

# LKW-Fahrer werden auch in Deutschland knapp

Alexander Burstedde, 23.10.2021

**Es gibt zu wenig Berufskraftfahrer im Güterverkehr. Das wird künftige Wirtschaftsaufschwünge bremsen. Aufgrund ihrer Altersstruktur dürfte der Fachkräftemangel bei LKW-Fahrern bald noch größer werden.**

In Großbritannien sorgt derzeit ein Mangel an LKW-Fahrern für Versorgungsengpässe. Die britische Regierung versucht nun, hastig ausländische Berufskraftfahrer zu gewinnen, indem sie die Einreisebestimmungen lockert (GOV.UK, 2021). Durch den Brexit und die Corona-Pandemie hat Großbritannien viele LKW-Fahrer verloren. Der Güterverkehr auf der Straße funktioniert nicht mehr wie gewohnt und die Lieferketten sind gestört. Lange Schlangen an Tankstellen, leere Supermarktgänge und stillstehende Fabriken gehören zu den Folgen (WELT, 2021). Kann das auch in Deutschland passieren?

Noch im Februar 2020 benannte der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums den „Fahrermangel im deutschen Straßengüterverkehr“ als „verkehrspolitisches Problem“ mit Handlungsbedarf (BMVI, 2020, 4). Kurz darauf brach die Corona-Pandemie über die deutsche Wirtschaft herein und das Thema rückte in den Hintergrund. Doch die strukturellen Probleme sind nach wie vor vorhanden.

Dieser Kurzbericht beschreibt die Entwicklung des Fachkräftemangels bei Berufskraftfahrern in Deutschland und gibt einen Ausblick auf die Zukunft.

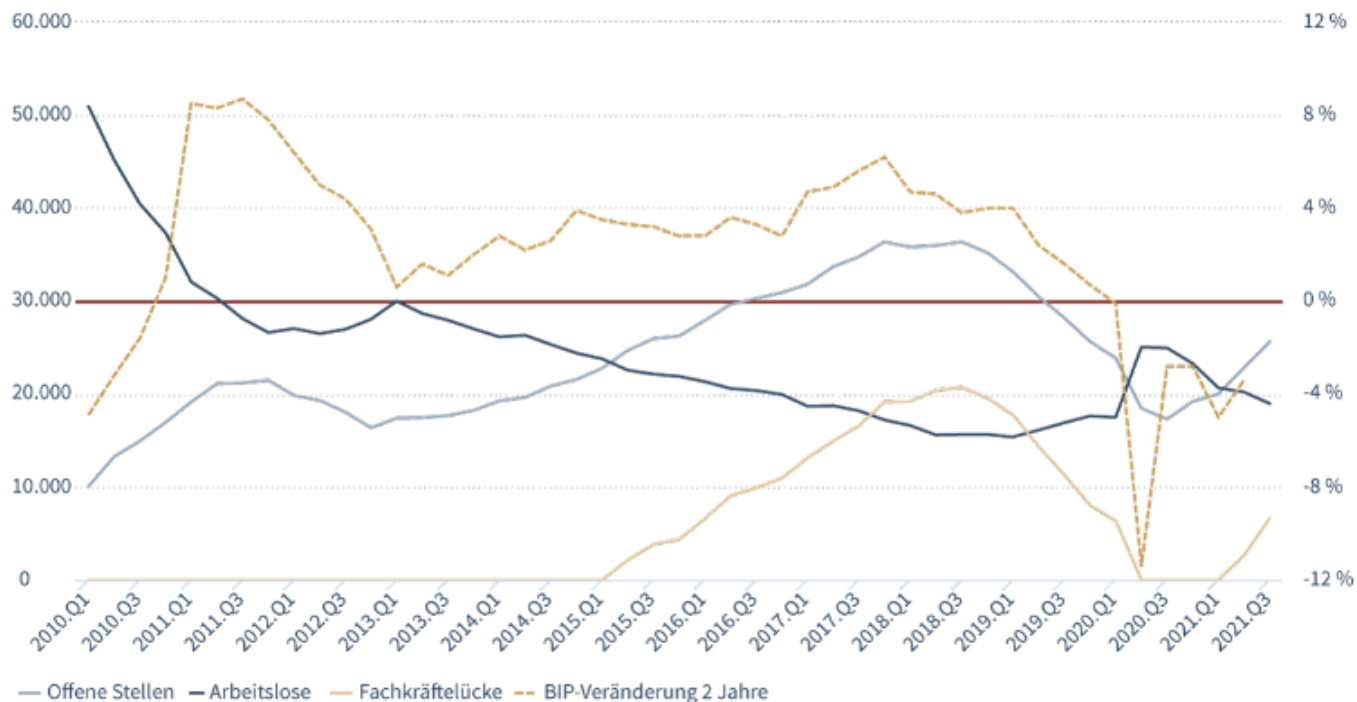
## Fahrer-Mangel hat Konjunktur

Die Abbildung zeigt die Entwicklung von offenen Stellen, Arbeitslosen und Fachkräftelücke bei Berufskraftfahrern im Güterverkehr seit 2010 und stellt diese dem Wirtschaftswachstum gegenüber.

Alle Werte sind saisonbereinigt (vgl. Burstedde et al., 2021). Das Wirtschaftswachstum wird als Zwei-Jahres-Veränderung des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts (BIP) dargestellt, um Verzerrungen durch Basiseffekte im Corona-Jahr zu vermeiden. Fachkräftelücke und offene Stellen werden berechnet nach der Methodik von Burstedde et al. (2020). Die Arbeitsmarktdaten beziehen sich auf den letzten Monat des jeweiligen Quartals und stammen aus der IW-Fachkräftedatenbank. Sie gehen auf Rohdaten der Bundesagentur für Arbeit zurück. Die Daten zum Bruttoinlandsprodukt sind Quartalsdaten von Destatis (2021).

Anfang 2010 gab es über 50.000 arbeitslose LKW-Fahrer in Deutschland, denen nur etwa 10.000 offene Stellen gegenüberstanden. Arbeitgeber konnten sich ihre Fahrer aussuchen. In einem deutlichen Aufschwung nach der Finanzkrise fand die Hälfte dieser arbeitslosen LKW-Fahrer Arbeit, während die Anzahl der offenen Stellen weiter stieg. Die Folgen der Euro-Krise versetzten dieser Entwicklung einen Dämpfer.

## Entwicklung der Fachkräftesituation bei LKW-Fahrern (linke Skala) und des BIP-Wachstums (rechte Skala)



Quelle: IW-Berechnungen auf Basis von Daten der BA, des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung und von Destatis, 2021

Ab 2013 begann ein langer Aufschwung, der sich bis Ende 2017 beschleunigte. Ende 2017 war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt binnen zwei Jahren um 6,4 Prozent gewachsen. Der Arbeitsmarkt läuft der Konjunktur hinterher: Im August 2018 erreichte die Fachkräftelücke bei LKW-Fahrern mit 21.354 ihren bisherigen Höchststand. Die Fachkräftelücke entspricht der Anzahl der offenen Stellen, die nicht mit passend qualifizierten Arbeitslosen besetzt werden können. In der Realität finden jedoch nie alle Arbeitslosen und offenen Stellen zusammen, etwa weil Jobsuche und Stellenbesetzung Zeit brauchen oder weil die Umzugsbereitschaft zu niedrig ist. Der Tiefststand an arbeitslosen LKW-Fahrern wurde im April 2019 erreicht (15.368).

Ab 2019 ging das Wirtschaftswachstum merklich zurück, unter anderem als Folge des Handelskriegs zwischen den USA und China. Teile der deutschen Wirtschaft waren bereits in einer Rezession, als im März 2020 die erste Welle der Corona-Pandemie über Deutschland schwappte. Das BIP brach ein, viele LKW-Fahrer wurden arbeitslos – in der Spitze gab es 25.246 arbeitslose LKW-Fahrer im Juli 2020. Die Fachkräftelücke ging zurück auf null. Erstmals seit April 2015 gab es im Güterverkehr keinen Mangel an Berufskraftfahrern mehr.

Mit der rasanten Wirtschaftserholung nach dem ersten Lockdown im Frühjahr 2020 kehrte auch der Fachkräftemangel zurück. Die meisten durch den Corona-Virus arbeitslos gewordenen LKW-Fahrer sitzen wieder hinterm Steuer. Im September 2021 fehlten schon wieder 6.659 LKW-Fahrer in Deutschland – Tendenz stark steigend. Dabei liegt das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt noch 1,5 Prozent unter dem Stand vom ersten Quartal 2020.

### Kritische Nachwuchssituation

Künftig dürfte die Fachkräftelücke noch größer werden, denn es mangelt an Nachwuchs. In der Folge sind LKW-Fahrer überdurchschnittlich alt. Im Jahr 2020 waren nur 13,6 Prozent der Berufskraftfahrer im Güterverkehr unter 35 Jahre alt. Zum Vergleich: 29,3 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind jünger als 35. Auch der Anteil der Beschäftigten ab Alter 60 ist bei LKW-Fahrern mit 14,5 Prozent deutlich höher als die 9,3 Prozent im Durchschnitt aller Berufe.

2013 kamen auf 100 LKW-Fahrer im Alter 60 bis 64 noch 100 im Alter 30 bis 35 – 2020 waren es nur noch 64. Somit fällt es immer schwerer, die aus dem Erwerbsleben ausscheidenden Fahrer durch Nachwuchs-Fachkräfte zu ersetzen.

## Es braucht mehr Attraktivität

Die Entwicklung der Fachkräftesituation bei LKW-Fahrern zeigt, dass die Nachfrage nach dieser Berufsgruppe sehr konjunkturabhängig ist. Unsichere Beschäftigungsperspektiven machen den Beruf jedoch nicht gerade attraktiver.

2020 gab es 562.526 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufskraftfahrer im Güterverkehr – es ist eine der größten Berufsgruppen überhaupt. Ohne diese Menschen funktioniert die moderne arbeitsteilige Wirtschaft mit ihren verzweigten Lieferketten nicht. Es muss sichergestellt werden, dass es auch künftig genügend von ihnen gibt. Sonst könnten auch bei uns Zustände wie aktuell in Großbritannien drohen.

Der Anteil der Ausländer unter den LKW-Fahrern hat sich hierzulande von 2014 bis 2019 von 10,9 auf 22,8 Prozent mehr als verdoppelt (BAG, 2020). Am Ausbildungsmarkt hat man 2016 die Wende geschafft und konnte wieder mehr neue Auszubildende gewinnen. Gleichzeitig ist jedoch auch die Anzahl der vorzeitigen Vertragslösungen gestiegen und es ist noch nicht klar, ob die Anzahl der Absolventen nachhaltig steigen wird. Auch die Migrationsströme können sich jederzeit umkehren.

Das autonome Fahren und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bieten kurz- bis mittelfristig keine Lösung. Das autonome Fahren ist laut dem Beirat des BMVI (2020, 4 f.) „noch weit von einer Markteinführung entfernt“ und die Bahn kann „in absehbarer Zeit keine zusätzlichen größeren Sendungsvolumina von der Straße übernehmen“. Es bleibt: Der Beruf des LKW-Fahrers muss attraktiver werden – für Jung und Alt.

Die demografische Situation bei LKW-Fahrern ist eine Blaupause für die gesamtdeutsche Entwicklung am Arbeitsmarkt. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird nach Schätzungen von Eurostat bis 2030 um 6,8 Prozent zurückgehen (Geis-Thöne, 2021). Ohne Zuwanderung wären es sogar 11,2 Prozent. Die Zuwanderungspotenziale aus Osteuropa werden derweil kleiner.

Der Fachkräftemangel hat sich durch die Corona-Pandemie nur kurzzeitig entspannt. Im Mai 2021 waren Hochqualifizierte wieder so gefragt wie vor der Pandemie (Burstedde et al., 2021).

Im September 2021 liegt auch der Fachkräftemangel bei Fachkräften mit Ausbildung wieder auf 98 Prozent des Vorkrisen-Niveaus – mit stark steigender Tendenz.

## Literatur

BAG – Bundesamt für Güterverkehr, 2020, Marktbeobachtung Güterverkehr, [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte\\_Arbeitsbedingungen/AGL\\_2020-I\\_Fahrerberufe.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/AGL_2020-I_Fahrerberufe.pdf?__blob=publicationFile&v=1) [20.10.2021]

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020, Fahrermangel im deutschen Straßengüterverkehr, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrermangel-deutscher-strassen-gueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrermangel-deutscher-strassen-gueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile) [20.10.2021]

Burstedde, Alexander / Flake, Regina / Jansen, Anika / Malin, Lydia / Risius, Paula / Seyda, Susanne / Schirner, Sebastian / Werner, Dirk, 2020, Die Messung des Fachkräftemangels, IW-Report, Nr. 59, Köln

Burstedde, Alexander / Risius, Paula / Werner, Dirk, 2021, Fachkräftemangel bei Hochqualifizierten wieder über Vor-Corona-Niveau, IW-Kurzbericht, Nr. 39, Köln

Destatis – Statistisches Bundesamt, 2021, Genesis-Tabelle 81000-0002, <https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=81000-0002&bypass=true&levelindex=0&levelid=1634801387578> [20.10.2021]

Geis-Thöne, Wido, 2021, In Europa entwickeln sich die Bevölkerungen im erwerbsfähigen Alter unterschiedlich, IW-Report, Nr. 38, Köln

GOV.UK, 2021, HGV driver shortage: UK government response, <https://www.gov.uk/government/topical-events/hgv-driver-shortage-uk-government-response> [20.10.2021]

WELT, 2021, Briten haben Probleme beim Lebensmitteleinkauf – Warnung vor Produktionsstopps, 09.10.2021, <https://www.welt.de/wirtschaft/article234317060/Gaspreise-in-Grossbritannien-Fabriken-drohen-mit-Produktionsstopp.html?icid=search.product.onsitesearch> [20.10.2021]