

Teil 13: Fahrermangel und BKrFQG

Eine hohe Dunkelziffer

Ein Schlagwort geistert durch die Branche: Fahrermangel! Stellt sich die Frage, wie viele Berufskraftfahrer gibt es eigentlich? Wie viele davon gehen bald in Rente oder wechseln den Job, kommen neue nach? Und stimmen die Gerüchte, dass das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz fallen könnte?



Grüning

Zwischen 500.000 und 750.000 Berufskraftfahrer gibt es – und viel zu wenige sind bislang weitergebildet

Glaub' keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast, titelt der Volksmund nicht ohne Spott. Wenn's um verlässliche Zahlen in Bezug auf die Berufskraftfahrer geht, scheint es ähnlich zu sein – was wohl vor allem daran liegt, dass keiner so verlässlich weiß, wie viele „BKF“ es eigentlich in Deutschland gibt!

Dekra spricht von 150.000

„In den nächsten zehn Jahren erreichen rund 30 Prozent des Fahrerpersonals die Altersgrenze“ formulierte De-

kra-Chef Stefan Kölbl anlässlich der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Legt man Kölbls Hochrechnung zugrunde, dass dies in zehn Jahren zu einem Loch von 150.000 professionellen Fahrern führen würde, läge die Zahl der Beschäftigten im Gewerbe bei rund 450.000.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hingegen legt folgende Zahlen zugrunde, die kürzlich von der Gewerkschaft verdi. zitiert wurden: Nach Angaben der „Vereinigten Dienstleister“ gibt es aktuell „743.000 sozialversiche-

rungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrer“.

Während sich die Dekra auf externe Studien und eigene Berechnungen stützt, nutzen BAG und Gewerkschaft aktuelle Zahlen aus dem Gewerbe. Wer recht hat, bleibt zunächst im Dunkeln ...

Licht ins Dunkel könnte eine Analyse der aktuellen Zulassungszahlen bringen. Grundsätzlich kann man wohl davon ausgehen, dass jedes gewerblich eingesetzte Nutzfahrzeug – und bei der Mehrzahl der als „NFZ“ zugelassenen Fahrzeuge handelt es

sich um solche – auch einen Berufskraftfahrer als Chauffeur braucht!

Der Bestand an Nutzfahrzeugen lag nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) 2011 bei 3,055 Mio. und hat sich auch in diesem Jahr kaum verändert. Weil die aktuellen Bestandszahlen nicht nach Tonnage aufgeschlüsselt sind, bleibt nur die Zuordnung nach aktuellen Neuzulassungen. 2011 waren das laut VDA 334.822 Nutzfahrzeuge, davon 234.091 (70 %) Transporter und LKW bis 6,0 Tonnen. Ferner 45.997 (13,7 %) Fahrzeuge über 6,0 Tonnen sowie 5042 (1,5 %) Busse und 35.664 (10,6 %) Sattelzugmaschinen.

Davon ausgehend, dass die Aus- und Weiterbildung nach dem BKrFQG für gewerbliche Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen gilt, wäre man nach diesen Zahlen erneut auf Mutmaßungen angewiesen – da man nicht exakt weiß, wie viele „Fahrzeug bis 6,0 t“ tatsächlich darunter fallen.

Mehr Aufschluss geben die Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) über die Neuzu-

lassungen im Jahr 2011 – auch wenn diese von den Zahlen des VDA abweichen! Laut KBA wurden im letzten Jahr 280.088 Nutzfahrzeuge neu zugelassen. Davon 228.985 Fahrzeuge (18,3%) bis 3,5 Tonnen. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl der zugelassenen NFZ entspräche das einem Bestand von aus- und weiterbildungspflichtigen Fahrern von knapp 560.000 und damit rund 100.000 mehr, als etwa die Dekra annimmt.

Nicht mit eingerechnet sind Fahrzeuge, die in Doppelbesetzung laufen oder bei denen in Gewerbe- und Kommunalbetrieben mehr als zwei Fahrer zum Einsatz kommen. Insofern dürfte die Zahl des BAG mit deutlich über 700.000 einem ganz realistischen Wert entsprechen!

Aktuell hat der Zulieferer ZF in seiner „Zukunftsstudie Fernfahrer“ ermittelt, dass in Deutschland pro Jahr rund 3000 neue Berufskraftfahrer ausgebildet werden. Addiert man die rund 12.000 Anwärter, die eine beschleunigte Qualifizierung durchlaufen, wären dies pro Jahr 15.000 neue potenzielle Arbeitskräfte. Nach Berechnungen von ZF seien aber jährlich 25.000 neue Kraftfahrer nötig.

Das dürfte nach den oben ermittelten Zahlen ziemlich gut hinkommen. Hat die Dekra recht und es gehen tatsächlich in den nächsten zehn Jahren 30 Prozent aller Berufskraftfahrer in Rente, entspräche dies einem Bedarf von 222.900 Fahrern, also knapp 23.000 pro anno. Und dabei ist in dieser Berechnung noch nicht enthalten, dass die Verkehrsleistung des

FÄLLT DAS BKrFQG VOR DER FRIST?

Wer sich darauf verlässt, ist verlassen!

Immer wieder wabern Gerüchte durch die Branche, die Fahrer zur Weiterbildung zu schicken, lohne sich nicht. Denn das BKrFQG würde noch vor Ende der Übergangsfrist fallen – es bliebe der Bundesregierung doch angesichts des Fahrer mangels gar nichts anderes übrig ... Wer so argumentiert, hat die Rechnung ohne den Wirt, spricht ohne die EU gemacht! Es ist längst nicht mehr in deutscher Hand, ob es weitere Ausnahmen geben wird. Vor allem nicht, weil Deutschland entgegen seiner sonstigen Vorreiterrolle bei der Umsetzung des BKrFQG eher langsam ist. Was bei uns seit 2009 gilt, ist in Spanien, Frankreich, Benelux und einigen ande-

Straßengüterverkehrs in der kommenden Dekade um wenigstens zehn Prozent ansteigen soll.

Eine Umfrage bei den Berufsschulen sowie bei der Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) belegt aktuell steigende Ausbildungszahlen. So meldet etwa eine Berufsschule im Logistkendreieck zwischen Gießen, Wetzlar und Herborn im Ausbildungsgang „BKF“ mit 270 „Azubis“ einen bislang nicht gekannten Ansturm.

Die befragten Lehrer geben aber zu bedenken, dass die Zahl der Abbrecher ebenfalls so hoch wie nie sei. „Viele Betriebe rühren die Werbetrömel, bilden aber nur aus, weil die Fördertöpfe prall gefüllt sind. Da werden angehende Berufskraftfahrer als billige Arbeitskräfte angesehen – die sicher nicht alle die Ausbildung beenden ...“

ren EU-Mitgliedsstaaten längst Usus. Schon aus diesem Grund würden unsere europäischen Nachbarn nicht tatenlos zusehen, wenn wir die Fristen noch über den 10.9.2014 bzw. den 10.9.2016 verlängern. Dass es die zuständigen deutschen Behörden ernst meinen, zeigen zahlreiche Petitionen und Versuche, die Aussetzung des BKrFQG vor Gericht zu erwirken. Petitionen, etwa zur Finanzierung der Weiterbildung aus Steuermitteln, werden kommentarlos abgeschmettert. Deutsche Gerichte verweisen mit einem Achselzucken auf die europäische Gerichtsbarkeit – weil man sich nicht zuständig fühlt. Wer also in zwei, drei Jahren nicht ohne Fahrer dastehen will, schult besser seine Fahrer, statt an „Wunder“ zu glauben!

Alarmierende Zahlen und Fakten angesichts der sich abzeichnenden Entwicklung. Die Recherche im Internet ergibt etwa für Schleswig Holstein, dass von den aktuell rund 10.000 Berufskraftfahrern fast zwei Drittel fünfzig oder älter sind. Die Landesberufsschule für Berufskraftfahrer in Flensburg weist dagegen gerade mal 27 Auszubildende aus. In nur drei Jahren fehlen nach Erhebungen der IHK demnach alleine im nördlichsten Bundesland etwa 1000 Kraftfahrer.

Es wird also wirklich Zeit, durch entsprechende Imagekampagnen motivierte junge Leute zu finden, die im Berufskraftfahrer keinen Beruf, sondern eine Berufung sehen. Wer aber seinen Kraftfahrer nur die branchenüblichen zehn Euro Stundenlohn bezahlt, muss sich über Fahrer mangel nicht beklagen.

Impressum EU-BKF-NEWS ist eine Information der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München, www.eu-bkf.de, E-Mail: info@eu-bkf.de, Ralf Vennetrohne (verantwortlich)

Alles aus einer Hand!

Infoportal

Kompetent informiert zum BKrFQG: eu-bkf.de



Medien

Für Trainer und Teilnehmer



PC PROFESSIONAL

Seminarfinder

Aus- und Weiterbildungskurse professionell vermarkten



VogelCheck

Online lernen für die beschleunigte Grundqualifikation

VOGEL
CheckGrundquali



BRAUCHT PROFI WISSEN.

EU-BKF DE

IHR COCKPIT FÜR AUS- UND WEITERBILDUNG