



Ausschussdrucksache **20(15)51-D**

18.05.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 18.05.2022

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Siehe Anlage

**Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Bereich
Postdienste, Speditionen und Logistik, 10112 Berlin**

zur

Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

am

18. Mai 2022 | 14:00 Uhr

zum Thema

**„Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern und wirksame
Maßnahmen gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrermangel“**

Bedeutung des Straßentransports | Die Branche in Zahlen

- 411 Mio. Lkw-Fahrten in 2020 (BAG-Bericht 2020) bei wenig mehr als 500.000 Kontrollen
- Anteil der Lkw an der Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland in 2020: 72,5%
- Transportleistung in Tonnen 2021: 3,685 Mrd. (2010: 3,125 Mrd.)
- Rund 562.500 Lkw-Fahrer*innen in Deutschland
- Frauenanteil bei ca. 4%
- 95% der Unternehmen haben weniger als 50 Beschäftigte
- Die Tarifbindung liegt bei unter 20% | Anzahl der OT-Mitgliedschaften in Arbeitgeberverbänden ohne Tarifbindung nimmt stetig zu

1. Fahrer*innen-Mangel

Einen Mangel an in Deutschland lebenden Lkw-Fahrer*innen gibt es schon seit Jahren. Rund 30.000 Fahrer*innen scheiden jedes Jahr altersbedingt aus dem Beruf aus, während sich nur ca. 17.000 neue Nachwuchskräfte für dieses Berufsbild entscheiden.

Bisher konnte die Lücke durch Fahrer*innen aus anderen EU-Staaten, aber auch von außerhalb der EU, ausgeglichen werden. Jedoch verschiebt sich das Problem dadurch nur weiter in Richtung Osteuropa: Polen beklagt aktuell einen Mangel von ca. 124.000 Lkw-Fahrer*innen. Der Mangel lässt sich europaweit auf 400.000 fehlende Fahrer*innen beziffern (Quelle: DG Move).

Der Mangel ist auf vier wesentliche Punkte, zurückzuführen. Diese sind:

- einen Mangel an einer **auskömmlichen Vergütung**,
- einen Mangel an **fairen Bedingungen** in Europa,
- einen Mangel an **Respekt** gegenüber den Lkw-Fahrer*innen,
- einen Mangel an einem guten **Familienleben**

1. Vergütung

Die Vergütung der Lkw-Fahrer*innen stellt einen wesentlichen Teil bei der Frage des Mangels dar. Bei immer weniger zur Verfügung stehenden Schulabgängern, und einer immer größer werdenden Konkurrenz mit anderen Branchen, muss die Branche mit einem verbesserten Angebot reagieren oder seine Fühler immer weiter Richtung Osten ausstrecken, um weiterhin mit Lohn- und Sozial-Dumping zu arbeiten. Schließlich sind es zumeist deutsche Auftraggeber, die osteuropäischen Fuhrunternehmen die Aufträge erteilen.

Statt der Logik einer Absicherung nach unten durch einen bundeseinheitlichen Tarifvertrag zu folgen, und sich darüber hinaus durch eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung der Konkurrenz aus Niedriglohnländern zu entledigen, werden die Abhängigkeiten der Fahrer*innen weiterhin ausgereizt. Das dies bei einem Arbeitsmarkt, in dem mehr offene Stellen existieren, als Bewerber*innen, nicht gelingt, liegt auf der Hand.

2. Faire Bedingungen innerhalb der EU

Der Straßengütertransport ist von einer hohen Internationalität geprägt. Die Dienstleistungsfreiheit und Arbeitnehmerfreizügigkeit machen den Straßengütertransport im europäischen Binnenmarkt zu einem Sektor mit geradezu ruinösem Wettbewerb für die Betriebe und einem System der Ausbeutung für die Beschäftigten.

Generalunternehmer aus Deutschland beauftragen immer häufiger Frachtführer aus Osteuropa. Die Ausnutzung der Kabotage-Regeln bei gleichzeitiger viel zu geringer Kontrolldichte, lässt Fahrer*innen Güter oft wochenlang und ausschließlich in Deutschland transportieren. Um ihren Anspruch auf den deutschen Mindestlohn wurden diese Fahrer*innen bisher fast immer betrogen bzw. der tatsächliche Arbeitslohn durch zusätzliche Spesenzahlungen verschleiert.

Diesen sozialen Verwerfungen innerhalb der EU sollte mit dem im August 2020 verabschiedeten Mobilitätspaket I Einhalt geboten werden. So gelten beispielsweise seit dem 2. Februar 2022 neue Entsenderegelungen für Lkw-Fahrer*innen.

Ebenfalls seit Februar 2022 gilt die „Rückkehrpflicht des Fahrzeuges“, wonach die Lkw alle acht Wochen in ihr Zulassungsland zurückkehren müssen. Doch Deutschland hinkt bei der Umsetzung der EU-Richtlinien hinterher. Die Kontrollbehörden benötigen eine

Rechtsgrundlage, auf der sie Kontrollen durchführen, Vergehen feststellen und ahnden können: Deutschland muss jetzt schnellstmöglich die EU-Richtlinie in nationales Recht umsetzen.

Schon jetzt zeichnet sich ab, wie sich die osteuropäischen Speditionen auf den Mehraufwand der Rückkehrspflicht des Fahrzeuges vorbereiten: Allein im Laufe des Jahres 2021 haben litauische Speditionen fast 400 Niederlassungen in Polen eröffnet. Anfang 2021 waren es noch knapp 100. Der Weg der Rückkehr aus Deutschland nach Polen ist eben weitaus kürzer ist.

Für eine wirkungsvolle Eindämmung des Sozialdumpings und der Ausbeutung in Europa sprechen wir uns für eine deutliche Aufstockung des Personals beim BAG und beim Zoll aus.

Den jährlich bisher ca. 500.000 durchgeführten Kontrollen stehen rund 411 Mio. Lkw-Fahrten auf deutschen Straßen gegenüber. Ver.di begrüßte die Entscheidung der großen Koalition, 3000 zusätzliche Stellen beim Zoll zu schaffen. In der aktuellen Haushaltsberatung des BMF sollen diese Stellen jedoch wieder gestrichen werden.

Weiter muss der Vollzug von Ordnungsgeldern wirksamer erfolgen. Die Strafen sind zu gering, eine Weiterfahrt ist auch ohne sofortige Zahlung möglich. Es gibt praktisch keinen Abschreckungseffekt.

3. Respekt den Fahrer*innen gegenüber

Berufskraftfahrer*innen arbeiten unter ständigem Termin- und Leistungsdruck. Hierfür sind insbesondere die minutengenaue Anlieferung von Waren und Güter ("just-in-time") sowie unrealistische und zu eng getaktete Tourenplanungen ursächlich. Diese Arbeitsverdichtung und der Stress sind eine Gefahr im Straßengütertransport. Stetig steigende Transportleistungen und –mengen belasten die schon jetzt unzureichende Infrastruktur zusätzlich und verschärfen die Situation weiter. Gute Arbeitsbedingungen sind nicht nur für die Attraktivität des Berufsbildes und eine erfolgreiche Rekrutierung von Nachwuchskräften unabdingbar. Vielmehr sind sie Voraussetzung dafür, dass die Berufskraftfahrer*innen ihre Fahrzeuge auch sicher über unsere Straßen bewegen, ohne sich und andere Verkehrsteilnehmer*innen zu gefährden.

Lange Lenkzeiten, unvorhersehbare und unregelmäßige Arbeitszeiten, nicht ausreichende Erholungspausen und zu lange Arbeitszeiten – eine durchschnittliche Arbeitszeit von mehr als 50 Stunden – sind für LKW-Fahrer*innen keine Seltenheit.

Eine Studie der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF), an der auch ver.di beteiligt war und bei der rund 3.000 Fahrer*innen befragt wurden, führte zu einem alarmierenden Ergebnis: 30 Prozent der befragten Lkw-Fahrer*innen gaben an, in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal während der Fahrt eingeschlafen zu sein!

Auf Autobahnraststätten sind die Fahrer*innen neben einem Mangel an Parkplätzen auch Lärm, Kälte, Hitze und Kriminalität ausgesetzt. Die soziale Isolation der Fahrer*innen mit häufigen Folgen, wie Spielsucht oder Alkohol- und Drogen-Missbrauch können die Folge sein.

Der Komfort auf Rast- und Parkplätzen ist ausbaufähig – angefangen bei der Versorgung, den Sanitäreinrichtungen bis hin zu Sozial- und Begegnungsräumen sowie Freizeitangeboten.

Auch an der Rampe, beim Be- und Entladen, widerfährt den Fahrer*innen nicht ausreichend Respekt. Die Pandemie hat noch einmal deutlich gezeigt, das externe Fahrer*innen eher als notwendiges Übel wahrgenommen werden, statt als Kollegen und wichtiges Glied der Transport-Kette.

4. Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Der Fahrer*innen-Typus hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verändert. Mittlerweile stehen der Wunsch am Teilhaben am Leben Zuhause und die Rückkehr von der Tour deutlicher im Vordergrund als in der Vergangenheit. Abwesenheiten von mehreren Wochen sind weder attraktiv noch nötig. Begegnungsverkehr, wo zwei Fahrer*innen sich auf der Hälfte der Strecke begegnen, wird praktisch gar nicht eingesetzt. Ebenfalls sorgt die erwartete Flexibilität bei den Fahrer*innen einhergehend mit Unplanbarkeit von Familienleben zu Frust und in der Folge zu einer anderen Berufswahl.

Lösungsansätze:

- Preisuntergrenze für Frachtkilometer um Sozial-Dumping zu verhindern (EU)
- Eine Angleichung der europäischen Mindestlöhne (EU)
- Tarifbindung stärken (AG)
- Verkürzung der Touren durch Selbstverpflichtung (AG)
- Ausbau von Kontrollen und Vollzug von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten (DE)
- Ausbau und Stärkung des Schienennetzes, um kombinierten Verkehr besser nutzen zu können als bislang (DE)