



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

18.05.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 18.05.2022

Christoph Peine, Peine GmbH

Siehe Anlage

Peine GmbH – Savignyplatz 6 – 10623 Berlin

Deutscher Bundestag
Sekretariat PA 15 - Verkehrsausschuss
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Scherfede, 10.05.2022

Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern und wirksame Maßnahmen gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrermangel

Sehr geehrte Damen und Herren,

sicherlich gibt es bereits gute und sinnvolle Ideen und Maßnahmen um dem Fahrermangel entgegen zu wirken. Dazu gehören vor allem die Imageverbesserungen der Ausbau der Infrastruktur sowohl auf den Straßen, als auch an der Rampe und die Unterstützung zur digitalen online Rekrutierung neuer Kraftfahrer. 80.000 Fahrer fehlen aktuell, 30.000 gehen in Rente und nur 15.000 Fahrer kommen neu hinzu.

6% Arbeitslose haben wir in Deutschland und immerhin 10.000 Suchanfragen im Monat zum Thema „LKW Fahrer Jobs“ im Internet. 1.000 Anfrage zu LKW Fahrer werden.

Dieser Personenkreis muss angesprochen werden und zwar in der Form in der die Menschen heute suchen: Online im Internet, per sozialen Medien, auf den firmeneigenen Internetseiten. Ohne Fahrer gibt es kein Transportgewerbe und damit ist die Versorgungssicherheit in Deutschland stark gefährdet.

Aus diesem Grund muss es den Unternehmen gelingen die aktuellen Standards zu nutzen und in den Medien zu suchen und zu rekrutieren in denen es auch Sinn macht. Die Auswahl und die richtige Rekrutierung könnte der Staat fördern, um eine gezielte Fahrergewinnung für die Unternehmen zu implementieren. Diese Onlinerekrutierung besteht im Wesentlichen aus der Konzeptionierung (wie ist mein Unternehmen aufgestellt, welche Voraussetzung bringen wir mit und wie können wir es umsetzen) dann folgt die Betreuung und die monatliche Beratung und Auswertung um über die richtigen Kampagnen Kraftfahrer zu finden. Und hierzu bedarf es einer externen Begleitung, die die Bedarfe und Belange des Unternehmens und der Bewerber in Einklang bringt. All dies kann ein mittelständisches Speditionsunternehmen nicht leisten und deswegen braucht es Fördergelder für eine externe Beratung, wie wir es durchgeführt haben und wie uns der LBBV dabei unterstützt hat.

Langfristige Imagekampagnen die die Verbesserungen direkt spürbar bei den Beschäftigten am Lenkrad machen brauchen wir. Natürlich muss das Image für die Fahrer verbessert werden, aber nicht zuletzt auch die Akzeptanz der Fahrer und die Wertschätzung des Kraftfahrerberufes an der Rampe. Auch die Rampe muss merken, dass es ohne den Fahrer auch keinen Job an der Rampe gibt. Warum muss der Fahrer selber be- und entladen? Warum stehen ihm teilweise nicht einmal Toiletten oder ausreichend Parkplätze zur Verfügung, wenn er mal wieder warten muss? Kann die Industrie nicht in die Pflicht

genommen werden sich um die Be- und Entladung zu kümmern und Einrichtungen für die natürlichen Bedürfnisse zur Verfügung zu stellen?

Tatsache ist, dass es zu wenige Fahrer gibt und dies muss geändert werden. Ein gegenseitiges ausbooten über die höchsten Löhne und ein Abwerben bei dem benachbarten Spediteur lösen kein Problem.

Seit mehreren Jahren versuchen wir Fahrer aus Drittländern bspw. philippinische Fahrer zu gewinnen. Bereits zum Ausbruch der Pandemie standen Bewerber vor der Tür mit LKW Führerschein, Fahrerkarte und der 95 Eintragung. Doch einer Einstellung stehen derartige viele bürokratische Hindernisse im Weg, dass wir es bis heute nicht geschafft haben diese Bewerber und Fahrer einzstellen zu können. Stattdessen kommen polnische oder baltische Speditionen mit eben diesen Bewerbern zu uns und transportieren unsere Waren, denn bspw. in Polen steht einer Akzeptanz des philippinischen LKW Führerscheins nichts entgegen.

Da sind Fahrer die fahren wollen und fahren können aber für uns nicht erreichbar und solange es keine einheitlichen Regelungen innerhalb der EU gibt und auch gelebt wird, werden die Bedingungen für deutsche Spediteure immer schwieriger Kraftfahrer zu bekommen.

Warum ist es möglich bspw. in Polen, Fahrer aus Drittstaaten wie den Philippinen einzustellen, in Deutschland aber nicht? Die philippinischen Fahrer die für den polnischen Spediteur fahren, transportieren auch innerhalb Deutschlands, aber wir dürfen Sie nicht einzstellen, weil die Führerscheine nicht anerkannt werden? Wie kann das sein? In der Polizeikontrolle ist alles in Ordnung für den philippinischen Fahrer, wenn er in einem anderen Land angestellt ist. Wäre er bei einem deutschen Unternehmen angestellt, ist der Führerschein nicht gültig und solange es diese Unterschiede gibt, werden wir keine Erholung auf dem Fahrermarkt finden.

Die Öffnung und Abschaffung der hinderlichen Bürokratie für Fahrer aus Drittstaaten wäre eine Lösung um kurzfristig Fahrer zu gewinnen und auch diese Fahrer suchen online über die sozialen Medien den Kontakt.

Mit freundlichem Gruß

Christoph Peine



Pitch_SEA_Arbeitskr
aft.pptx