



DEN KRAFTFAHRERBERUF RICHTIG ERLERNNEN

Die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer stagniert. Für die Transportunternehmen, die eine Ausbildungsstelle anbieten, geht es auch um die Attraktivität und die Wahrnehmung der potentiellen Bewerber.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Jörg Schwerdtfeger, Spedition Wandt, Spedition Messing, Spedition Emons



**JOACHIM ALTMANN
GESCHÄFTSFÜHRER**

Wichtig ist es für mittelständische Transportunternehmen, in den Wettbewerb zu treten, um neue Mitarbeiter und Azubis zu gewinnen. Es geht um die Attraktivität der Ausbildung und die Wahrnehmung am Bewerbermarkt.



Das blaue Namensschild von Julian Traue (2.v.l.), hier im Bild neben Timo Sell, Rabbit Yacine Oukpedjo und Hans-Georg Klein, steckt schon länger hinter der Windschutzscheibe des Actros 1848 der Spedition Schröder aus Ebernahn. Kurz nachdem der junge Mann seinen Lkw-Führerschein im Rahmen der dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolviert hatte, bekam er „seinen“ eigenen Sattelzug mit dem Krone-Planenaufleger. Denn im Rahmen der Ausbildung darf man bereits mit 18 Jahren alleine im nationalen Nah- und Fernverkehr unterwegs sein. Bei Schröder etwa mit Fliesen unter anderem für Baumärkte. Gerade erst hat Julian seine Prüfung bei der IHK Koblenz bestanden. Und nun freut er sich auf seinen festen Arbeitsvertrag. Denn er möchte bei Schröder bleiben. „Hier stimmt das gesamte Umfeld“, sagt Julian. „Und es gibt jetzt mehr Geld.“

Nach den jüngsten Zahlen des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) in unserer gesondert aufbereiteten Grafik stagniert die dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer in Deutschland. 2023 betrug die Zahl der bestehenden Ausbildungsverträge noch 6.618, nur 2.798 Ausbildungsverträge wurden neu abgeschlossen. Nach einem kurzen „Aufschwung“ sank die Zahl der bestandenen Prüfungen wieder auf 1.820. Weswegen Ausbildungsleiter Timo Sell, Sohn eines Berufskraftfahrers und hier selbst zwischen 2007 und 2010 BKF-Azubi, und Fahrtrainer Hans-Georg Klein schon stolz sind, dass sie ihren Julian durchgebracht haben. Der hatte sich nach einem Berufspraktikum zwischen zwei Firmen aus dem Westerwald für Schröder entschieden. Auch auf Grund der klar geregelten Arbeitszeiten und der Qualität des eigenen Fuhrparks sowie der Werkstatt.

Das ist nicht in der gesamten Transportbranche so. Immer noch brechen BKF-Azubis die Ausbildung ab, weil sie gemäß den Bestimmungen der regionalen Tarifverträge oder den Bedingungen der IHKs für die reine Lehrlingsvergütung vollumfänglich im Speditonsalltag eingesetzt werden. Doch davon kann heute kein Azubi mehr leben, geschweige denn, sich in der Nähe der Firma ein Zimmer mieten. „Bei uns gibt es daher eine Leistungspauschale plus Spesen, wenn unsere Azubis im Rahmen der Ausbildung alleine auf Tour gehen“, erzählt Sell. Nachdem sie zuvor die Feinheiten von Klein beigebracht bekommen haben.

Ein anderer Grund für die hohe Zahl der Abbrecher: Gerade ältere Azubis, die vielleicht auch schon ein Kind zu versorgen haben, wechseln mit dem auf Kosten des Ausbildungsbetriebes bezahlten Lkw-Führerscheins schon mal in die deutlich kürzere Beschleunigte Grundqualifikation, um

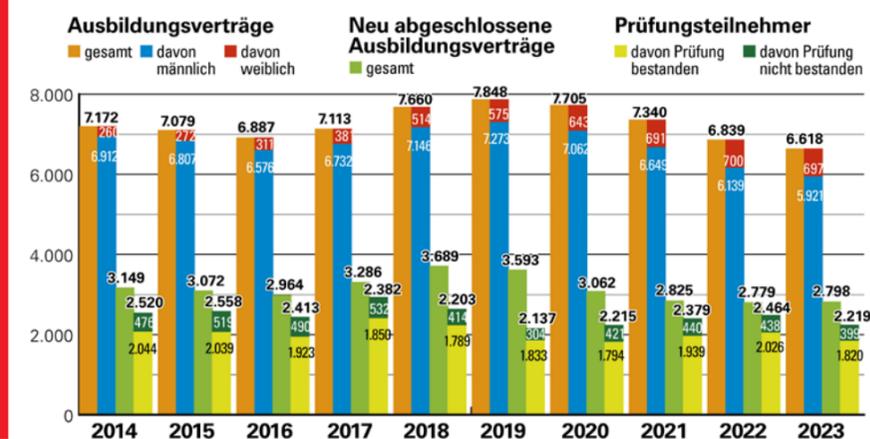
schneller ans (vermeintlich) „große Geld“ zu kommen, verzichten dabei aber auf den Gehaltsbrief und damit auf die spätere Möglichkeiten der Weiterbildung.

Ebenso müssen Ausbildungsbetriebe damit rechnen, dass die fertigen Fahrer sie nach der Lehre verlassen, um bei einer anderen Firma, die oft gar nicht selber ausbildet, in die Ferne zu streben. „Das gehört dazu“, so Geschäftsführer Joachim Altmann, der zusammen mit dem langjährigen Fahrlehrer Klein bei der Bundeswehr war.

Es ist dieses Gesamtpaket, was bei Schröder zählt: „Die Azubis werden von Anfang an professionell durch unseren Ausbildungsleiter begleitet. Denn nur wer gute Azubis und



Die Zahlen zur dreijährigen Ausbildung seit 2014





1

Mitarbeiter hat, hat auch gute und zufriedene Kunden.“



2

1 JÖRG SCHWERDTFEGER, PERSONALSCOUT bei der WL-Spedition in Herford, im Lkw mit dem BKF-Azubi Tobias Tluck.

2 ANTHONY WANDT, GESCHÄFTSFÜHRER der Spedition Wandt aus Braunschweig, mit BKF-Azubi Jan-Pascal Ganter.

3 AARON MEINKA HAT gerade seine dreijährige BKF-Ausbildung bei Messing in Coesfeld erfolgreich absolviert, nun beginnt er direkt im Anschluss eine weitere Ausbildung zum NFZ-Mechatroniker in der firmeneigenen Lkw-Werkstatt.



3

Seit Anfang August sind es elf Azubis bei Schröder: Sieben in drei Jahrgängen und vier, die das neue Lehrjahr 2024/25 beginnen werden. Mitten in der Ausbildung ist auch der 33-jährige Rabbit Yacine Oukpedjo aus Togo, der schon ein abgeschlossenes Wirtschaftsstudium vorzuweisen hat, aber in seiner Heimat keinen passenden Job fand. Auch schwere Lkw ist er dort bereits gefahren, nur wird sein Führerschein in Deutschland nicht anerkannt. Er ist im Netz auf Schröder gestoßen, nach Deutschland gezogen und durchläuft nun die dreijährige Ausbildung. „Danach habe ich sehr viele Möglichkeiten der Weiterbildung“, sagt er. „Diese Chance will ich nutzen!“

Aaron Meinka hat das Interesse für den Beruf ebenfalls von seinem Vater übernommen, ihn als Kind oft auf Tour begleitet. Bei der Spedition Messing in Coesfeld hat er seine dreijährige Lehre gerade abgeschlossen. „Anfangs waren wir drei Klassen mit je 20 Azubis“, erzählt er über den Schwund der BKF-Azubis vom Ausbildungsbeginn an bis kurz vor der Prüfung. „Zum Schluss waren wir gerade zwei Klassen je zwölf Mann. Viele Lehrlinge merken erst im Laufe der Zeit, dass der Beruf mit seinen eigenen Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen doch nicht ihre Sache ist.“

Aaron selbst, der am liebsten mit einem E-Lkw von Volvo nachts regionale Bioläden mit Produkten von Weiling beliefert hat, macht sich auf Grund des technischen Fortschritts der Nutzfahrzeuge ganz andere Gedanken

über den Beruf und stellt sich die Frage, ob Lkw-Fahrer in einer noch nicht eindeutig zeitlich definierten Zukunft, wenn Lkw tatsächlich autonom fahren sollten, überhaupt noch gebraucht werden. „Natürlich“, ist er überzeugt, „nur mit anderen Aufgaben.“ Deshalb hat er sich dafür entschieden, ab sofort in der eigenen Werkstatt von Messing eine zweite Lehre als Nfz-Mechatroniker anzuschließen. Auch wenn er dadurch seinen Einstieg in den Beruf mit entsprechender Bezahlung freiwillig hinauszögert. „Dann habe ich in Zukunft zwei Berufe und zwei Optionen“, sagt Aaron, „denn ich kann jederzeit zeitweise wieder mit unseren Lkw Touren übernehmen.“

Das ist eine Win-Win-Situation, auch für Geschäftsführer Christian Messing, dessen Spedition aktuell 90 Fahrzeuge einsetzt, hauptsächlich im Verteilerfernverkehr. Dazu transportiert Messing technische Gase in Flaschen mit Spezialfahrzeugen samt Mitnahmestaplern. „Wir sind bereits kurz nach meinem Einstieg ins Unternehmen im Bereich Ausbildung aktiv geworden“, sagt Messing. „Insgesamt haben wir in den letzten knapp 30 Jahren etwa 50 Fahrer ausgebildet. Davon sind viele Azubis zunächst übernommen worden.“ Auch er sieht die BKF-Ausbildung realistisch. „Leider hat es die Allermeisten dann doch irgendwann in die weite Welt getrieben. Zurzeit sind noch fünf ehemalige Azubis bei uns im Unternehmen.“

Wenn ein Unternehmen für die konsequente Fahrerausbildung bekannt ist, dann die Spedition Wandt aus Braunschweig. „Wir bilden schon seit 1978 aus“, erklärt Geschäftsführer Anthony Wandt, der das 1939 gegründete Unternehmen nun in dritter Generation zu-

Fahreranwerbung im Ausland

Das 1928 in Köln gegründete Familienunternehmen Emons bildet deutschlandweit rund 300 Auszubildende pro Jahr an über 30 Standorten aus. Zum Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen, zum Fachlageristen und zum Berufskraftfahrer. Aktuell sind es bundesweit 35 BKF-Azubis. Dennoch: das Interesse der Jugend in Deutschland am Fahrerberuf – oft auch auf Grund der Arbeitsbedingungen – schwindet. „Wir gehen auf jede Ausbildungsmesse“, sagt die Prokuristin Christiane Bauer, „wir sind in jeder Schule, wir fahren sogar mit den Lkw dorthin, aber wir finden hier kaum junge Menschen, die diese Ausbildung machen wollen.“ Dazu kommt das in den letzten Monaten immer wieder diskutierte Thema des Fachkräftemangels. Der für deutsche Firmen interessante Fahrermarkt aus Polen, Rumänien und Bulgarien erschöpft sich allmählich. Die litauischen und polnischen Flotten rekrutieren immer öfter Fahrer aus Drittstaaten mit allen bekannten Problemen. „Deshalb haben wir 2022 unser Projekt „WhyNotLogistics“ begonnen und bereits im letzten Jahr zum Ausbildungsbeginn eine Pilotgruppe von acht jungen Männern aus der Demokratischen Republik Kongo eingestellt. Wie genau das Projekt funktioniert steht ausführlich im Blogbeitrag „Gelungene Integration“ auf eurotransport.de.“



sammen mit seiner Schwester Alina leitet. Gut einhundert BKF-Azubis haben, so wie aktuell Jan-Pascal Ganter, die vorgegebenen Stationen wie Werkstatt, Lager oder Disposition durchlaufen, immer im zeitlichen Wechsel mit der Heinrich-Büssin-Berufsschule in Braunschweig. Derzeit sind es acht Azubis in drei Jahrgängen.

Auch Jan-Pascal hat durch seinen Vater früh den Beruf vom Beifahrersitz aus kennengelernt, auch ihn interessiert die Lkw-Technik. „Mir machen die Ausbildung und die Aussicht auf den späteren Beruf schon Spaß“, sagt Jan-Pascal. „Aber das trifft nicht mehr auf so viele Leute zu. Man merkt, dass die Klassengröße bei uns runtergegangen ist.“ Das ist derzeit ein Sorgen thema für Wandt, der seit 2024 auch Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK Braunschweig ist. „Die Ausbildungszahlen sind generell rückläufig, was bedeutet, dass auch die Klassengrößen der Berufsschulen rückläufig sind.“ So setzt er sich mit anderen Speditionen dafür ein, dass die BKF-Ausbildung in Braunschweig erhalten bleibt. „Sonst müssten unsere Azubis alternativ nach Salzgitter, was eine weitere Motivationshürde wäre.“

Auch bei Wandt gibt es langjährige Stammpfahrer, die dort die Ausbildung gemacht haben und sich bei den unterschiedlichen Transportaufgaben innerhalb geregelter Arbeitszeiten in einem besonderen Betriebsklima nicht vorstellen können, irgendwo anders auf Risiko neu anzufangen. Daher hat Wandt Verständnis dafür, dass ein frisch ausgebildeter junger Fahrer nun erstmal im internationalen Messetransport arbeiten möchte. „Vielleicht kommt er ja wieder zurück.“

Die zukünftige Entwicklung des Fahrerberufs treibt auch Jörg Schwerdtfeger, seit 16 Jahren Personalscout bei der Westfalen-Lippe-Spedition aus Herford, immer wieder an, sich um die Ausbildung zu kümmern: so wie mit Tobias Tluck aus dem ersten Lehrjahr nimmt er sich immer die nötige Zeit, auch bei Gesprächen im Lkw. Sobald er den Führerschein hat, will auch Tobias schnellstmöglich auf Tour. „Bei den 110 Lkw, die wir haben, rollen viele im Schichtbetrieb, also gibt es bei uns auch verschiedene Arbeitszeitmodelle“, sagt Schwerdtfeger. „Wir müssen weiter versuchen, die motivierten Azubis in der Branche halten. Auch, indem wir sie während dieser Zeit gut behandeln.“