berufskraftfahrern ein Teilnehmer die Weiterbildung zum so genannten qualifizierten RDA-Buspiloten absolviert und ein weiterer Teilnehmer eine Brandschutzschulung. Bei den Fahrern mit Fahrerlaubnis hatten zwei Teilnehmer die Weiterbildung zum RDA-Buspiloten absolviert, je ein weiterer befragter Busfahrer eine Schulung zu Rechts- und Sozialvorschriften, zum Thema Sicherheit der Fahrgäste und zum Bereich Technik.

### 6.3.4 Bewertungen von Schulungsinhalten

Der nächste Erhebungsabschnitt betraf die Schulungsinhalte, welche in Form von Weiterbildungs-

maßnahmen generell für alle Fahrer als sinnvoll bezeichnet werden können. Vor dem Hintergrund der neuen Regelungen des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und der Aktualität des Themas wurde keine Unterteilung zwischen ausgebildeten Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis vorgenommen.

Ungefähr 98 % beurteilen ein Fahrsicherheitstraining als sinnvolle Schulungsmaßnahme, ebenso befürworten 95 % Erste-Hilfe-Kurse als sinnvoll. Circa 74 % der Reisebusfahrer halten Schulungen zum wirtschaftlichen Fahren für relevant, 70 % den Umgang mit Fahrgästen sowie das Verhalten in Krisensituationen. Das Wissen zum Umgang mit Fahrgästen wird von etwa 69 % als sinnvoll erachtet, während etwa 52 % Fremdsprachenschulungen für relevant halten. Weitere spezielle Schulungen wurden von den Reisebusfahrern nicht genannt, obwohl einige Teilnehmer der Erhebung bereits an den im vorherigen Abschnitt dargestellten speziellen Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen hatten.

### 6.3.5 Persönliche Präferenzen der Fahrer zu Schulungsthemen

Bei dieser Erhebungsteil hatten die Reisebusfahrer entsprechend der Befragung im Lkw-Bereich folgende Bewertungskategorien zur Auswahl: Es konnte zwischen „unwichtig“, „weniger wichtig“ oder „besonders wichtig“ eine persönliche Wertung zum jeweiligen Schulungsthema abgegeben werden. Auch in diesem Fall wurden die Fahrer vom Erhebungspersonal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Frage nach der Wertung sich nur auf die eigene persönliche Präferenz und das Eigeninteresse in der Zukunft beziehen sollte.

Die Frage lautete: „Welche Schulungsinhalte wären für Sie in Zukunft besonders wichtig?“ Die Auswahl der verschiedenen Schulungsinhalte entsprach den Themen, welche für alle Fahrergruppen von gleicher Relevanz sind. Die entsprechenden Auswahlmöglichkeiten standen bereits den Lkw-Fahrern zur Verfügung. Ergänzt wurde die Auswahl für die speziellen Belange des Busverkehrs. Dabei ist bei der Betrachtung der Ergebnisse auch bei dieser Fahrergruppe zu bedenken, dass möglicherweise ein Teil der Fahrer bestimmte Weiterbildungsmaßnahmen für sich persönlich für irrelevant oder unwichtig hält, da sein spezifisches Arbeitsfeld davon entweder nicht betroffen ist oder er auch zukünftig kein Interesse hat, bestimmte Arbeitsfelder oder Aufga-

Zukünftig wichtige Schulungsinhalte	
Schulungsinhalt	Anteil in %
Erste Hilfe	86
Fahrsicherheitstraining	86
Verkehrsvorschriften D/EU	74
EU-Sozialvorschriften	71
Allgemeine Rechtsgrundlagen	69
Fahrzeugtechnik	63
Wirtschaftliches Fahren	60
Fremdsprachen	51
Umgang Fahrgäste/Verhalten Krisensituation	41
EU-Mautsysteme	23

**Tab. 45:** Anteile zukünftig wichtiger Schulungsinhalte der Reisebusfahrer (gerundete Werte)

bengebiete z. B. Busreisen ins gesamte europäische Ausland o. a., zu absolvieren. Des Weiteren bewerteten einige Fahrer einen Großteil der Schulungsinhalte als unwichtig, da entweder bereits kürzlich Schulungen absolviert worden waren bzw. Kenntnisse im jeweiligen Bereich vorlagen oder das fortgeschrittene Alter und der absehbare Rentenbeginn Schulungsmaßnahmen als nicht mehr sinnvoll erscheinen lassen.

### 6.3.6 Persönliche Anmerkungen der Fahrer

Im Rahmen der Erhebung wurde den Reisebusfahrern Raum für Anmerkungen gegeben, den die Befragten auch in Anspruch genommen haben. So kritisiert ein Teil der Reisebusfahrer die Tatsache, dass es mittlerweile möglich ist, junge Fahrer sowohl ohne Lkw-Führerschein als auch ohne entsprechende Fahrerfahrung bereits im internationalen Reiseverkehr einzusetzen. Die Befragten erachten die bisherige Regelung mit der doppelten Fahrerlaubnis aufgrund der hohen Verantwortung, welche die Fahrer tragen, für weitaus besser. Vor dem Hintergrund, dass für das Fahren von Reisebussen kein Lkw-Führerschein notwendig ist, halten die Befragten ein obligatorisches Fahrsicherheitstraining bei jungen Fahrern für unabdingbar.

Zudem werden die zu erwartenden hohen Kosten der EU-Neuregelung kritisiert. In diesem Zusammenhang wird bspw. angemerkt, dass auch ältere und damit erfahrene Fahrer von der EU-Neuregelung 2003/59 EG ebenso betroffen sind. Von den Befragten wird dieser Sachverhalt als nicht sinnvoll erachtet.

## 6.4 Ergebnisse der Fahrerbefragung Klasse D/DE Linienbusverkehr

### 6.4.1 Berufs- und Führerscheinausbildung

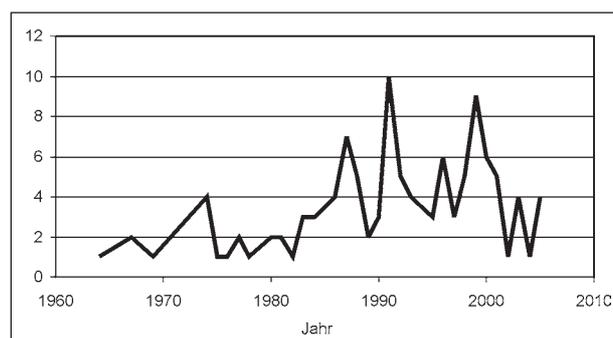
Ein Großteil der befragten Linienbusfahrer verfügt über eine abgeschlossene Berufsausbildung. Der Anteil beträgt knapp 73 %. In diesem Zusammenhang haben allerdings nur rund 10 % der Befragten eine fahrrelevante Ausbildung wie z. B. Kfz-Mechaniker o. Ä. absolviert. Der Anteil dieser Fahrer ist damit deutlich geringer ausgeprägt als im Reisebus- oder Lkw-Bereich.

Darüber hinaus gibt es keine Berufsgruppe in der Stichprobe der Linienbusfahrer, welche überproportional häufig vertreten ist. Dieser Trend wurde auch in den Unternehmensgesprächen im ÖPNV-Bereich bestätigt. Einige Vertreter von Unternehmen des ÖPNV gaben an, dass die Tätigkeit als Linienbusfahrer nicht aus direktem Interesse ausgeübt wird, sondern aus dem Bedürfnis und der Möglichkeit, einen Arbeitsplatz zu erhalten.

Der Zeitpunkt der Führerscheinausbildung liegt bei Linienbusfahrern durchschnittlich 15 Jahre (Bezugsjahr 2006) zurück. Bild 16 zeigt die Gesamtverteilung der Absolventen in den jeweiligen Jahren.

Der Anteil an Fahrern, die seit 1999 oder später über eine neue EU-Fahrerlaubnis verfügen, beläuft sich auf insgesamt 27 %.

Insgesamt haben von den befragten Linienbusfahrern fast 77 % die Führerscheinausbildung bei einer privaten Fahrschule absolviert, 9 % nutzten die Bundeswehr und der Rest entfällt auf Ausbildungseinrichtungen der ehemaligen DDR, weiterer Ostblockstaaten sowie Ausbildungsstätten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Weiterhin wurden auch häufiger sonstige Weiterbildungseinrichtungen wie DEKRA oder Verkehrsakademien genannt.



**Bild 16:** Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs von Linienbusfahrern

Bei der Frage nach der Qualität der eigenen theoretischen und praktischen Fahrausbildung wurde hier ebenfalls aufgrund geringerer Fallzahlen im Vergleich zu den Lkw-Fahrern keine Unterscheidungen hinsichtlich Fahrergruppen oder Ausbildungseinrichtungen vorgenommen.

Die Linienbusfahrer beurteilten die Qualität ihrer theoretischen Fahrschul Ausbildung folgendermaßen: Knapp 77 % antworteten mit „gut“, etwa 16 % beurteilten die theoretische Fahrschul Ausbildung als „durchschnittlich“ und 7 % als „unzureichend“. Die praktische Fahrschul Ausbildung wurde von fast 84 % der Teilnehmer als „gut“ bewertet, von 9 % als „durchschnittlich“ und von 8 % als „unzureichend“.

Des Weiteren beurteilten insgesamt 68 % der Linienbusfahrer die Idee als sinnvoll, Fahrschulfahrzeuge auch in voll ausgeladenem Zustand für die praktische Fahrschul Ausbildung einzusetzen. Fast 30 % beurteilten diese Variante der Fahrausbildung als nicht sinnvoll. Der Rest der Befragten gab hier keine Wertung ab.

#### 6.4.2 Berufskraftfahrerausbildung

In diesem Kapitel werden die Bewertungen der Berufskraftfahrer im Linienbusverkehr hinsichtlich ihrer Gründe, die entsprechende Ausbildung einzuschlagen, der Rolle und des Nutzens der eigenen Berufskraftfahrerausbildung dargestellt. Es ist festzustellen, dass es bei den Gründen, die zur Wahl der Berufskraftfahrerausbildung geführt haben, keine dominierende Tendenz gibt. Mehrfachnennungen waren bei der Erhebung jeweils möglich.

Etwa 19 % der Fahrer gaben an, die Berufskraftfahrerausbildung als Voraussetzung für den Arbeitsplatz absolviert zu haben. Etwa 36 % rechneten mit besseren Berufschancen, ebenso begründeten dies etwa 7 % mit einem höheren Verdienst. Fast 17 % haben zum damaligen Zeitpunkt eine Umschulung angetreten.

13 % der Linienbusfahrer definieren ihre Tätigkeit als Wunschberuf. Ebenso wie bei der Gruppe der Reisebusfahrer wurde an dieser Stelle aufgrund zu geringer Fallzahlen in dieser Stichprobe auf eine Differenzierung zwischen West- und Ostausbildung verzichtet. Bei der Beantwortung dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich.

Bei den weiteren Gründen wurden verschiedene Bedingungen zur Erlangung der Ausbildung ge-

Relevanz für jetzige Anstellung	
Zustimmung %	Ablehnung %
26	74

Tab. 46: „Ohne BKF-Ausbildung hätte ich diesen Job nicht“ (gerundete Werte)

Arbeitsalltagsrelevanz	
Zustimmung %	Ablehnung %
50	50

Tab. 47: „Die BKF-Ausbildung ist für meinen heutigen Arbeitsalltag nicht mehr relevant“ (gerundete Werte)

Vorbereitung auf Fahrerherausforderungen	
Zustimmung %	Ablehnung %
78	22

Tab. 48: „Die BKF-Ausbildung hat mich gut auf die Herausforderungen als Fahrer vorbereitet“ (gerundete Werte)

Höherer Verdienst	
Zustimmung %	Ablehnung %
4	96

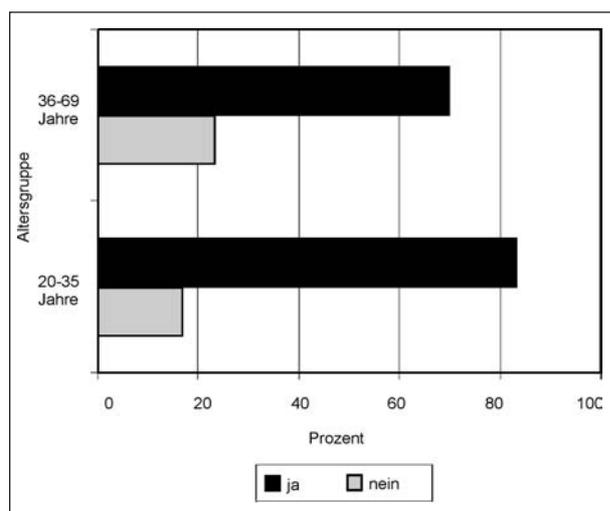
Tab. 49: „Mein Verdienst ist höher als bei anderen Fahrern“ (gerundete Werte)

nannt. Hierbei handelte es sich um folgende Aspekte:

- Fahrdiensttätigkeiten bei der Bundeswehr,
- Ausbildungspflicht bei den Armeen von Staaten des ehemaligen Warschauer Paktes,
- Voraussetzung zur Erlangung einer Konzession,
- soziale Absicherung.

Die befragten Teilnehmer wurden auch hier gebeten, hinsichtlich bestimmter Aussagen zur Berufskraftfahrerausbildung aus ihrer aktuellen praktischen Sicht zustimmende oder ablehnende Bewertungen abzugeben. Die Ergebnisse hierzu werden in den Tabellen 46 bis 49 dargestellt.

Im Falle der Übernahme der Finanzierungskosten für die Berufskraftfahrerausbildung wären 71 % der befragten Linienbusfahrer bereit, diesen Ausbildungsgang im Nachhinein zu absolvieren. Knapp 23 % würden die Ausbildung auch bei vollständiger Finanzierung ablehnen. Damit liegen diese Zahlen unter den Vergleichswerten im Lkw-Bereich. Die Angaben ändern sich jedoch wie bei der Gruppe



**Bild 17:** Anteile Bereitschaft Linienbusfahrer, Berufskraftfahrerausbildung bei Kostenübernahme zu absolvieren

der Lkw- und Reisebusfahrer bei einer Unterteilung in junge und alte Fahrergruppe. Es ist festzustellen, dass die Bereitschaft bei jüngeren Fahrern, die Berufskraftfahrerausbildung bei Kostenübernahme zu absolvieren, im Linienbusbereich mit über 80 % deutlich höher ausgeprägt ist. Bild 17 stellt diesen Sachverhalt im Überblick dar.

### 6.4.3 Absolvierte Schulungen

Die Linienbusfahrer wurden ebenfalls zu generell sinnvollen Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen befragt. Dabei wurden im ersten Schritt Angaben über die Teilnahme an Weiterbildungen in den letzten drei Jahren gemacht. Bei der Wahl des Zeitraums wurde wie im Bereich des Fahrpersonals im Reisebusverkehr die Länge des Intervalls auf drei Jahre verkürzt.

Im nächsten Schritt beurteilten die Befragten die Notwendigkeit und den Nutzen von bestimmten Schulungen. Der Schwerpunkt dieses Abschnittes lag in der Ermittlung, inwieweit bestimmte Schulungsinhalte generell für alle Fahrer einen sinnvollen Lehrinhalt darstellen. Schließlich wurden auch die persönlichen Präferenzen der Fahrer hinsichtlich unterschiedlichster Weiterbildungsoptionen erhoben.

Im Rahmen dieser Stichprobe wurde eine Unterteilung zwischen allgemein üblichen Weiterbildungsmaßnahmen und den turnusgemäß im ÖPNV vorgeschriebenen Dienstunterrichten vorgenommen. Diese Differenzierung war notwendig, um Weiterbildungsmaßnahmen der Fahrer, die auf Eigeninitiati-

Teilnahme an Schulungen in den letzten 3 Jahren – Anteile in %		
Schulungen	BKF	Fahrer mit Fahrerlaubnis
Fahrsicherheitstraining	6	9
Wirtschaftliches Fahren	0	4
Erste Hilfe	3	5
Fremdsprachen	0	0

**Tab. 50:** Anteile Teilnahme an Schulungen in den letzten 3 Jahren von BKF/Fahrern mit Fahrerlaubnis (gerundete Werte)

ve erfolgen, erfassen zu können. Als Beispiel ist in diesem Zusammenhang ein Fahrer zu nennen, der während seiner Urlaubs- bzw. Ausgleichszeit regelmäßig an einem Fahrsicherheitstraining teilnimmt. Ein solches Training wurde von Seiten des betreffenden ÖPNV-Betriebes als nicht notwendig erachtet bzw. die Teilnahme des Fahrers als nicht erwünscht angesehen.

Auf die besonderen Inhalte der jeweiligen Dienstunterrichten wird nochmals separat eingegangen. Allerdings sind aufgrund bestimmter Themeninhalte Überschneidungen bei den Angaben zu Teilnahmen an Schulungen möglich. Dies resultiert aus der mitunter gleichzeitigen Vermittlung des Themas in Dienstunterrichten.

Tabelle 50 zeigt den Weiterbildungsstand im Linienbusverkehr bzw. die prozentuale Verteilung der Häufigkeit bestimmter Schulungen, an denen die Fahrer in den letzten drei Jahren teilgenommen haben. Die dargestellten Schulungsinhalte sind nach den Ergebnissen aus den Unternehmensbefragungen in den jeweiligen Dienstunterrichten der Fahrer eher selten oder gar nicht vertreten. Vor allem dienen sie hier dem Vergleich der tatsächlichen Weiterbildungsqualifikation zwischen Fahrern mit Fahrerlaubnis und ausgebildeten Berufskraftfahrern.

Des Weiteren hatte von den ausgebildeten Berufskraftfahrern ein Teilnehmer eine Unternehmerprüfung absolviert. Bei den Fahrern mit Fahrerlaubnis hatte ein befragter Busfahrer die Ausbildung zum Kraftverkehrsmeister durchlaufen, ein weiterer Befragter hatte die gleiche Qualifikation im Zuge einer Ausbildung zum Triebfahrzeugführer von Stadtbahnen abgeschlossen.

Außerhalb der Dienstunterrichten haben insgesamt 80 % der Linienbusfahrer in den letzten drei Jahren keine weiteren Schulungen absolviert.

#### 6.4.4 Dienstunterrichte

Insgesamt haben knapp über 70 % der Linienbusfahrer in den letzten drei Jahren an Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen in Form von Dienstunterrichten teilgenommen. Häufig vorkommende Themen und Inhalte der Unterrichte sind z. B. Tarifwesen, spezielle Streckenkenntnisse für bestimmte Linien, Verantwortungsbereiche des Fahrers auch außerhalb der Fahrtätigkeit, spezielles Verhalten gegenüber bestimmten Situationen in Zusammenhang mit Fahrgästen, Betriebsinterna sowie spezielle Themen etwa Schülerprojekte zur Gewaltprävention oder besondere markenspezifische Fahrzeugmerkmale der Busse.

Im weiteren Abschnitt der Erhebung wurden die teilnehmenden Linienbusfahrer gebeten, sich zu Schulungsinhalten als generell sinnvolle Weiterbildungsmaßnahmen für alle Fahrer zu äußern. Vor dem Hintergrund des in Kraft getretenen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes und der Aktualität des Themas wurde keine Unterteilung zwischen ausgebildeten Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis vorgenommen.

Circa 94 % der Befragten beurteilten ein Fahrersicherheitstraining generell als sinnvoll. Danach folgen Erste-Hilfe-Maßnahmen mit 88 %. 77 % der Linienbusfahrer halten Schulungen zum wirtschaftlichen Fahren für sinnvoll, weitere 74 % Schulungen zum Umgang mit Fahrgästen sowie ein Verhalten in Krisensituationen. Das Wissen im Umgang mit Fahrgästen wird von etwa 71 % und von circa 27 % der Fremdsprachenunterricht für bedeutsam erachtet.

Darüber hinaus wurde von den Linienbusfahrern eine ganze Reihe weiterer als allgemein sinnvoll erachteter Schulungsthemen aufgezählt. Dazu gehören z. B. Themen wie weiterführende technische Schulungen, spezielle Fahrerschulungen wie z. B. bei Glatteis, Problemfelder wie Mobbing unter Kollegen oder Regeln der Stressbewältigung.

#### 6.4.5 Persönliche Präferenzen zu Schulungsthemen

Bei diesem Erhebungsabschnitt hatten die Linienbusfahrer entsprechend der Befragung im Lkw- und Reisebusbereich verschiedene Bewertungskategorien zur Auswahl. Es konnte eine persönliche Wertung zwischen „unwichtig“, „weniger wichtig“ oder „besonders wichtig“ zum jeweiligen Schulungsthema abgegeben werden. Dabei wurden die Fahrer

Zukünftig wichtige Schulungsinhalte	
Schulungsinhalt	Anteil in %
Erste Hilfe	88
Fahrsicherheitstraining	83
Allg. Rechtsgrundlagen	71
Verkehrsvorschriften D/EU	63
Tarifwesen	60
Wirtschaftliches Fahren	59
EU-Sozialvorschriften	58
Fahrzeugtechnik	57
Umgang Fahrgäste/Verhalten Krisensituation	51
Fremdsprachen	24

Tab. 51: Zukünftig wichtige Schulungsinhalte Linienbusfahrer (gerundete Werte)

darauf hingewiesen, dass die Beantwortung der Frage sich ausschließlich auf die eigene persönliche Präferenz und das Eigeninteresse in der Zukunft bezieht. Die konkrete Frage lautete: „Welche Schulungsinhalte wären für Sie in Zukunft besonders wichtig?“ Die Ergebnisse sind in Tabelle 51 zusammenfassend dargestellt.

#### 6.4.6 Persönliche Bemerkungen der Linienbusfahrer

Im Untersuchungsteil der Linienbusfahrer wurde den Befragten ebenfalls die Möglichkeit für persönliche Bemerkungen gegeben. Auch hier machte eine Vielzahl der Fahrer Gebrauch davon. Nachfolgend sind die wichtigsten Nennungen zusammengefasst:

- Viele Busfahrer im ÖPNV beklagten überlange Arbeitszeiten mit wechselnden Schichtdiensten und fehlender betrieblicher Infrastruktur zur Erholung. Des Weiteren haben nach Angabe dieser Befragten der Stress und psychische Druck durch Arbeitszeitanforderungen, Fahrgastverhalten und betriebliche Restriktionen stark zugenommen.
- Sehr viele Fahrer im ÖPNV bewerten zwar das Schulungsprogramm des wirtschaftlichen Fahrens als sinnvoll, weisen aber darauf hin, dass die teilweise extrem eng getakteten Fahrpläne im Stadtverkehr keine wirtschaftliche Fahrweise zulassen. Ansonsten, so wird betont, seien die Fahrplanzeiten nicht einzuhalten.
- Es wird auf die speziellen Regeln des amerikanischen ÖPNV verwiesen, der den Busfahrern,

insbesondere bei der Schulbusbeförderung, gegenüber dem Pkw-Verkehr mehr Sonderrechte einräumt und somit die Sicherheit erhöht und den Arbeitsalltag erleichtert.

## 6.5 Ergebnisse der Fahrerbefragung 3,5 t bis 7,5 t

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Befragung von Fahrern der Fahrzeugkategorie 3,5 t bis 7,5 t dargestellt. Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen im Bereich der Fahrermerkmale und der Aspekte der Weiterbildung.

### 6.5.1 Führerscheinausbildung

Wie bereits dargestellt konnten 101 Fahrer der Kategorie 3,5 t bis 7,5 t in die Untersuchung einbezogen werden. Die Verteilung auf die jeweiligen Führerscheinklassen ist in Tabelle 52 dargestellt.

Parallel zu dieser Erhebung wurden zusätzliche Expertengespräche zur Führerscheinausbildung geführt. Dabei wurde deutlich, dass die Führerscheinklasse C1/C1E auf dem Fahrschulbildungssektor von geringer Bedeutung ist. Von Seiten der Fahrschulen wird häufig empfohlen, für einen relativ geringen Mehrpreis die Ausbildung der Klasse C zu absolvieren, welche das Führen von schweren Lkw ohne Hänger ermöglicht.

Daher sind auf dem Fahrschulsektor entsprechend den geringen Ausbildungszahlen im Bereich C1 nur sehr wenige Ausbildungsfahrzeuge vorhanden. Die Hintergrundinformationen aus diesen Expertengesprächen wurden bei der Erhebung bestätigt. Nur ein Teilnehmer verfügte über die Führerscheinklasse C1.

Führerscheinklasse	Anzahl Befragte
Klasse 3	44
Klasse C1E umgeschrieben	22
Klasse 2/CE	33
Klasse C1	1
Klasse B (DDR)	1
Summe	101

Tab. 52: Anzahl der durchgeführten Interviews gegliedert nach Führerscheinklasse

### 6.5.2 Berufsausbildung

Insgesamt verfügen knapp 79 % aller befragten Fahrer von Fahrzeugen der Kategorie 3,5 t bis 7,5 t über eine abgeschlossene Berufsausbildung. Knapp 10 % der Fahrer hatten eine für diese Fahrzeugkategorie teilweise relevante Ausbildung zum Kfz-Mechaniker oder sonstige mechanikorientierte Ausbildungen durchlaufen, ansonsten waren fast sämtliche allgemein häufiger vertretenen Ausbildungsvarianten vertreten. Zu den angetroffenen Ausbildungen gehörte ein Großteil des in Deutschland angebotenen Spektrums wie z. B. Bäcker, Einzelhandelskaufmann, Gärtner, Konditor, Maler, Elektriker, Metzger, Raumausstatter und viele andere. Teilweise waren die genannten Berufe relevant für Tätigkeiten, die nicht den direkten Fahrbetrieb betreffen, sondern die Liefer- oder Servicetätigkeiten, z. B. das Anliefern und Zusammenbauen von Möbeln im Werkverkehr.

### 6.5.3 Rolle der Berufskraftfahrerausbildung

Die Rolle der Berufskraftfahrerausbildung ist in dieser Fahrzeugkategorie nahezu unbedeutend. Da in der Stichprobe nur ein einziger Fahrer mit der notwendigen Fahrerlaubnis 2/CE mit diesem Ausbildungshintergrund angetroffen wurde, sind zum Thema Berufskraftfahrerausbildung in dieser Fahrzeugklasse keine weiteren Auswertungen möglich.

### 6.5.4 Absolvierte Schulungen

Insgesamt haben rund 55 % der Fahrer der Fahrzeugklasse 3,5 t bis 7,5 t in den letzten fünf Jahren eine Schulung absolviert. Dabei lässt sich zwischen der Häufigkeit von Weiterbildungsmaßnahmen und dem Besitz der unterschiedlichen Führerscheinklassen für schwere Lkw (2/CE) und Pkw/kleiner Lkw (3/C1E) nahezu keine Korrelation feststellen. Hieraus kann abgeleitet werden, dass die erworbene Führerscheinklasse und eine entsprechend unterschiedliche Fahrerfahrung keinen Einfluss auf die Häufigkeit von Weiterbildungsmaßnahmen in dieser Fahrzeugklasse haben. Offenbar wird die Teilnahme an Schulungen in erster Linie durch den jeweiligen Tätigkeitscharakter (z. B. Schulungen zum Kundenumgang) bestimmt.

Tabelle 53 zeigt die Fahreranteile für die verschiedenen Weiterbildungsmaßnahmen, an denen in den letzten fünf Jahren teilgenommen wurde.

Schulung	Teilnahme in %
ADR/Gefahrgut	27
Ladungssicherung	21
Erste Hilfe	17
Spezielle Schulungen	16
Fahrsicherheitstraining	6
Wirtschaftliches Fahren	6

**Tab. 53:** Gesamtübersicht Teilnahme an spezifischen Schulungen 3,5 t bis 7,5 t (gerundete Werte)

Bei den speziellen Schulungen wurden folgende spezifische Weiterbildungsmaßnahmen aufgeführt:

- Umgang mit Kunden,
- Geschicklichkeitsfahren und weitere Fahrschulungen,
- fahrzeugspezifisch bezogene Informationsschulungen und
- Flurförderfahrzeugausbildung („Staplerschein“).

### 6.5.5 Bewertungen und Präferenzen zu Schulungsthemen

Im weiteren Verlauf wurden die Fahrer der Fahrzeugklasse C1E gefragt, inwieweit sie die abgefragten Schulungsthemen allgemein bzw. generell als sinnvolle Weiterbildungsmaßnahmen erachten. Die Fahrer, welche den Themen allgemein als sinnvoll zustimmen, sind in Tabelle 54 dargestellt.

Insgesamt zeigt sich, dass für nahezu alle Fahrer dieser Fahrzeugkategorie Schulungen zum Thema Ladungssicherung von Interesse sind, ebenso wird von einem sehr großen Anteil ein Fahrsicherheitstraining als sinnvoll erachtet. Weitere Themen betreffen den Umgang mit Kunden (76 %) sowie Schulungen zum wirtschaftlichen Fahren (74 %). Zwei Drittel der befragten Fahrer interessieren sich für das Thema Ladungsübergabe, für weitere 63 % sind Gefahrgutschulungen wichtig.

Zusätzlich zu den hier dargestellten Schulungsthemen wurden von einigen Befragten weitere Punkte genannt. Hierbei handelt es sich um folgende Themenbereiche:

- Lkw-Technik,
- spezielle Montageschulungen,
- Verhalten im Straßenverkehr,
- Verkehrszeichen,

Schulungsinhalt	Zustimmung in %
Ladungssicherung	96
Fahrsicherheitstraining	88
Kundenumgang	76
Wirtschaftliches Fahren	74
Ladungsübergabe	66
ADR/Gefahrgut	63

**Tab. 54:** Anteile Fahrerzustimmung 3,5 t bis 7,5 t spez. Schulungsthema allgemein sinnvoll (gerundete Werte)

Schulungsinhalt	Anteil in %
Erste Hilfe	94
Ladungssicherung	79
Allg. Rechtsgrundlagen	75
Verkehrsvorschriften	74
Fahrsicherheitstraining	68
Fahrzeugtechnik	60
Wirtschaftliches Fahren	59
EU-Sozialvorschriften	49
Ladungsübergabe	41
ADR/Gefahrgut	38
Fremdsprachen	22

**Tab. 55:** Zukünftig wichtige Schulungsinhalte, Lkw-Fahrer 3,5 t bis 7,5 t (gerundete Werte)

- Konfliktbewältigung,
- „Staplerschein“.

Entsprechend den anderen befragten Fahrergruppen wurden auch diese Fahrer nach den von ihnen in der Zukunft als wichtig erachteten Schulungsthemen befragt. Die entsprechenden Angaben der Befragten, welche das spezifisch abgefragte Schulungsthema in Zukunft als wichtig erachten, sind in Tabelle 55 dargestellt.

Die persönlichen Präferenzen der Fahrer sind teilweise deckungsgleich mit denjenigen Schulungsmaßnahmen, die als allgemein sinnvoll erachtet werden. Jeweils zwei Drittel der Fahrer oder mehr schätzen die Themen Erste Hilfe, Ladungssicherung, allgemeine Rechtsgrundlagen, Verkehrsvorschriften in Deutschland und Europa, Fahrsicherheitstraining für sich selbst als wichtig ein.

Eine Mehrheit der Befragten erachtet auch Themen wie Fahrzeugtechnik und wirtschaftliches Fahren als wichtig. Die weiteren genannten Schulungsthemen werden offenbar von anteilig verschieden

großen Fahrergruppen jeweils dann als persönlich wichtig erachtet, sofern der jeweilige Einsatzzweck es erfordert.

### 6.5.6 Persönliche Bemerkungen der Fahrer 3,5 t bis 7,5 t

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Wunsch nach persönlichen Bemerkungen bei Fahrern dieser Fahrzeuggrößenkategorie deutlich geringer ausgefallen ist als bei Fahrern der Führerscheinklasse 2/CE. In diesem Zusammenhang spielte häufig der Zeitmangel eine Rolle. Ein Großteil der Fahrer trat direkt nach Beendigung des Interviews die Weiterfahrt an.

Anmerkungen gab es wiederholt zum Thema Arbeitszeit bzw. Umfang der Touren. Dabei wurde von diesen Fahrern explizit darauf hingewiesen, dass der Umfang der Arbeitszeit und die daraus resultierende Stressbewältigung die generell negativ bewertete Situation im reinen Fernverkehrsgewerbe der Klassen 2/CE teilweise noch übertreffen.

## 6.6 Unternehmensbefragungen

### 6.6.1 Struktur der befragten Unternehmen

Im Rahmen der Konzeption des Forschungsprojektes wurden die Unternehmensbefragungen auf Basis verschiedener Strukturmerkmale im gesamten Bundesgebiet durchgeführt. Um eine möglichst praxisnahe Auswahl von Unternehmen zu erreichen, wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Unternehmensgröße (nach Beschäftigten, Anzahl Fahrer),
- Unternehmensstandort (Ballungsraum, ländlicher Raum),
- Leistungsangebot (Transportunternehmer, Logistikdienstleister),
- Konzernbetrieb/mittelständischer Unternehmer.

Zusätzlich konnte ein Interview mit einem dänischen Unternehmen geführt werden, um so einen Einblick in die Situation der Aus- und Weiterbildung in Dänemark zu erhalten.

Um ein möglichst breites Bild der Expertenmeinungen aus der Branche zu erhalten, wurden Unternehmen unter Berücksichtigung verschiedener Auswahlkriterien kontaktiert und anschließend interviewt. Bei den Kriterien wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

	Straßen- güter- verkehr	Reise- bus	Linien- bus
Kleinbetriebe bis 50 Fahrer	11	9	1
Mittelständ. Betriebe > 50 bis 200 Fahrer	6	1	4
Größere mittelständ. Betriebe >200 Fahrer bis 500 Fahrer	1		1
Großbetriebe > 500 Fahrer	2		5
Summe	20	10	11

Tab. 56: Anzahl befragter Unternehmen gegliedert nach Unternehmenstyp und Betriebsgröße

- Unternehmenstyp
  - Spedition, Güterkraftverkehrsunternehmen,
  - Reisebusunternehmen,
  - Linienbusunternehmen (ÖPNV).
- Betriebsgröße
  - Kleine und mittelständische Unternehmen,
  - Großbetriebe/Verkehrsverbände.
- Ausreichende Anzahl eigener Fahrer bzw. eigener Fuhrpark.

Die Struktur der befragten Betriebe ergibt sich aus Tabelle 56.

Bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs wurde auch ein Industrieunternehmen mit eigenem Werkverkehr in die Untersuchung einbezogen.

Der eingesetzte Frageleitfaden zur Unternehmensbefragung enthält insgesamt 23 Fragen, die rund um das Thema Ausbildung, Qualifizierung und Weiterbildung von Kraftfahrern Aufschluss über die Situation und Einschätzungen in den Unternehmen geben sollten. Dabei sind konkret Fragen zur Ausbildungssituation im Unternehmen, zu Einstellungskriterien, Prioritäten zu Aus- und Weiterbildungsinhalten, Einschätzungen in Bezug auf die neue Richtlinie und weitere enthalten.

Die Befragung wurde in persönlichen Gesprächen, für die in Regel jeweils rund eine Stunde benötigt wurde, mit den verantwortlichen Mitarbeitern (Vertreter der Geschäftsleitung, Ausbildungsleiter, Vertreter der Fahrpersonalleitung) vor Ort durchgeführt. Die entsprechenden Antworten bzw. Stellungnahmen der Ansprechpartner wurden ausführlich dokumentiert.

Aus den durchgeführten Unternehmensbefragungen lässt sich eine Vielzahl von bedeutenden Erkenntnissen ableiten. Die Ergebnisse stellen sich im Einzelnen wie im Folgenden beschrieben dar.

### 6.6.2 Berufe und Ausbildung der eigenen Fahrer

Bei den befragten Unternehmen sind häufig Berufskraftfahrer im Einsatz. Im Straßengüterverkehr werden bei ca. 70 % der Unternehmen Berufskraftfahrer beschäftigt. Im Reisebus- bzw. Linienbusverkehr sind in nahezu allen befragten Unternehmen Berufskraftfahrer im Einsatz. Die genaue Anzahl der beschäftigten Fahrer mit Berufskraftfahrerausbildung variiert hingegen bei den Unternehmen stark und war nicht in allen Fällen eindeutig zu ermitteln.

Zur Darstellung der Ausbildungssituation wurde der Frage nachgegangen, inwieweit die befragten Betriebe selbst den Ausbildungsberuf zum Berufskraftfahrer anbieten.

Wie sich herausgestellt hat, bilden vier Unternehmen des Straßengüterverkehrs, jeweils ein Reisebus- und ein Linienbusunternehmen Berufskraftfahrer, aus. Diese Anteile lassen sich somit als sehr gering bezeichnen. Unterschiede hinsichtlich der im Gespräch erörterten Leistungskriterien zwischen Berufskraftfahrern und anderen angestellten Fahrern lassen sich nach Aussage der Befragten in sechs Speditionen, zwei Reisebusbetrieben und in einem Linienbusbetrieb feststellen.

In Bezug auf die Einstellung zur Berufskraftfahrerausbildung in den Betrieben wurde der dreijährige Ausbildungsgang von über der Hälfte der befragten Unternehmen in allen Bereichen befürwortet. Die negativen Einstellungen bestehen eher in Bezug auf die Dauer der Ausbildung, wobei insgesamt die Qualifikation als wichtig erachtet wird. Die derzeit praktizierte Form der dreijährigen Ausbildung wird von den Befragten als unnötig erachtet.

Auf die Frage, welchen Ausbildungsberuf die Fahrer absolviert haben und ob dieser für das Unternehmen von Bedeutung sei, stellte sich heraus, dass in nahezu allen Betrieben die Ausbildungsberufe der Fahrer bekannt, jedoch in den meisten Fällen für die Einstellung bzw. das Unternehmen von untergeordneter Bedeutung sind. Bild 18 stellt diesen Sachverhalt dar.

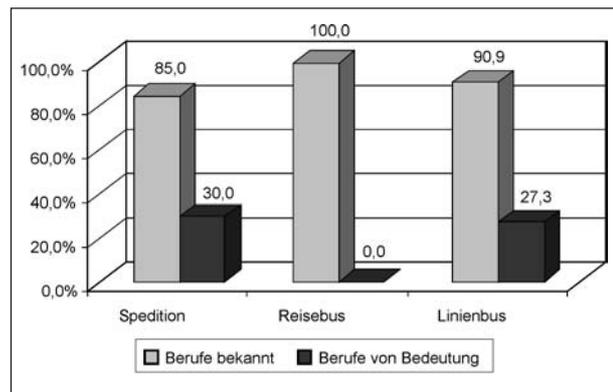


Bild 18: Bekanntheit und Bedeutung von Berufen

### 6.6.3 Wichtige Ausbildungsinhalte für die Unternehmen

Eine weitere offene Frage beschäftigte sich mit der Wichtigkeit von Ausbildungsinhalten aus Sicht der Unternehmen im Güterverkehr, Reisebusverkehr und Linienbusverkehr. In den Bildern 19 bis 21 sind die wichtigsten Ausbildungsinhalte bezogen auf den jeweiligen Unternehmenstyp dargestellt.

Die wichtigsten Ausbildungsinhalte aus Sicht der Speditionen beziehen sich auf technische Aspekte, Ladungssicherung und Fahrsicherheitstraining. Wirtschaftliches Fahren und Kundenumgang sollten nach Ansicht von gut der Hälfte der Unternehmen in der Ausbildung vermittelt werden. Gefahrgutspezifische Kenntnisse oder auch internationale Landeskunde sind für die meisten Unternehmen von geringerer Bedeutung.

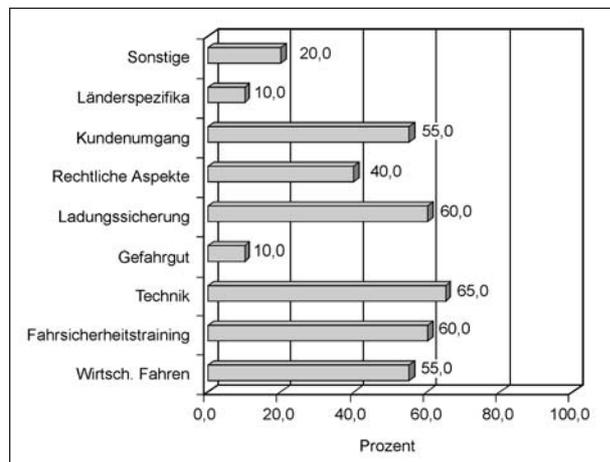
Betrachtet man die Unternehmen des Reisebusverkehrs, so stellt sich der Sachverhalt wie in Bild 20 beschrieben dar.

Bei den Reisebusunternehmen konzentrieren sich die Angaben der befragten Unternehmensvertreter auf zwei besonders wichtige inhaltliche Bereiche. Von besonderer Bedeutung sind für die Unternehmen der Kundenumgang und technische Inhalte, wohingegen wirtschaftliches Fahren und Fahrsicherheitstraining lediglich von einem bzw. zwei Unternehmen als wichtig angesehen werden.

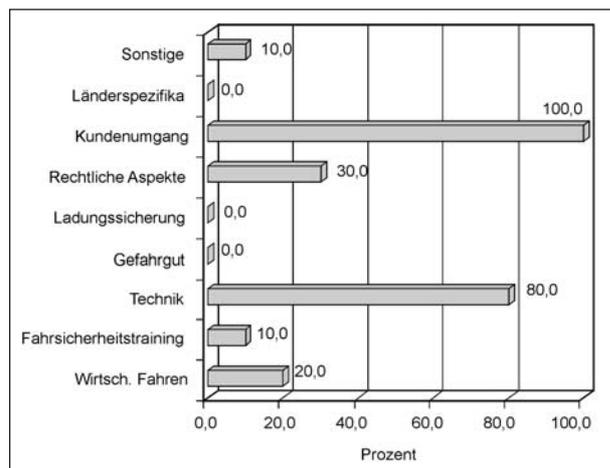
Bei den befragten Linienbusunternehmen stellen sich die Ergebnisse in Bezug auf die Ausbildungsinhalte wie in Bild 21 gezeigt dar.

In den Unternehmen des ÖPNV sind ebenfalls Aspekte wie Kundenumgang sowie technische Kenntnisse in der Ausbildung von Fahrern beson-

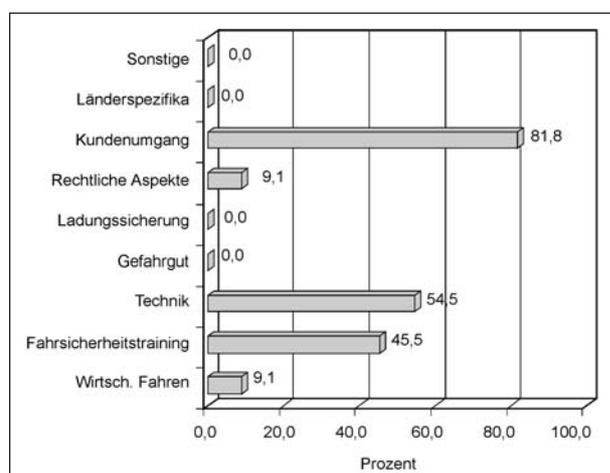
ders relevant. Knapp die Hälfte der befragten Betriebe hält ein Fahrsicherheitstraining für besonders ausbildungsrelevant.



**Bild 19:** Wichtige Ausbildungsinhalte für Speditionen



**Bild 20:** Wichtige Ausbildungsinhalte für Reisebusunternehmen



**Bild 21:** Wichtige Ausbildungsinhalte für Linienbusunternehmen

#### 6.6.4 Wichtige Weiterbildungsinhalte für die Unternehmen

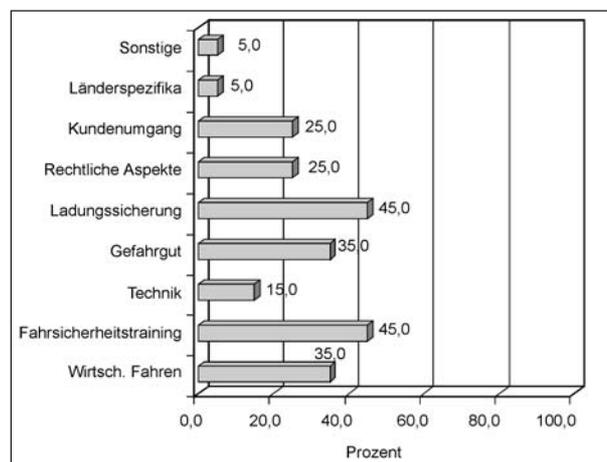
In Anlehnung an die Fahrerbefragung wurden die Verantwortlichen in den Unternehmen danach gefragt, welche Weiterbildungsmaßnahmen zu welchen Themen sie für das Fahrpersonal als besonders wichtig erachten. In Bild 22 sind die aus Sicht der Betriebe wichtigsten Weiterbildungsinhalte bezogen auf Speditionen dargestellt.

Für die befragten Speditionen sind in Bezug auf die Weiterbildungsinhalte für Lkw-Fahrer vor allem Inhalte zu Ladungssicherung und Fahrsicherheitstraining am wichtigsten. Knapp die Hälfte der Unternehmen nannte derartige Weiterbildungsmaßnahmen bei dieser Fragestellung.

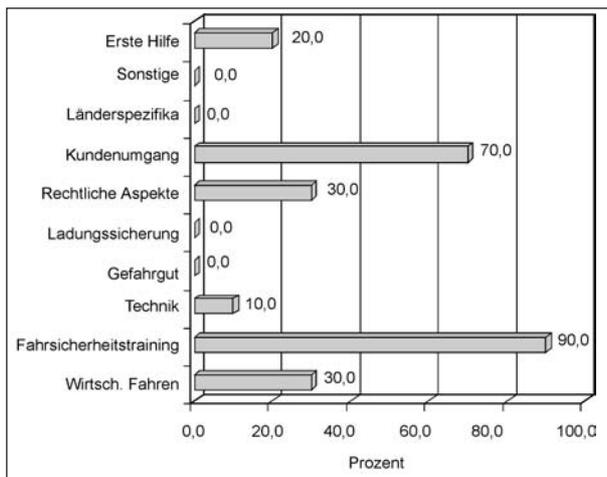
Für 35 % der befragten Unternehmen sind jeweils Weiterbildungsinhalte zu Gefahrgut und wirtschaftlichem Fahren wichtig. Ein Viertel der Unternehmen hält Kundenumgang und rechtliche Aspekte für wichtige Qualifizierungsmaßnahmen. Von geringerer Bedeutung sind länderspezifische Aspekte und technische Weiterbildungsmaßnahmen.

Bei den Reisebusunternehmen bestehen deutliche Präferenzen hinsichtlich Weiterbildungen zu Kundenumgang und Fahrsicherheitstraining. Nahezu alle befragten Unternehmen nannten im Gespräch diese Inhalte. Wirtschaftliches Fahren und rechtliche Aspekte sind für jeweils 30 % besonders wichtig. Bild 23 zeigt die entsprechenden Angaben nochmals im Überblick.

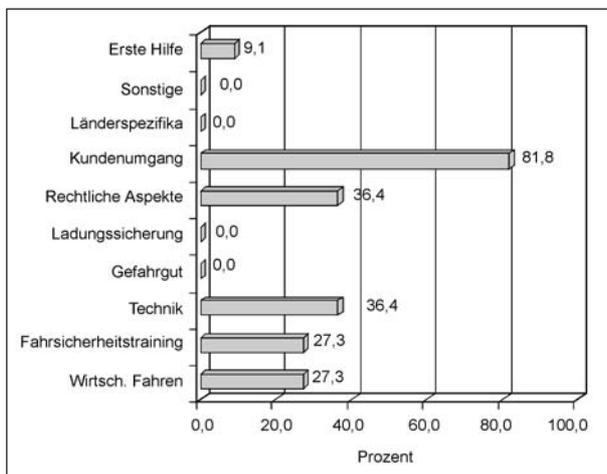
Bei den ÖPNV-Betrieben hingegen dominiert mit weitem Abstand als wichtigste Weiterbildungsmaßnahme der Kundenumgang. Rechtliche Aspekte sowie der Bereich Technik sind für gut ein Drittel der



**Bild 22:** Wichtige Weiterbildungsinhalte für Speditionen



**Bild 23:** Wichtige Weiterbildungsinhalte für Reisebusunternehmen



**Bild 24:** Wichtige Weiterbildungsinhalte für ÖPNV-Betriebe

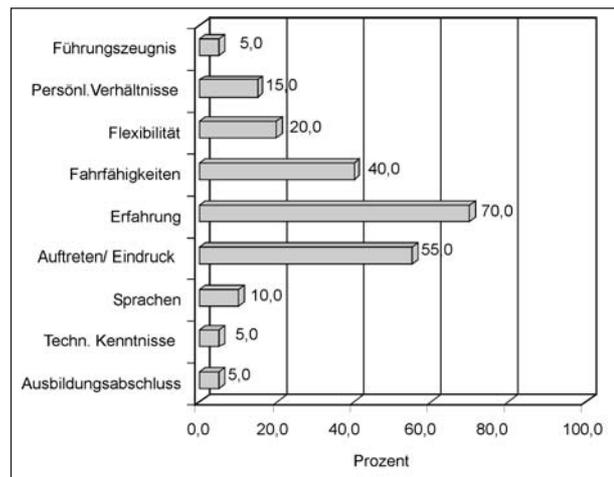
Betriebe von Bedeutung. Für mehr als ein Viertel der Unternehmen sind Fahrsicherheitstrainings und Kurse zum wirtschaftlichen Fahren von Interesse. Themen, die sich eher auf güterverkehrliche Aspekte beziehen, haben keinerlei Bedeutung. Bild 24 zeigt die Ergebnisse nochmals im Überblick.

### 6.6.5 Einstellungskriterien der Betriebe

Ein weiterer Themenbereich im Rahmen der Unternehmensbefragung befasste sich mit den Einstellungskriterien der Betriebe aus den drei Branchen.

Zunächst werden die Ergebnisse aus dem Güterverkehr dargestellt.

Die wichtigsten Einstellungskriterien für das Fahrpersonal sind aus Sicht der verantwortlichen Speditionsvertreter die Erfahrung, der erste Eindruck und Fahrfähigkeiten. Untergeordnete Bedeutung bei der Einstellung haben der Ausbildungsabschluss



**Bild 25:** Einstellungskriterien der Speditionen

oder technische Kenntnisse. Ein Unternehmen lässt sich von Bewerbern das polizeiliche Führungszeugnis aushändigen.

Bild 25 zeigt die Ergebnisse im Überblick.

Betrachtet man in einem weiteren Schritt den Reisebusbereich, so führte die Befragung zu folgenden Ergebnissen: Reisebusfahrer werden in den Unternehmen überwiegend nach persönlichem Eindruck und dem Auftreten eingestellt. Fahrfähigkeiten sowie Erfahrung ziehen rund die Hälfte der Unternehmen als Kriterium heran. Für 10 % der Unternehmensvertreter sind Sprachkenntnisse für die Einstellung des Bewerbers relevant. Nach den Angaben der Unternehmensvertreter haben Ausbildungsabschlüsse für die Auswahl eines Fahrers keine Bedeutung. Bild 26 zeigt die Ergebnisse nochmals im Überblick.

Bei den befragten Linienbusbetrieben stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar: Auch hier ist das bestimmende Kriterium das Auftreten des Fahrers und der Eindruck nach außen. Nahezu alle Unternehmen (90,9 %) äußerten dieses Kriterium. Für über 70 % sind Fahrfähigkeiten ebenfalls ein wichtiger Entscheidungsfaktor. Bei mehr als einem Viertel der Betriebe werden die entsprechenden Ausbildungsabschlüsse als Grundlage für die Einstellung von Fahrpersonal herangezogen, wie in Bild 27 deutlich wird.

Des Weiteren wurden in den Gesprächen von einzelnen Unternehmen Kriterien genannt, die zusätzliche Bedeutung bei der Einstellung von Fahrern haben. Bei Speditionen sind dies bspw. der ADR-Schein, der gesundheitliche Zustand oder auch Kenntnisse in Rechtsfragen. Ein Reisebusunter-

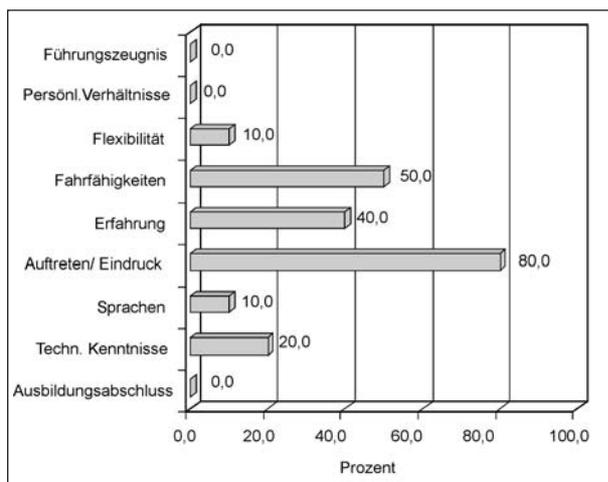


Bild 26: Einstellungskriterien der Reisebusunternehmen

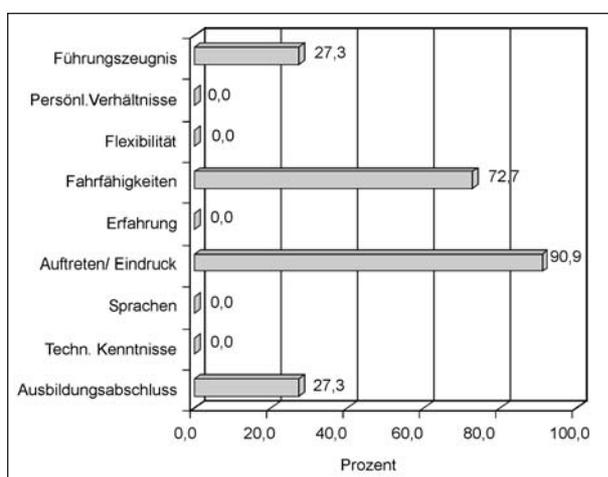


Bild 27: Einstellungskriterien der ÖPNV-Betriebe

nehmen nannte länderspezifische Kenntnisse als Einstellungsvoraussetzung. Die allgemeine Sozialkompetenz der Fahrer wurde im Personenverkehr vereinzelt als Kriterium genannt. Diesbezüglich gab es jeweils eine Nennung im ÖPNV- und Reisebusbereich. Kenntnisse im Tarifwesen des ÖPNV wurden ebenfalls von einem Unternehmen als Einstellungskriterium genannt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Qualifizierungsinhalte weitgehend mit den Einsatzbereichen bzw. Tätigkeiten der Fahrer korrelieren. Insgesamt wird jedoch bei den Einstellungen wenig Wert auf Ausbildung und nachweisbare Qualifizierungen gelegt. Häufig werden „weiche Faktoren“ bzw. schwierig nachprüfbare Qualifikationen als Kriterien genannt. In vielen Fällen lassen sich diese Faktoren nicht im Rahmen eines Einstellungsgesprächs bzw. im Vorfeld einer Einstellung überprüfen, sondern der Arbeitsalltag zeigt, ob der Fahrer die an ihn gestellten Anforderungen erfüllen kann.

## 6.7 Schülerbefragung

Die qualifizierte Ausbildung junger Menschen spielt in der Bundesrepublik Deutschland eine wichtige Rolle. Derzeit werden bundesweit rund 350 verschiedene Ausbildungsberufe angeboten. Obwohl in verschiedenen Ausbildungszweigen ein Nachfrageüberschuss an Interessenten herrscht (z. B. Bankkaufmann/-kauffrau, Reiseverkehrskaufmann/-kauffrau), so gibt es jedoch auch eine Reihe von Ausbildungsberufen, in denen wesentlich mehr freie Lehrstellen als Bewerber zur Verfügung stehen. Hierzu gehört neben handwerklichen Ausbildungsberufen (z. B. Bäcker/Bäckerin) und gewerblich-technischen Berufen wie Lackierer/Lackiererin, Rohrleitungsbauer/-bauerin auch das Berufsbild des/der Berufskraftfahrers/-fahrerin.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens als zusätzliches Element eine Befragung von Schülern durchgeführt. Die Schülerbefragung sollte eine Momentaufnahme hinsichtlich der Berufsinformationen durch die Berufsberatung an ausgewählten Schulen vermitteln und erhebt daher keinen Anspruch auf eine generelle Übertragbarkeit auf die allgemeine Situation in der Berufsorientierung.

### 6.7.1 Wege der Berufsinformation

Um den Schülerinnen und Schülern einen Einblick in die Berufswelt zu geben, wird durch die Berufsberatung der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, jährlich die Broschüre „Beruf aktuell“ in folgenden Schultypen verteilt:

- Haupt- und Realschulen, erweiterte Realschulen (Saarland),
- regionale Schulen (Rheinland-Pfalz),
- vergleichbare Jahrgangsstufen in (integrierten bzw. kooperativen) Gesamtschulen,
- Wirtschaftsschulen in Bayern,
- entsprechenden Zweigen in Sonderschulen,
- entsprechenden Haupt- bzw. Realschulzweige der Mittelschulen in Sachsen (8. Klassen), Sekundarschulen in Sachsen-Anhalt, Regelschulen in Thüringen sowie dualen Oberschulen (Schulversuch in Rheinland-Pfalz).

In die Berufsinformation werden im Allgemeinen Schülerinnen und Schüler der jeweils vorletzten Klassen der o. a. Schultypen einbezogen.

### 6.7.2 Auswahl von Schulen

Auf Grundlage des Verteilungsplanes der Bundesagentur für Arbeit (vgl. Kap. 2.3.) wurden Kontakte zu Haupt- und Realschulen hergestellt. Von der zunächst geplanten Einbeziehung eines Gymnasiums wurde Abstand genommen, da Schüler dieser Bildungseinrichtung nach der 10. Klasse in der Regel ihre gymnasiale Ausbildung fortsetzen oder auf entsprechende Fachgymnasien wechseln.

An der Schülerbefragung nahmen eine Haupt- und eine Realschule teil. Im Einzelnen handelte es sich um folgende Schulen:

- Schule am Großen Wald (Hauptschule mit Werkrealschule), Sinsheim-Hoffenheim (Baden-Württemberg),
- Lena-Christ-Realschule, Staatliche Realschule, Markt Schwaben (Bayern).

Mit der Auswahl dieser beiden Schulen wurde sichergestellt, dass nicht nur zwei unterschiedliche Schulformen, sondern auch zwei Schulen aus verschiedenen Bundesländern in die Erhebung einbezogen werden konnten.

### 6.7.3 Vorgehensweise und Durchführung der Befragung

In Abstimmung mit der jeweiligen Schulleitung wurde die Vorgehensweise festgelegt und die Termine der Befragung geplant. Während die Befragung an der Schule am Großen Wald durch den Auftragnehmer selbst durchgeführt wurde, erklärte sich an der Lena-Christ-Realschule ein Fachlehrer zur Durchführung der Befragung vor Ort bereit. Die Befragung wurde jeweils zu Beginn einer Schulstunde durchgeführt und dauerte pro Klasse rund 15 Minuten. Beteiligt haben sich Schüler aus einer achten und aus vier neunten Klassen.

Die Instruktion der Schüler durch den jeweiligen Versuchsleiter erfolgte anhand eines Instruktionleitfadens.

### 6.7.4 Messinstrument

Die Erhebung wurde als schriftliche Kurzbefragung mit insgesamt acht Fragen konzipiert. Der Fragebogen umfasste fünf inhaltliche und drei soziodemografische Fragen.

Abgefragt wurden die Kenntnisse und Einstellungen der Schüler zu den nach Angaben des Statisti-

Berufstyp:
Arzthelfer/in
Bäcker/in
Bankkaufmann/-frau
Berufskraftfahrer/-in
Bürokaufmann/-frau
Industriekaufmann/-frau
Industriemechaniker/-in
Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung
Kaufmann/-frau im Einzelhandel
Kfz-Mechatroniker/-in
Koch/Köchin
Krankenpfleger/-in
Maler/-in, Lackierer/in

Tab. 57: Untersuchte Berufstypen in der Schülerbefragung

schen Bundesamtes zehn am häufigsten besetzten Ausbildungsberufen im Jahr 2004. Zusätzlich wurden neben dem Berufsbild des Berufskraftfahrers noch zwei weitere Berufe mit Bezug zu Verkehr und Logistik aufgenommen (vgl. Tabelle 57).

Die Beantwortung der jeweiligen Fragen erfolgte durch Ankreuzen der jeweiligen Ausprägung der Zustimmung auf einer fünfstufigen Antwortskala. Ihren persönlichen Berufswunsch konnten die Schüler – sofern bereits bekannt – in einem offenen Antwortformat eingeben.

Der Erhebungsbogen umfasste konkret folgende Fragen (in Klammer jeweils Skalierung):

- Wie gut kennst Du folgende Berufe? [„gar nicht“ (1) – „sehr gut“ (5)],
- Wie viel weißt Du über die Ausbildung zum/zur ...? [„gar nichts“ (1) – „sehr viel“ (5)],
- Welche Ausbildung würdest Du gerne machen? [„auf keinen Fall“ (1) – „auf jeden Fall“ (5) sowie Option „kann ich nicht beantworten“],
- Was hältst Du allgemein vom Beruf als...? [„sehr wenig“ (1) – „sehr viel“ sowie Option „kann ich nicht beurteilen“ (5)],
- Was möchtest Du später beruflich einmal werden? [(offene Frage)].

Die soziodemografischen Informationen lieferten Aufschluss über die besuchte Schule, das Alter und das Geschlecht der Befragten. Diese Angaben dienten darüber hinaus als potenzielle Kontroll- und

Moderatorvariablen im Rahmen der Analyse der Schülerbefragung.

### 6.7.5 Befragungsergebnisse

Im Rahmen der Schülerbefragung beteiligten sich von den beiden Schulen insgesamt 125 Schüler der achten und neunten Klassen. Die Verteilung bezogen auf den jeweiligen Schultyp, die Klassenstufe und das Geschlecht zeigt Tabelle 58.

Von der Hauptschule nahmen insgesamt 38 Schüler teil, wovon 21 die achte Klasse und 17 die neunte Klasse besuchen. Die 87 teilnehmenden Realschüler sind ausschließlich der neunten Klasse zuzuordnen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der deskriptiven Analysen (Mittelwerte) dargestellt, wobei die jeweilige Skalierung der Antwortformate von 1 bis 5 reicht. Die Ausprägung 3 stellt somit die Mitte der Skala dar.

Betrachtet man den Bekanntheitsgrad verschiedener Berufe, so ergibt sich folgender Sachverhalt: Sowohl bei den Haupt- als auch bei den Realschülern weist der Beruf des Kochs bzw. der Köchin den höchsten Bekanntheitsgrad mit einem Mittelwert von 3,38 auf. Danach folgen die Berufe des Bäckers ( $M = 3,02$ ) und des Krankenpflegers ( $M = 2,98$ ). Das Berufsbild des Berufskraftfahrers scheint bei allen Befragten eher unbekannt zu sein, unabhängig von Schultyp oder Klassenstufe. Hier liegt der Gesamtmittelwert bei unterdurchschnittlichen 2,05, somit belegt dieses Berufsbild innerhalb der bei dieser Erhebung genannten Ausbildungsmöglichkeiten den vorletzten Platz.

Dieser Eindruck wird bei der Betrachtung hinsichtlich der Kenntnis der Ausbildung zu diesem Beruf noch verstärkt. So war bei allen befragten Schülern die Ausbildung zum Berufskraftfahrer nur weniger bekannt ( $M = 1,63$ ). Ausbildungsberufe wie Koch ( $M = 2,69$ ), Bankkaufmann ( $M = 2,57$ ) weisen hingegen einen hohen Kenntnisstand auf.

Auf die dritte Frage nach dem Ausbildungswunsch steht an erster Stelle der des Kochs gefolgt vom Kaufmann im Einzelhandel und dem Kfz-Mechatroniker. Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer streben relativ die wenigsten Schüler an ( $M = 1,50$ ). In diesem Zusammenhang ist auch die Einstellung zum Beruf des Berufskraftfahrers von Interesse. Im Mittel ist dieser Beruf am wenigsten beliebt ( $M = 2,17$ ). Ein ebenso geringes Interesse zeigt sich bei der

		Anzahl	Summe
Schultyp	Hauptschule	38	125
	Realschule	87	
Klassenstufe	8. Klasse	21	125
	9. Klasse	104	
Geschlecht	Männlich	63	124
	Weiblich	61	

Tab. 58: Soziodemografische Angaben zur Stichprobe der Schülerbefragung

Ausbildung zum Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung ( $M = 2,29$ ). Hoch geschätzt werden hingegen Berufe wie Koch/Köchin ( $M = 3,18$ ), Krankenpfleger/-in ( $M = 3,03$ ), Bankkaufmann/-frau ( $M = 2,98$ ), Kaufmann/-frau im Einzelhandel ( $M = 2,97$ ) und Bürokaufmann/-frau ( $M = 2,93$ ).

Hinsichtlich der offenen Frage nach dem Berufswunsch der Schülerinnen/Schüler ergab sich folgender Sachverhalt: An erster Stelle stehen in der Ausbildungsgunst der Beruf des Kochs/der Köchin und des/der Mechatronikers/-tronikerin. Danach folgt der Beruf des/der Landschaftsgärtners/-gärtnerin. Eine hohe Priorität besitzen darüber hinaus Ausbildungen zum/zur Maler/-in und Lackierer/-in sowie zum/zur Einzelhandelskaufmann/-kauffrau.

Einen expliziten Ausbildungswunsch zum Beruf des Kaufmanns für Spedition und Logistikdienstleistung und zum Berufskraftfahrer äußerte keiner der befragten Schüler.

Neben diesen deskriptiven Betrachtungen wurden zudem korrelative Analysen durchgeführt, um Schlussfolgerungen aus der Schülerbefragung ziehen zu können.

So konnte nachgewiesen werden, dass ein Zusammenhang zwischen der Kenntnis über den Beruf des Berufskraftfahrers und der entsprechenden Berufsausbildung besteht: Je besser die Kenntnis über den Beruf des Berufskraftfahrers bei den Befragten ist, desto höher ist das Wissen über die Ausbildung. Deutlich wurde weiterhin, dass, je höher das Wissen über diesen Beruf ist, desto mehr Interesse besteht, die entsprechende Ausbildung in Angriff zu nehmen.

Darüber hinaus zeigte sich, dass mit zunehmender Kenntnis nicht nur das Interesse an der Ausbildung zum Berufskraftfahrer steigt, sondern bei den Befragten auch die Einschätzung des Berufsbildes „Berufskraftfahrer/-in“ einen höheren Stellenwert einnimmt.

### 6.7.6 Zwischenfazit

Die Schülerbefragung hat gezeigt, dass das Berufsbild des Berufskraftfahrers einen geringen Stellenwert bei jungen Menschen einnimmt. Gründe liegen zum einen insbesondere im geringen Bekanntheitsgrad dieses Berufsbildes sowohl bei den Schülern der Hauptschule als auch bei denen aus der Realschule. Zum anderen ist zu vermuten, dass im Zuge der Berufsinformation an Schulen bisher zu wenig auf dieses Berufsbild eingegangen wird.

## 6.8 Sekundäranalyse von Daten des EU-Projektes RESPECT

Die Europäische Kommission hat im Zuge der Vorbereitung der EU-Richtlinie 2003/59/EG das Projekt RESPECT (Regular Simulator Based Performance Training for Professional Truck Drivers) initiiert, mit dem der Einsatz von Lkw-Simulatoren und computergestütztem Training bei professionellen Lkw-Fahrern untersucht werden sollte. In vier europäischen Ländern (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz) haben sich jeweils Forschungsinstitute, Schulungszentren und Hersteller von Simulatoren zusammengeschlossen, um Schulungsprogramme zu entwickeln und darüber hinaus deren Kurzzeiteffekte sowie auch die Langzeitwirkungen zu evaluieren.

Dies bedeutet, dass neben dem dreitägigen Schulungsprogramm eine umfangreiche Testreihe sowie Befragungen der Fahrer und der beteiligten Unternehmen durchgeführt wurden. In den entsprechenden Befragungen in Deutschland haben die Fahrer auch angegeben, ob sie eine Berufskraftfahrerausbildung absolviert haben oder nicht. Tabelle 59 zeigt für die verschiedenen Teilnehmergruppen in Deutschland den Anteil der Fahrer mit Berufskraftfahrerausbildung.

Der Anteil der teilnehmenden Fahrer, die eine Berufskraftfahrerausbildung absolviert haben, lag bei 18 %. Die Auswahl der Teilnehmer ist jedoch nicht repräsentativ, da vor allem erfahrene Kraftfahrer teilgenommen haben und der Anteil der Kraftfahrer aus öffentlichen Unternehmen und Fahrschulen unter den Projektteilnehmern höher ist als in der Grundgesamtheit aller Kraftfahrer.

Zu Beginn und am Ende des Schulungsprogramms wurden Tests über das theoretische Wissen der beteiligten Fahrer und deren Leistungen am Simulator durchgeführt. Auf dieser Basis wurden die kurzfristigen Leistungsunterschiede, die während des Schulungsprogramms erzielt werden konnten, quantitativ erfasst und analysiert. Die längerfristigen Wirkungen des Schulungsprogramms wurden durch eine Befragung der Unternehmen zum teilnehmenden Fahrer erfasst. Dabei wurden die Leistungsunterschiede über einen längeren Zeitraum erfragt.

Speziell für dieses Projekt wurde in Köln-Bornheim auf dem Gelände der TÜV-Akademie Rheinland ein Simulator der französischen Firma Thales installiert. Es haben 142 erfahrene Kraftfahrer an dem neu entwickelten 3-Tage-Trainingsprogramm teilgenommen, das eine theoretische Schulung, eine praktische Übung mit Lkw und eine Schulung am Simulator umfasste. Es wurde vor allem in Bezug auf „Ökonomisches Fahren“, „Verkehrssicherheit“ und „Fahrfertigkeit“ geschult. Dabei wurde ein Fragebogentest vor dem theoretischen Unterricht und am Schluss der Schulung von den Teilnehmern ausgefüllt. Darüber hinaus wurde am Simulator zu Beginn und am Ende der Schulung eine Testübung durchgeführt.

Mit dem Projekt RESPECT wurden Daten erhoben, die einen Einblick in die Wirksamkeit der Schulungsprogramme mit neuen technischen Möglichkeiten geben können.

	Teilnehmer	Berufskraftfahrerausbildung		
		ja	nein	keine Angabe
Transportunternehmen	94	13 %	57 %	30 %
Öffentliche Unternehmen	24	29 %	33 %	38 %
Fahrschulen	24	15 %	13 %	63 %
Insgesamt	142	18 %	46 %	37 %

Basis: Deutsche Teilnehmer am Projekt RESPECT

Tab. 59: Anteil Lkw-Fahrer mit BKF-Ausbildung nach Teilnehmergruppen

Die Schulungsphasen fanden in den vier an dem Projekt beteiligten Ländern im Zeitraum von April 2003 bis März 2005 statt.

Nachfolgend finden sich die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung:

- Die Fahrer beurteilten das Training in Deutschland zu 75 % und in der Schweiz sogar zu 97 % als gut bis sehr gut.
  - Den Theorieteil befanden 73 % in Frankreich und 90 % in der Schweiz für gut bis sehr gut.
  - Der praktische Teil wurde von 80 % der Fahrer in Frankreich und 94 % in Deutschland gut bis sehr gut bewertet.
  - Die Schulung am Simulator wurde in Frankreich von 68 %, in den übrigen Ländern von unter 50 % für gut bis sehr gut bewertet.
- Die Fahrer bevorzugten eher ein praktisches Training als eine Schulung mit dem Simulator. Sie äußerten sich jedoch positiv über die Übungen zum ökonomischen Fahren und zum Fahren unter speziellen Bedingungen am Simulator.
- Eine Vielzahl der Fahrer hat die Notwendigkeit fortlaufender Schulungen erkannt und wünscht sich, diese in ihre tägliche Arbeit zu integrieren.
- Aus Sicht der Fahrer bietet der Simulator eine gute Möglichkeit, die Trainingsergebnisse objektiv und detailliert zu überprüfen.

Die Tests über das theoretische Wissen der Fahrer fielen in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich aus.

- Alle Fahrer zeigten nach der Absolvierung der Schulung Fortschritte in den theoretischen Tests. Die Verbesserungen lagen zwischen 5 % und mehr als 20 %.
- Die Fahrer schnitten besonders gut ab bei solchen Inhalten, welche sie sich in der Berufsausbildung bereits angeeignet hatten und in ihrem beruflichen Alltag auch regelmäßig anwenden.

In der praktischen Schulung gab es zwischen den Fahrern nur geringe Unterschiede. Die Fahrtüchtigkeit ist bei allen Fahrern auf Grund ihres Berufsalltags als sehr gut zu bezeichnen, kann aber durch zusätzliche Schulungssequenzen noch gesteigert werden. Beim ökonomischen Fahren ist eine Verbesserung von 8 % bis 10 % zu erreichen.

- Im Hinblick auf die Einsparung des Kraftstoffverbrauchs ist festzustellen, dass nach Absolvierung von zwei Schulungsrunden mit einem Fahrzeug auf einer vorgegebenen Strecke der Verbrauch um 8 % bis 10 % reduziert werden konnte, ohne dass sich dabei die Fahrzeit verlängert hat.

Sechs Monate nach der Schulung zeigten sich in den beteiligten Ländern sehr unterschiedliche Ergebnisse. In den Niederlanden und in der Schweiz konnte der Benzinverbrauch bei den Betrieben um ca. 5 % gesenkt werden. In Frankreich verzeichneten mehr als 20 % der Unternehmen einen positiven Effekt in Bezug auf ökonomisches Fahren. Zusammenfassend lassen sich weitere Effekte darstellen:

- In der Schweiz gaben 68 % der Unternehmen an, dass sich die Motivation der Fahrer verbessert hat.
- In den Niederlanden verzeichneten 70 % der Unternehmen einen positiven Effekt im Hinblick auf eine Professionalisierung ihres Unternehmensimages.
- In Frankreich führten die Schulungsmaßnahmen bei 33 % der Unternehmen zu einer Verbesserung der Sicherheit.
- In Deutschland wurde von mehr als 90 % der beteiligten Unternehmen ein genereller positiver Effekt durch die Schulungen erzielt.

## 7 Qualifizierungsmaßnahmen in der Praxis

Die Qualifizierung von Fahrpersonal nimmt für die Durchführung von Güter- und Personentransporten sowie für die Erbringung von Dienstleistungen einen immer höheren Stellenwert ein. Neben der in Kraft getretenen neuen EU-Richtlinie 2003/59 zur Grundqualifikation von Fahrern und deren Umsetzung in deutsches Recht gibt es inzwischen eine Reihe weiterer Aktivitäten und Initiativen der Wirtschaft, welche das Ziel verfolgen, das Fahrpersonal mit gezielten Maßnahmen zu qualifizieren, um damit u. a. einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten. In diesem Kapitel sind verschiedene Initiativen beispielhaft dargestellt.

## 7.1 Das Con-Trucker-Pilotprojekt

Im Jahr 2006 wurde die so genannte Logistik-Initiative Hamburg ins Leben gerufen. Die Initiative zielt darauf ab, das Fahrpersonal von Container-Trucking-Firmen, die sich auf den Vor- und Nachlauf-Transport sowie die Container-Umfuhr im Hamburger Hafen spezialisiert haben, besonders zu qualifizieren.

Die Fahrer werden im Rahmen von Spezialkursen so geschult, dass sie mit den Verkehrs- und Terminalverhältnissen im Hamburger Hafen bestens vertraut sind. Hintergrund der Qualifizierungsinitiative ist unter anderem, dass vor allem ortsfremden Fahrern und Berufsneulingen die besonderen Usancen im Hamburger Freihafen nicht bekannt waren. Somit kam es regelmäßig zu Problemen in den Abläufen. In Spezialkursen werden den Fahrern die besonderen Verhältnisse des Freihafens vermittelt.

## 7.2 Modellprojekt „Wege aus der Müdigkeit“

Ein vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Zusammenarbeit mit dem Hauptverband der Berufsgenossenschaften, einzelnen Berufsgenossenschaften und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) initiiertes Modellprojekt beschäftigte sich mit Wegen aus der Müdigkeit bei Kraftfahrern. An dem Vorhaben nahmen 58 Fahrer der Ford-Werke, Köln, zwischen Januar 2004 und Dezember 2005 teil.

Das DLR-Projekt zum Alertness-Management bestand aus zwei Teilen: Schwerpunkt des ersten Teils war das Training der Fahrer. Grundlage waren so genannte Schlaftagebücher, welche die Fahrer führten, um deren Schlafgewohnheiten bewusst zu machen. Im Rahmen von Gruppengesprächen wurden dem Fahrpersonal die verschiedenen Signale für einsetzende Müdigkeit vermittelt mit dem Ziel, frühzeitig zu erkennen, wann zur Vorbeugung eines drohenden Sekundenschlafs eine Pause geboten ist. Darüber hinaus hatten die Fahrer die Möglichkeit, in Gruppengesprächen ihre persönlichen Erfahrungen mit dem Risiko „Schlaf am Steuer“ auszutauschen. Zusätzlich konnten die Fahrer eine individuelle Telefonberatung mit Psychologen des DLR nutzen, um die persönliche Selbstverantwortung bewusster wahrzunehmen.

Im zweiten Teil des Vorhabens wurden die Fuhrparkleiter und die entsprechenden Disponenten ein-

bezogen. Nach sechs Monaten folgte die kritische Wirkungsanalyse des Wach-am-Steuer-Trainings.

Die Ergebnisse des Projektes können wie folgt zusammengefasst werden: Das Wach-am-Steuer-Training hat nach Einschätzung der beteiligten Fahrer und Fuhrparkmitarbeiter beim Unternehmen Ford zu einer Stärkung der Selbstverantwortung geführt und das Wissen über den Risikofaktor „Müdigkeit im Verkehr“ sowie über vorbeugende Maßnahmen erweitert. Vor diesem Hintergrund hat das Modellprojekt einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet.

## 7.3 Konzeption Safetyplus

Bei der Konzeption Safetyplus geht es um die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Transporter. Entwickelt wurde Safetyplus von der DEKRA AG und der Firma DaimlerChrysler. Es steht auf den zwei Säulen Fahrer (Safetyplus Driver) und Fahrzeug (Safetyplus Vehicle). Ziel von Safetyplus ist, die Fahrzeugkategorie „Transporter“ insgesamt sicherer zu machen und das Bild in der öffentlichen Wahrnehmung zu verbessern. Darüber hinaus soll ein nachhaltiger Beitrag zur Reduzierung der Unfälle auf Europas Straßen geleistet werden. Seit September 2006 wurde das Konzept um Safetyplus Truck erweitert. Diese Sicherheitsinitiative soll durch den Einsatz modernster Fahrzeugtechnik die Anzahl und die Folgen von Unfällen mit Lkw-Beteiligung deutlich reduzieren. Die erfolgreiche Teilnahme an Safetyplus wird durch ein Zertifikat bestätigt. Nachfolgend wird im Überblick das Konzept Safetyplus Driver beispielhaft dargestellt:

Grundlage für das Zertifikat Safetyplus Driver ist ein Fahrsicherheitstraining einschließlich einer Schulung zur Ladungssicherung. Das Zertifikat ist auf eine Dauer von zwei Jahren begrenzt und wird nach der Teilnahme an einem eintägigen Aufbaulehrgang um jeweils zwei weitere Jahre verlängert. Im Aufbaulehrgang geht es um Themen wie Vorschriften über Verkehrs-, Sozial- und Güterkraftverkehrsrecht, Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung und Logistik. Inhaber der Führerscheinklassen C und C1 erfüllen mit der Teilnahme an den Lehrgängen bereits heute inhaltlich die künftigen Anforderungen der ab 2009 geltenden EU-Berufskraftfahrerrichtlinie für die Weiterbildung von Berufskraftfahrern. Für alle anderen Transporterfahrer wird eine freiwillige berufsbegleitende Fortbildung dieser Fahrer realisiert. Neben einer

Urkunde erhält der Teilnehmer einen entsprechenden Eintrag in seinen persönlichen Qualifizierungsnachweis Safetyplus Driver.

## 7.4 Berufskraftfahrer im Busbetrieb

In Baden-Württemberg wird ein Modellversuch des Verbandes Württembergischer Busunternehmen e. V. (WBO) zur Ausbildung Jugendlicher zum Berufskraftfahrer durchgeführt. Jugendliche können direkt im Anschluss an die Schule die Berufsausbildung beginnen und bereits mit 18 Jahren einen Busführerschein erwerben, welcher begrenzt auf den Linienverkehr bis 50 Kilometer ist.

Der Modellversuch zielt darauf ab, die Qualität des Dienstleistungsangebotes im Linien- und Reiseverkehr mit Omnibussen zu sichern. Die qualifizierte dreijährige Facharbeiter-Ausbildung soll das Ansehen und das Image des Berufes stärken. Nach Einschätzung des Verbandes soll die Berufsausbildung Jugendlicher zum Busfahrer darüber hinaus eine interessante und sichere Ausbildungs- und Beschäftigungsperspektive im Verkehrssektor bieten.

Das Land Baden-Württemberg, die beteiligten Busunternehmen und der WBO nehmen bei diesem Modellversuch bundesweit eine Vorreiterrolle ein. Insbesondere für die Frage nach einer Absenkung des Mindestalters zum Erwerb des Führerscheines Klasse D im Rahmen der Ausbildung wird dem Modellversuch eine wichtige Bedeutung beigemessen.

So haben erste Erfahrungen aus dem Modellversuch gezeigt, dass die Auszubildenden ihre Abschlussprüfung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer mit Erfolg ablegten. Zudem wurden alle Auszubildende von ihren Ausbildungsbetrieben übernommen und bewähren sich dort als Berufskraftfahrer in Busbetrieben.

Die am Modellversuch beteiligten Unternehmen stellten fest, dass sich die jungen Busfahrer besonders motiviert und engagiert zeigten. Sie brachten zudem ein hohes Verantwortungsbewusstsein für ihre Tätigkeit mit. Vorgegangen war eine intensive und hochwertige Ausbildung zum Busführerschein in der Ausbildungsgruppe. Tendenziell war erkennbar, dass die Ausbildung von Jugendlichen im Rahmen des dualen Ausbildungssystems eine fundiertere und breitere Qualifikation mit sich bringt als andere Ausbildungsformen. Dies kam insbesondere auch dadurch zum Ausdruck, dass die Teil-

nehmer auch andere Bereiche des Unternehmens, z. B. den Verwaltungsbereich und die Werkstatt, kennen lernten. Über die Erfahrung im Linienverkehr konnte sich der Auszubildende in die spätere Aufgabe, z. B. eines Reisebusfahrers im internationalen Reiseverkehr, sukzessive einarbeiten.

Die positiven Erfahrungen des Modellversuches lassen sich auch auf das Auswahlverfahren der Ausbildungsbetriebe zurückführen. Die Unternehmen legen besonderen Wert auf die persönliche Qualifikation der künftigen Auszubildenden sowie auf ein hohes Verantwortungsbewusstsein. Daher durchläuft der Auszubildende vor der Führerscheinerteilung eine medizinisch-psychologische Untersuchung, bei der die Eignung für diese verantwortungsvolle Aufgabe geprüft wird. Diese Untersuchung kann im Einzelfall auch dazu führen, den Ausbildungsverlauf zu verändern und z. B. die Ausbildung zu verlängern. Der Modellversuch wird im Herbst 2007 abgeschlossen. Die Projektergebnisse werden im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung durch das Zepf-Institut an der Universität Koblenz-Landau in Form eines Abschlussberichts dokumentiert.

## 8 Gestaltungsvorschläge zur wirksamen Qualifikation und Weiterbildung des Fahrpersonals

### 8.1 Ansätze für Unternehmen im Güterkraftverkehrsgewerbe

Vor dem Hintergrund der EU-Richtlinie sind die im Güterverkehr tätigen Unternehmen angehalten, Weiterbildungsmaßnahmen als festen Bestandteil in die Unternehmensorganisation zu integrieren. Hierfür ist eine entsprechende Zeit- und Personalplanung für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen in die betrieblichen Abläufe vorzusehen.

Wie die Ergebnisse des Forschungsprojektes gezeigt haben, wird in Zukunft die Bedeutung so genannter spezieller Schulungen je nach Einsatzbereich im Güterverkehr zunehmen. Das bedeutet, dass in den Unternehmen die Planung des Fahrpersonaleinsatzes immer wichtiger wird. Dies ist auch vor dem Hintergrund des sich zuspitzenden Fahrermangels im Gewerbe zu sehen.

Des Weiteren herrscht unter Experten und Betreibern von Ausbildungseinrichtungen die Meinung vor, dass Weiterbildungsmaßnahmen beim Fahrpersonal nur dann eine sinnvolle didaktische Maßnahme darstellen, sofern die Schulungsmaßnahmen keinen zusätzlichen Stress und Zeitaufwand bei den Fahrern verursachen. Daher erscheinen mehrtägige Schulungsmaßnahmen ohne weitere Fahr- und Arbeitstätigkeit am sinnvollsten. Dies setzt jedoch in den Unternehmen eine zwischen den verschiedenen Leistungsbereichen abgestimmte Personal- und Einsatzplanung voraus. Hierzu wird eine Aufstockung des Fahrpersonals notwendig werden, was letztendlich auch zu einer Erhöhung der Personalkosten in den Betrieben führen wird.

Vor dem Hintergrund der langfristigen Perspektiven im Güterkraftverkehrsgewerbe (Stichwort Fahrermangel) werden die Unternehmen strategische Vorteile haben, die sich dieser Entwicklung in der Branche rechtzeitig stellen. Die Qualifizierung des Fahrpersonals wird in diesem Zusammenhang einen immer wichtigeren Stellenwert einnehmen. Hierbei wird insbesondere die Finanzierung der Grundqualifikation und der Weiterbildungsmaßnahmen sowohl von den Fahrern als auch von den Unternehmen als ein Unsicherheitsfaktor bewertet. Ein Teil der befragten Unternehmen erklärte im Rahmen der empirischen Erhebung, bei den Finanzierungsmaßnahmen die Fahrer unterstützen zu wollen, um eine langfristige Bindung an das Unternehmen zu erreichen. Eine derart vertragliche Bindung wird allerdings auch teilweise aus der Sicht der Arbeitsmotivation heraus als kritisch betrachtet. Dennoch sehen einige Unternehmen die Gefahr, dass sie den Fahrern Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen finanzieren, welche im Falle eines potenziellen Unternehmenswechsels des Fahrers dann verloren wären und somit ein Konkurrenzunternehmen davon profitieren könnte.

Vor diesem Hintergrund erscheinen verschiedene Varianten von Finanzierungsplänen und entsprechende Gestaltungsvarianten denkbar. Ein Ansatz, der einen Kompromiss sowohl für Fahrer als auch für Unternehmen darstellen könnte, entspricht im weitesten Sinne der grob geplanten Variante eines befragten Güterverkehrsunternehmens. Die Fahrer erhalten für die Weiterbildungsmaßnahmen, die vom betroffenen Betrieb selbst durchgeführt werden sollen, zusätzlichen unbezahlten Urlaub und unterliegen keinen weiteren vertraglichen Ver-

pflichtungen zur eventuellen Rückzahlung bei einem vorzeitigen Unternehmenswechsel vor Beginn des nächsten fünfjährigen Weiterbildungsturnus.

Hinsichtlich der Finanzierung der Grundqualifikation werden nach derzeitigem Wissensstand einige Unternehmen auf einer vertraglichen Finanzierungsbindung unterschiedlich ausgestalteter Varianten bestehen. Sofern der Fahrer das Unternehmen vorzeitig verlässt, ist er zur Rückzahlung eines Teils oder der gesamten Höhe der Grundqualifikation verpflichtet. In diesem Zusammenhang ist bereits in der Güterverkehrsbranche und vor allem im ÖPNV der Trend bei größeren Unternehmen dahingehend erkennbar, dass das eigene Aus- und Weiterbildungsangebot sich nicht nur auf das eigene Fahrpersonal bezieht. Es wird versucht, sich auf dem Weiterbildungsmarkt mit Bildungsangeboten auch für Dritte zu etablieren. Insbesondere kleinere Betriebe stellen hier eine Zielgruppe dar. Diese können häufig nicht die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, die es ihnen erlauben würden, Weiterbildungsmaßnahmen in eigener Regie durchzuführen. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, auf die Vorteile der klassischen Berufskraftfahrerausbildung hinzuweisen. Für das Unternehmen bietet diese Variante den Vorteil, keine Finanzierung der Grundqualifikation leisten zu müssen, und die Option, den Auszubildenden vor Beginn seiner eigentlichen Fahrtätigkeit entsprechend kennen zu lernen und auszubilden. Für den Auszubildenden selbst besteht der Vorteil in den geringeren Berufsausbildungskosten und dem Abschluss einer Berufsausbildung.

Eine weitere Möglichkeit, das Berufsbild und Image im Lkw-Bereich zu verbessern, sind unterstützende Maßnahmen im sozialen Umfeld der Lkw-Fahrer. Häufig sind die Fahrer aufgrund der Berufstätigkeit hinsichtlich ihrer Lebens- und Familienplanung stark eingeschränkt. Unterstützende Maßnahmen durch die Unternehmen könnten z. B. die Mitfinanzierung von Kindergartenplätzen oder die Beteiligung an der Altersvorsorge der Fahrer sein. Diese Maßnahmen werden bereits von einzelnen Unternehmen in der Branche umgesetzt und helfen auf diese Weise, den Fahrer langfristig an das eigene Unternehmen zu binden. Zudem wird in diesen Zusatzleistungen ein verhältnismäßig höherer finanzieller Nutzen für den Arbeitnehmer gesehen als in einer reinen Erhöhung des Fahrerbruttoentgelts.

## 8.2 Ansätze in Reisebusunternehmen

Im heutigen Busfernreiseverkehr sind die Ansprüche an den Fahrer kontinuierlich gewachsen. Insbesondere übernimmt in vielen Unternehmen der Fahrer mehr als nur die Funktion des Fahrzeugführers, sondern er muss in bestimmten Situationen reiseleitende Tätigkeiten übernehmen und Organisationstalent zeigen. Diese Anforderungen wurden insbesondere von einem befragten Reisebusunternehmen als notwendiges Anforderungsprofil verlangt. Aufgrund der vielfältigen Anforderungen wird seitens dieses Unternehmens die Forderung nach einer separaten Reisebusberufskraftfahrerausbildung gestellt.

Diese Ausbildung unterscheidet sich deutlich von der Standard-Berufskraftfahrerausbildung und soll über das bisher vermittelte Wissen hinausgehen. Insbesondere sollten Reisebusfahrer Teile der sonst üblichen Inhalte der Ausbildung zum Reiseverkehrskaufmann/-frau behandeln, da sie im späteren Reiseverkehrsdienst vor allem bei Touren ins Ausland die alleinige Bezugsperson des Unternehmens darstellen, sofern kein separater Reiseleiter an der Reise teilnimmt. Nach Ansicht dieses Unternehmens wären solche Lerninhalte praxisbezogen, da die eigenen Fahrer mit finanziellen Angelegenheiten, welche die Busreise betreffen, Hotelorganisation, Passformalitäten etc. regelmäßig mit solchen Problemen unterwegs konfrontiert sind. Diese Anforderungen werden von der Berufskraftfahrerausbildung derzeit nicht abgedeckt, so dass im bisherigen Unternehmensverlauf sowohl die neuen Fahrer als auch die Aushilfsfahrer erst nach langfristiger Einweisung und mehrmaliger Begleitung von Touren freizügig eingesetzt werden können.

## 8.3 Ansätze in ÖPNV-Unternehmen

Die Umsetzung der neuen EU-Berufskraftfahrerrichtlinie betrifft auch das Fahrpersonal von ÖPNV-Unternehmen. Wie bereits in den Analysen deutlich wurde, besteht auf Seiten der Unternehmen ein umfassendes Interesse, die Einstellung und den Wissensstand der Linienbusfahrer zum Thema Fahrerqualifikation einschätzen zu können. Im Rahmen der Erhebungen ergaben sich für die am Forschungsprojekt beteiligten Unternehmen spezifische Erkenntnisse, aus denen abgeleitet werden konnte, welche Schulungsmaßnahmen in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Aus den jeweils spezifischen Erkenntnissen ergaben sich Handlungsempfehlungen bzw. Schwerpunkte, zukünftig bestimmte Themen bspw. im Rahmen des Dienstunterrichts inhaltlich mehr in den Vordergrund zu stellen, als dies bis jetzt der Fall ist. Im Folgenden werden beispielhaft einzelne Maßnahmen dargestellt.

In einem der beteiligten ÖPNV-Unternehmen wurden von über 97 % der Fahrer Schulungsmaßnahmen in Form eines Fahrsicherheitstrainings als sinnvoll erachtet. Dieses als positiv zu bewertende Ergebnis hat die Betriebsleitung des entsprechenden ÖPNV-Unternehmens zum Anlass genommen, die Durchführung einer derartigen Schulungsmaßnahme bei der Geschäftsführung zu beantragen. In Zusammenarbeit mit der Unternehmensleitung soll ein finanziell und organisatorisch umsetzbares Durchführungskonzept „Fahrsicherheitstraining“ erarbeitet werden.

In einem anderen Unternehmen erachteten 48 % der Fahrer Schulungen zum Thema „Umgang mit Fahrgästen“ als besonders wichtig, rund ein Fünftel beurteilt dieses Schulungsthema jedoch als unwichtig. Nach Aussage der Geschäftsführung sind diese Ergebnisse für das Unternehmen eher unbefriedigend, da für dieses schwierige Thema alle Fahrer gleichermaßen sensibilisiert sein sollten. Da aus aktuellem Anlass mehrere Kundenbeschwerden bei diesem Unternehmen vorlagen, hat sich die Betriebsführung entschlossen, dieses Thema im Rahmen der nächsten internen Schulungsveranstaltungen verstärkt bei den Fahrern anzusprechen.

## 8.4 Erkenntnisse aus den Expertenrunden

Im Verlaufe des Forschungsvorhabens wurden zwei Expertenrunden durchgeführt. Ziel war, gemeinsam mit Vertretern der entsprechenden Branchenverbände, Gewerkschaften sowie weiterer Institutionen abgestimmte Vorschläge zu einer weiteren Ausgestaltung der Berufskraftfahrerqualifikation zu erarbeiten, um dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Für die weitere Ausgestaltung der Berufskraftfahrerqualifikation wurden insgesamt vier Handlungsfelder definiert:

1. Entwicklung von Strategien mit dem Ziel einer künftigen Stärkung der beruflichen Fahrerausbildung im Personenverkehr,

2. Wege zur Erlangung der Grundqualifikation,
3. Erfolgsfaktoren für die zukünftige Stärkung der Berufskraftfahrerausbildung im Güterverkehr,
4. langfristige Ausgestaltung der Weiterbildungsmöglichkeiten im Personenverkehr.

Bezogen auf das erste Handlungsfeld geht es vor allem um die generelle Aufwertung des Berufsbildes „Berufskraftfahrer“ in der Gesellschaft. In diesem Zusammenhang sollte der Status bzw. das Image „Fahrer“ nachhaltig verbessert werden. Dies könnte bspw. durch konzertierte Aktionen des Gewerbes und der entsprechenden Branchenverbände erfolgen.

Um die Fahrerausbildung zu stärken, ist es notwendig, auch die Qualität der Ausbildung regelmäßig zu überprüfen. So wurde von den Experten bspw. angeregt, die Inhalte von Kursen und Seminaren auf ihre Aktualität und praxisbezogene Übertragbarkeit zu analysieren.

Darüber hinaus sind grundsätzlich Anreize zu schaffen, das Fahrpersonal für die Teilnahme an Schulungen an Wochenenden zu sensibilisieren und zu motivieren.

Betrachtet man im zweiten Handlungsfeld die unterschiedlichen Wege zur Erlangung der Grundqualifikation, so erachten die Experten hinsichtlich Qualität und Flexibilität die duale Ausbildung als am sinnvollsten. Die geschätzten Kosten in Höhe von rund 30.000,- EUR über einen Zeitraum von drei Jahren relativieren sich zu einem günstigeren Ergebnis im Vergleich zur 140-stündigen Ausbildung im Rahmen der Grundqualifikation, da vom Auszubildenden geldwerte Arbeitsleistungen erbracht werden. Es wird daher empfohlen, das duale Ausbildungssystem nachhaltig zu stärken.

Als zentrales Handlungsfeld wird die Stärkung des Berufskraftfahrers im Bereich Güterverkehr definiert. Hier werden verschiedene Ansatzpunkte gesehen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Initiierung einer Akquisitionsoffensive an Schulen (Verkehrsunternehmen präsentieren sich in Schulklassen),
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf das Berufsbild des Berufskraftfahrers, intensive Einbeziehung der Arbeitsagentur,

- Erhöhung der Anzahl der Ausbildungsbetriebe in Verbindung mit Kooperationen (Kompetenz-Kooperationen Fahrschule-Transport-/Logistikunternehmen),
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal (z. B. Einfluss der Fahrer auf die Fahrzeugauswahl und Fahrzeugausstattung, spezielle Hilfsmittel, Vergütungshöhe, Spesenbemessung, weiterer sozialer Rahmen etc.),
- Überbrückung von „Leerzeiten“ mit ausbildungsnahen Tätigkeiten,
- Etablierung einer tarifvertraglichen Differenzierung (in Ausbildung, abgeschlossene Ausbildung, angelernt).

Betrachtet man schließlich im vierten Handlungsfeld die langfristige Ausgestaltung der Weiterbildungsmöglichkeiten im Personenverkehr, so ergeben sich folgende Handlungsvorschläge:

- Integration der Inhalte in die bestehenden Fortbildungsveranstaltungen,
- Ergänzung der Ausbildung für den Reisebusverkehr um spezifische Schulungsangebote, etwa Verhalten in kritischen Situationen (z. B. Versorgung von Fahrgästen bei gesundheitlichen Problemen),
- Schaffung zusätzlicher Kursangebote wie Betreuung von Busreisenden im Ausland (z. B. Reiseorganisation vor Ort/Erledigung von Formalitäten).

Die Diskussionen bei den durchgeführten Expertenrunden haben deutlich gemacht, dass durch die weitere Ausgestaltung der Berufskraftfahrerqualifizierung auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Nach Meinung einiger Experten bietet die dreijährige Berufskraftfahrerausbildung den Vorteil, dass sich der Auszubildende mehr Fahrerfahrung vor der eigentlichen Berufstätigkeit aneignen kann. Im Gegensatz dazu wird das Bewältigen einer kritischen Prüfungsfahrsituation bei einer der Ausbildungsvarianten zur Grundqualifizierung für den Führerscheinneuling als schwierig bewertet.

Vor dem Hintergrund der Einführung der Richtlinie kann eine endgültige Bewertung der drei Varianten zur Erlangung der Grundqualifikation frühestens in einigen Jahren vorgenommen werden.

## 9 Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Bereits in einem der vorangegangenen Kapitel wurden die Forschungshypothesen vorgestellt, mit denen die entscheidenden Fragestellungen des Forschungsvorhabens dokumentiert wurden.

Die Ergebnisse der Erhebungen lassen sich mit den weiteren Erkenntnissen des Forschungsprojektes bündeln und werden im folgenden Absatz nochmals zusammenfassend in Verbindung mit den nun beantworteten Forschungshypothesen dargestellt.

### 9.1 Zusammenfassung der Ergebnisse in Bezug auf die Forschungshypothesen

1. Die Annahme, dass die Berufskraftfahrerausbildung in der Praxis eine untergeordnete Rolle spielt, wurde weitestgehend bestätigt. Der Anteil der ausgebildeten Berufskraftfahrer ist zwar unter den Fahrern deutlich höher als bisher angenommen, jedoch haben die empirischen Untersuchungen gezeigt, dass die ausbildungstarken Jahrgänge in den siebziger und vor allem achtziger Jahren für den großen Teil der Ausbildungsabsolventen dieses Berufsbildes verantwortlich sind. Sowohl die Fahrerbefragungen, Schülerbefragungen als auch die Unternehmensgespräche haben deutlich gezeigt, dass sowohl aus heutiger Unternehmens- als auch aus Fahrersicht das Interesse an der Berufskraftfahrerausbildung als gering einzustufen ist. Dies gilt mehr oder weniger ähnlich ausgeprägt sowohl für die Lkw- als auch für die Omnibusbranche. Des Weiteren werden den Ausbildungsinhalten der Berufskraftfahrerausbildung von einem relativ großen Teil der ausgebildeten Berufskraftfahrer in ihrem aktuellen Arbeitsumfeld keine aktuelle Bedeutung mehr beigemessen.
2. Die Auffassung, dass die Ausbildungsinhalte der Berufskraftfahrerausbildung nur in Teilen praxisrelevant sind, wurde auch dahingehend bestätigt, dass die befragten Unternehmen nur selten Unterschiede zwischen Fahrern mit Fahrerlaubnis und ausgebildeten Berufskraftfahrern feststellen. Die meisten der Betriebe konnten kaum Unterschiede zwischen den Fahrern hinsichtlich der Fahrfähigkeiten, generellen Qualifizierung und sonstiger Eigenschaften festmachen, die alleine durch die vorhandene oder fehlende Berufsausbildung ursächlich herzuleiten waren. Insgesamt wurde allerdings bestätigt, dass der generelle Weiterbildungsbedarf deutlich gestiegen ist und somit die Fahrer ausbildungsunabhängig häufig für die speziellen Anforderungen unterschiedlicher Transportvorschriften, Länderregelungen oder Dienstvorschriften geschult werden müssen.
3. Wie schon in den beiden vorangegangenen Punkten beschrieben, ist die Berufskraftfahrerausbildung in den Unternehmen des Güterkraftverkehrs von untergeordneter Bedeutung. Weitere Faktoren, welche diese Entwicklung begünstigen, sind Kostenaspekte der Personalplanung. Ein in Ausbildung stehender Berufskraftfahrer kann nicht im vollen Umfang und nicht sofort im Güterfernverkehr eingesetzt werden. Des Weiteren werden – wie in der Praxis bekannt – von einigen Transportunternehmen Aufträge an Subunternehmer vergeben. In den meisten Fällen ist jedoch der Ausbildungsstand dieser Fahrer nicht bekannt.
4. Hinsichtlich der Feststellung weiterer möglicher Unterschiede zwischen Berufskraftfahrern und Fahrern mit Fahrerlaubnis wurde bei den Erhebungen auf die Faktoren Unfallhäufigkeit, sicheres und wirtschaftliches Fahren noch genauer eingegangen. Die Annahme, dass hier Unterschiede zwischen ausgebildeten und nicht ausgebildeten Fahrern bestehen, konnte nicht nachgewiesen werden. Der Großteil der befragten Unternehmen sieht bei fahrtätigkeitsrelevanten Aspekten keine Unterschiede zwischen den beiden Fahrergruppen. Ebenso kann sich die Mehrheit der befragten Fahrer nicht vorstellen, dass ausgebildete Berufskraftfahrer weniger an Unfällen beteiligt sind. Allerdings hat in den meisten Fällen ein etwas größerer Teil der ausgebildeten Berufskraftfahrer an Schulungen zum wirtschaftlichen Fahren teilgenommen.
5. Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Befragungen, dass die Zahl der absolvierten Schulungen besonders im Lkw-Bereich höher ist als angenommen und über die Absolvierung des gesetzlich Vorgeschriebenen hinausgehen. Dies ist auch auf die hohe Kontrolldichte in Deutschland zurückzuführen. Allerdings gibt es einen Anteil an Fahrern, die in den letzten Jah-

ren an keinen Schulungsmaßnahmen teilgenommen haben. Insgesamt bestätigt sich durch die Aussagen der befragten Unternehmen sowohl im Lkw- als auch Omnibusbereich die Annahme, dass bestimmte Schulungen aufgrund von Zeitmangel und fehlenden finanziellen Mitteln nicht durchgeführt werden können.

6. Die Einschätzung, dass insbesondere im ÖPNV die Anforderungen und die Belastungen für die Fahrer gestiegen sind, wurde sowohl bei den Unternehmens- als auch bei den Fahrerbefragungen bestätigt. Obwohl das Fahrpersonal Weiterqualifizierungen durch regelmäßige Schulungen erhält, die von den Unternehmen im Allgemeinen in Form von Dienstunterrichten durchgeführt werden, so wurde in der Untersuchung deutlich, dass die Fahrer ihr erlerntes Wissen und ihre in den Kursen erlernten Fähigkeiten im Betriebsalltag oftmals nicht umsetzen können. Gerade im Stadtverkehr kann vor dem Hintergrund enger Fahrplanfenster eine wirtschaftliche Fahrweise häufig nicht praktiziert werden. Des Weiteren ist die gesundheitliche Belastung durch stark variierende und geteilte Arbeitszeiten als hoch einzuschätzen.
7. Die Annahme, dass die Anteile an ausgebildeten Berufskraftfahrern im Omnibusbereich höher sind als im Lkw-Bereich, hat sich insgesamt nur im Reisebusbereich bestätigt. Im Bereich ÖPNV ist der Anteil an ausgebildeten Berufskraftfahrern geringer. Die Tendenz, niedrig qualifizierte Fahrer zu geringerer Entlohnung einzustellen, lässt sich im ÖPNV teilweise beobachten. Gründe hierfür sind zeitweiliger Fahrermangel als auch enorm ansteigender Kostendruck, der sich durch EU-ausschreibungspflichtige Verkehrsleistungen auf die Finanzplanungen der ÖPNV-Betriebe auswirkt. Auch im Reisebusbereich wird nach Meinungen der Betriebe der Kostendruck durch die neuen Lenk- und Ruhezeitregelungen weiter ansteigen.
8. Eine mögliche Korrelation zwischen zeitnaher Ausbildung und Einfluss auf die Verkehrssicherheit kann nicht generell belegt werden. Hierzu wären umfangreiche Einzelunfallanalysen in großer Anzahl erforderlich. Die Einschätzungen aller Fahrergruppen tendieren jedoch in die Richtung, dass der Ausbildungsstand weniger Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat als andere unfallverursachende Faktoren. Welchen direkten positiven Einfluss konkrete Schulungsmaßnahmen haben können, wird in den bereits beschriebenen Projekten des DLR und der Ford-Werke deutlich. Zwar können keine Unfallzahlen generiert werden bzw. es ist kein direkter Einfluss der Forschungs- und Schulungsmaßnahmen messbar, jedoch können aufgrund der Einschätzungen des Fahrpersonals mögliche positive Schlüsse gezogen werden. Insgesamt fällt bei dieser Erhebung auf, dass Fahrer, die eine Berufskraftfahrerausbildung absolviert haben, eher der Ansicht sind, dass der Ausbildungshintergrund einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben kann.
9. In den Untersuchungen wurde bestätigt, dass die Berufskraftfahrerausbildung bei Schulabsolventen oder jungen Fahrern nur eine geringe Rolle spielt. Dies belegen sowohl die allgemein ermittelten Ausbildungszahlen als auch die Ergebnisse der empirischen Untersuchung. Darüber hinaus ist generell festzustellen, dass insbesondere das Berufsbild des Lkw-Berufskraftfahrers häufig mit eher negativen Assoziationen verbunden wird als die mit den bekannten Einschränkungen, welche dieser Beruf im Freizeitleben verursacht. Insbesondere ist das Berufsbild des Fahrerberufes sowohl für den Lkw als auch für den Omnibus bei jungen Menschen nur noch relativ wenig bekannt. Entsprechend wurde dieser Eindruck auch wiederholt bei den durchgeführten Unternehmensbefragungen bestätigt. Für die Betriebe ist es schwierig, für dieses Berufsbild Ausbildungsinteressierte zu gewinnen.
10. Im Reisebusbereich hat sich die Annahme bestätigt, dass mehr denn je der Fahrer den zentralen Ansprechpartner für die Fahrgäste darstellt, sofern keine separate Reiseleitung an der Fahrt teilnimmt. Besonders im hochwertigen Reisefernverkehr sind somit die Ansprüche der Unternehmen an den Fahrer hinsichtlich Unternehmenspräsentation, persönlichem Auftreten und Reiseorganisation sowie Verständigung im Ausland gewachsen. Insbesondere aufgrund zusätzlicher neuer Regelungen wie veränderter Lenk- und Ruhezeiten und der neuen verpflichtenden Weiterbildungsrichtlinien ab 2008 sind auch während der Erhebung befragte kleinere Reisebusunterneh-

men der Überzeugung, dass langfristig nur ein qualitativ orientiertes Reisebusunternehmen am Markt Bestand haben kann. Jedoch hat nur ein geringer Teil der Reisebusfahrer Schulungen zum Thema Umgang mit Fahrgästen, Fremdsprachen und weiteren speziellen Themen durchlaufen. Dies bestätigt die Annahme, dass ein Großteil der Fahrer besondere Kenntnisse über die Abläufe im Reisedienst eher durch praktische Berufserfahrung als durch spezielle Weiterbildungsmaßnahmen erworben hat.

## 9.2 Weitere Schlussfolgerungen

Um den Fahrern die korrekte Umsetzung von rechtlichen Regelungen zu erleichtern, erscheint eine generelle europaweite Harmonisierung von Transportvorschriften und weiteren speziellen Verkehrsregeln sinnvoll. Es besteht die Annahme, dass vor dem Hintergrund sehr vieler komplexer rechtlicher Regelungen sowohl auf Ebene der einzelnen Bundesländer als auch auf europäischer Ebene eine Vielzahl von Fahrern trotz Schulungsmaßnahmen ihre kognitiven Belastungsgrenzen erreichen. Hierfür sind u. a. die hohe Arbeitsbelastung, die Bewältigung häufiger Stresssituationen und das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen verantwortlich. Daher ist die Effektivität von zusätzlichen Schulungsveranstaltungen an Wochenenden und in der Freizeit in Frage zu stellen.

Die empirischen Erhebungen bei den Unternehmen haben aufgezeigt, dass teilweise sowohl in der Speditions- als auch in der Reisebusbranche die Vorbereitungen zur Einführung und Umsetzung neuer gesetzlicher Richtlinien erst kurz vor oder bereits nach deren Inkrafttreten erfolgten und somit Probleme bei der Einhaltung entstehen, die insbesondere das Fahrpersonal betreffen. Eine langfristig ausgerichtete Aktionsplanung erscheint daher sinnvoll, um solchen Umsetzungsschwierigkeiten vorzubeugen.

Die Befragung der Fahrer hat gezeigt, dass Weiterbildungsmaßnahmen in Form von Fahrsicherheitstrainings auf breite Akzeptanz stoßen. Auch wenn ein belastbarer Nachweis zur unfallreduzierenden Wirkung von Sicherheitstrainings bisher nicht erbracht werden konnte, kann angenommen werden, dass gerade solche Schulungsmaßnahmen, die von den Fahrern als interessant und sinnvoll erachtet werden, zumindest eine indirekte

Sicherheitswirkung entfalten, indem sicherheitsrelevante Aspekte thematisiert werden und die Zielgruppe erreichen. In diesem Zusammenhang ist auch auf § 4 der Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes hinzuweisen, wonach ein Teil der 35-stündigen Weiterbildungen, die alle fünf Jahre absolviert werden müssen, „auf Übungen auf einem besonderen Gelände im Rahmen eines Fahrertrainings oder in einem leistungsfähigen Simulator entfallen“ können.

Um eine umfassende Änderung der Attraktivität des Berufsbildes des Berufskraftfahrers zu erreichen, erscheint nicht nur eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Verdienstes erforderlich. Der gesellschaftliche und sonstige Status des Fahrers ist aufzuwerten, da dem Fahrerberuf trotz der hohen Verantwortung während der Tätigkeit häufig nur wenig Respekt entgegengebracht wird. Der Ansatz, qualifizierte Reisebusfahrer durch eine Zusatzausbildung als „Buspiloten“ zu bezeichnen, könnte auch im Lkw-Bereich als ein Handlungs- und Verbesserungsansatz zu sehen sein. Des Weiteren erscheinen weitere wissenschaftliche Untersuchungen über diese gesellschaftlichen Hintergründe in anderen europäischen Ländern sinnvoll, da der Fahrerberuf dort teilweise einen sehr viel höheren Stellenwert in der öffentlichen Wahrnehmung (z. B. in den Niederlanden und Spanien) einnimmt.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Richtlinien und Beschränkungen zur Ausübung des Fahrerberufs besteht die Gefahr, dass die damit verbundenen Kostensteigerungen für die Fahrer die Attraktivität dieses Berufsbildes weiter sinken lassen und der drohende Fahrermangel in Zukunft verstärkt wird. Weiterhin könnten die insgesamt europaweit steigende Reglementierung und Kontrolle bei der Ausübung der Fahrtätigkeit zusätzlich die Attraktivität des Fahrerberufs negativ beeinflussen. Insbesondere sind die zukünftigen finanziellen Anforderungen zur Erfüllung der langfristigen Zugangskriterien zur Fahrtätigkeit für teilzeitbeschäftigte Fahrer als problematisch einzuschätzen.

## 10 Literatur

- Allianz-Versicherung-AG Dekra e. V., Daimler-Chrysler AG: Safetyplus Truck: Sicherheitstechnik rechnet sich, Presseinformation vom 20.09.2006
- Amtsblatt der Europäischen Union: Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung/EWG Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates. L 226 vom 10.09.2003
- Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultur (2002): Lehrplanrichtlinien für die Berufsschule, Fachklassen Berufskraftfahrer, Berufskraftfahrerin
- Berufsbildungsgesetz (BBiG) vom 14.08.1969 (BGBl. I S. 1112), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 24.12.2003 (BGBl. I S. 2954)
- Bundesagentur für Arbeit: Beruf aktuell, Ausgabe 2005/2006
- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe 2005
- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht über die aktuelle Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe 2007
- Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Jahresbericht 2006
- Bundesamt für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL): Jahresbericht 2005/2006
- Busforum (2005): Sicher mit dem Bus unterwegs. In: [www.busforum.de](http://www.busforum.de)
- Dekra e. V.: Transporter-Sicherheit mit Brief und Siegel, Presseinformation vom 13.03.2006
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR): Wege aus der Müdigkeit – DLR-Modellprojekt mit Ford-Truckern zeigt Erfolg von Wach-am-Steuer-Training, Presseinformation vom 20.01.2006
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Mehr Anreize für Fahrer. In: DVZ vom 16.11.2006
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Keine Lust mehr auf den Bock. In: DVZ vom 14.11.2006
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Eine Klasse für sich. In: DVZ vom 21.12.2006
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Fahrermangel: Betriebe schlagen Alarm. In: DVZ vom 21.04.2007
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): In Württemberg fehlen Fahrer und Parkplätze. In: DVZ vom 22.05.2007
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ): Qualitativer Fahrermangel. In: DVZ vom 02.06.2007
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation: Bundesamt für Straßen (2002): Weisungen betreffend die Mindestausbildung der Führerinnen und Führer von Last- und Gesellschaftswagen
- Eurostat (2007): „Statistik kurz gefasst“, EU 2007
- Fahrschule (2007): Jetzt geht es an die Akquise. In: Fahrschule, Ausgabe April 2007, S. 10 f.
- Fernfahrer: Das internationale Truckmagazin (2006): Fahrerjob im Wandel der Zeit – Lebenslanges Lernen. In: Ausgabe 07/2006, S. 6
- Fernfahrer: Das internationale Truckmagazin (2007): Eine Frage des Geldes. In: Ausgabe 05/2007, S. 6 f.
- Fernfahrer: Das internationale Truckmagazin (2007): Die eigene Freiheit. In: Ausgabe 06/2007, S. 3
- Freistaat Sachsen: Lehrplan für die Berufsschule, Berufskraftfahrer, Berufskraftfahrerin, fachtheoretischer Bereich, Klassenstufen 1 bis 3, August 2004
- HAESSIG, G.: Les Formations Professionnelles Obligatoires des Conducteurs routiers en France, Groupe AFT IFTIM, 18.03.2003
- Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (2007): Berufskraftfahrerqualifikation – obligatorische Qualifizierung von Fahrpersonal im Güter- und Personenverkehr
- LIEBEL, H.-J. & HOFMANN, M. (1998): Berufskraftfahrer – Stiefkinder des Verkehrswesens? In: MEINIG, W. (Hrsg.): ZfAW – Zeitschrift für Automobilwirtschaft 4/98, S. 72-76

---

ROTH, J.-J.; SCHYGULLA, M. et al: Betriebs- und Arbeitszeiten beim Gütertransport und bei der Personenbeförderung, Dortmund/Berlin/Dresden 2004

Statistisches Bundesamt: Statistisches Jahrbuch 2005 für das Ausland, Wiesbaden 2005

Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Kompetenzhandbuch für Aus- und Weiterbildungsstätten im ÖPNV, Mai 2006

Verkehrsrundschau: Hamburger Hafen: Spezialausbildung für Container-Trucker kommt, Artikel vom 02.02.2007

Verordnung über die Berufsausbildung: Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin vom 19.04.2001

## Schriftenreihe

### Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

### Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

## 2002

- M 135: **Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr**  
Alrutz, Gündel, Müller, Brückner, Gnielka, Lerner, Meyhöfer € 16,00
- M 136: **Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien**  
Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci, Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtpott € 20,00
- M 137: **Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern**  
Assing € 15,00
- M 138: **Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr**  
Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth, May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50
- M 139: **Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft**  
Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth, Ringleb, Schießl € 17,00
- M 140: **Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und ökonomische Konsequenzen**  
Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50
- M 141: **Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Auswertung von Notarzteinsetzprotokollen in Bayern**  
Brandt, Sefrin € 12,50
- M 142: **Rettungsdienst im Großschadensfall**  
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50
- M 143: **Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“**  
€ 22,50
- M 144: **Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger**  
Willmes-Lenz € 12,00
- M 145: **Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen**  
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00
- M 146: **Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr – Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen**  
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00
- M 147: **Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammenstellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000 und 2001**  
Schmiedel, Behrendt € 15,00

## 2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer**  
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**  
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentrationen, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit**  
Lutz, Stroheck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50

- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**  
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bundesautobahnen**  
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland**  
Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ € 12,50

## 2004

- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**  
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**  
Assing € 14,00
- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**  
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**  
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**  
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven**  
Ewers(+), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa – 5. Symposium** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**  
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**  
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**  
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

## 2005

- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer**  
Hoppe, Tekaat, Woltring € 18,50
- M 166: **Förderung des Helmtrens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnutzung und ihrer altersbezogenen Veränderung**  
Schreckenberg, Schlittmeier, Ziesenitz € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte**  
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**  
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**  
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**  
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**  
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50

M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ € 15,00

M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle  
Evers, Auerbach € 13,50

## 2006

M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland  
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50

M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland  
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00

M 177: Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger  
Krampe, Großmann € 15,50

M 178: Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw  
Fastenmeier, Lehnig € 15,00

M 179: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention  
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50

M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger  
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00

M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer  
Vorderer, Klimmt € 23,00

M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis  
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50

M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze  
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50

## 2007

M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag  
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50

M 185: 1<sup>st</sup> FERSI Scientific Road Safety Research-Conference  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden € 24,00

M 186: Assessment of Road Safety Measures  
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00

M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland  
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50

M 188: Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005  
Schmiedel, Behrendt € 15,50

## 2008

M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte  
Henning € 15,00

M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV

Baier, Benthous, Klemps, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00

M 191: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden. € 24,00

M 192: Kinderunfallatlas  
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50

M 193: Alterstypisches Verkehrsrisiko  
Schade, Heinzmann € 14,50

M 194: Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe  
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50

M 195: Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag € 28,00

M 196: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer  
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornwasser, Glitsch, Dünkel € 18,50

M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit  
Frühauf, Roth, Schygulla € 15,50

---

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.