

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

16.05.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 18.05.2022

Kraftfahrerkreise Deutschland

Siehe Anlage

Wir bewegen Tonnen.

Aber was bewegt uns?

#



Positionspapier
Kraftfahrerkreise Deutschland
Kurzfassung Mai 2022

Unsere Forderungen im Überblick

1. Kostenlose Toilettennutzung an Raststätten sowie Rastplätzen
2. Anbindung regionaler Raststätten an das dortige ÖPNV Netz
3. Den Ausbau von Lärmschutz an Rastplätzen und Rasthöfen
4. Die Aufnahme der Fahrerkabine in die Arbeitsstättenverordnung
5. Bei Neubau bzw. Umbau von Rastplätzen die Schaffung von Dusch- und Toilettenräumen
6. Bei Neubau von Gewerbegebieten / Industriegebieten soll die Schaffung von LKW-Stellplätzen verpflichtend werden
7. Verpflichtender Gleisanschluss bei Neubau von Gewerbegebieten / Industriegebieten. Sofern möglich.
8. Stärkerer Fokus auf die Sanierung von maroden Brücken und Straßen
9. Stärkerer Fokus auf den Bau von Umgehungsstraßen
10. Absenkung der Promillegrenze für gewerblich genutzte Fahrzeuge und Fahrzeuge zur Personenbeförderung auf 0,00. Einführung eines Verkaufsverbots an Tank- und Rasthöfen und Autohöfen. Verpflichtende Einführung von Alcolocs für den gewerblichen Personen- und Gütertransport.
11. Aufweichung der StVZO im Bereich Gesamtlänge LKW, um größere Fahrerhäuser zu ermöglichen (bestenfalls Autark)
12. Abschaltung von Assistenzsystemen nur noch zeitlich begrenzt (15 Sek.) und schnellere Einführung von Abbiegeassistenten
13. Einführung eines europäisch einheitlichen Spesenmodells
14. Rückkehrpflicht der Berufskraftfahrer*innen an den Lebensmittelpunkt verpflichtend
15. Allgemeinverbindlicher Tarifvertrag, Rückkehr zum Bundesmanteltarifvertrag
16. Bereitschaftszeiten müssen vollumfänglich zu Arbeitszeiten zählen
17. Strikte Anwendung von §412 HGB
18. Mitverantwortung für Versender auf Einhaltung Kabotage, Härtere Strafen bei Verstößen für Versender und Transportunternehmen
19. Bessere Strafverfolgung im Ausland sowie Aufstockung des Kontrollpersonals um mind. 60%
20. Strafen gegen das Verbringen der regulären wöchentlichen Ruhezeit im LKW soll nur noch vom Unternehmer getragen werden
21. Staatliche Aufträge nur noch an tarifgebundene Unternehmen
22. Bei Neubau von Güterverteilzentren muss ein Gleisanschluss verpflichtend sein
23. Verbesserung der Nachwuchsförderung und der Qualifizierung

Inhalt

Vorwort	Seite 3
1. Infrastruktur	Seite 4;5
2. Arbeits- und Sozialrecht	Seite 6;7
3. Umweltschutz und Nachhaltigkeit	Seite 7
4. Marktzugang und Wettbewerb	Seite 8
5. Nachwuchsförderung und Qualifizierung	Seite 9

Vorwort

Der Beruf der Berufskraftfahlerin/ des Berufskraftfahrers wird zunehmend komplexer und anspruchsvoller. Hinzu kommen immer niedrigere Löhne und sinkende Frachtraten bei immer weiter steigendem Druck für Arbeitnehmer*innen und steigenden Kosten der Arbeitgeber*innen. Die Auswirkungen sieht man schon jetzt: Fachkräfte fehlen und werden durch Personal aus meist osteuropäischen Ländern ersetzt, welches oftmals gezwungen wird, zu unmenschlichen Sozialstandards zu arbeiten. Dies führt wiederum zu einem Fachkräftemangel in den osteuropäischen Ländern. Ein Umdenken in der Wirtschaft, Politik sowie bei den Unternehmen und nicht zuletzt bei den Fahrern muss einsetzen. Das Mobilitätspaket war ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, leider nicht ausreichend genug.

Wir von den Kraftfahrerkreisen Deutschland setzen uns für die in diesem Positionspapier stehenden und von uns erarbeiteten Punkte ein. Es zeigt auf, was wir als Probleme in unserer Branche ansehen und was konkret geändert werden muss, um einen Wandel hervorzurufen.

Dieses Papier wurde von ehrenamtlichen und gewerkschaftlich organisierten Kraftfahrern erstellt und erarbeitet. Es gibt die Meinung des Verfassers wieder.

„Für eine gesicherte Zukunft der Berufskraftfahrer*innen!“

Kraftfahrerkreise Deutschland

1. Infrastruktur

Gut versorgt, besser unterwegs.

Unterwegs zu sein bedeutet, insbesondere auch auf gute Rahmenbedingungen und eine verlässliche und gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen zu sein.

Wir fordern, dass die kostenlose Toilettennutzung in das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) unter § 15 aufgenommen wird. Eine derartige Klausel gab es in dem Rahmenvertrag, der am 29.10.1998, zwischen dem Bund und der Tank und Rast AG, geschlossen wurde. Dieser Vertrag wurde am 31.12.2013 gekündigt und ist daher nicht mehr in Kraft.

Um die Gesundheit der Berufskraftfahrer*innen zu verbessern, aber auch ein zusätzliches Freizeitangebot zu schaffen, empfiehlt sich der Aufbau von Fitnessgeräten an Tank- und Rastanlagen, sowie auf normalen Rastplätzen. An größeren Raststätten könnte das Angebot um ganze Fitnessräume, gemeinsam genutzte Sozial- und Begegnungsräume, aber auch Freizeit- und Erholungsangebote erweitert werden.

Rastplätze sind eingezäunte Anlagen, die Tiere davon abhalten sollen, auf die Autobahn zu gelangen - allerdings sperren sie auch die Berufskraftfahrer*innen auf diesen ein. Hier müssen Möglichkeiten geprüft werden, um das Gelände z.B. auch zu Fuß, abseits der Autobahn, verlassen zu können.

Wir fordern, dass Raststätten mit regionaler Anbindung (z.B. Chemnitz Auerswalder Blick, Raststätte Augsburg, usw.) an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Ermäßigte Tickets für Berufskraftfahrer*innen sollten angeboten werden, damit diese den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen können, um etwa Einkäufe zu erledigen, touristische Angebote wahrzunehmen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Gerade an Wochenenden stehen Berufskraftfahrer*innen zwischen 24 und 45 Stunden auf einer Raststätte; dies ist nicht nur anstrengend, das Warten auf Dauer ist auch ermüdend. Mit der Anbindung an den ÖPNV schaffen wir die Möglichkeit, den Berufskraftfahrer*innen ein sozialeres Umfeld und räumliche Freiheit zu ermöglichen.

Ein weiterer positiver Effekt einer solchen Anbindung ist die Möglichkeit, „park and ride“ direkt an der Autobahn anzubieten. Damit könnten Innenstädte zusätzlich entlastet werden. Die Anbindung von Fernbuslinien an diese Raststätten könnten zu einer Erweiterung des Fernbusnetzes führen.

Wir fordern, bei Neubau und an bereits bestehenden Rastplätzen und Rasthöfen, die Schaffung von Lärmschutz. Um eine ausreichende Erholung in den Ruhepausen zu ermöglichen, ist der Lärmschutz insbesondere auf den Stellplätzen dringend zu verbessern. Der gezielte Einsatz von Lärmschutzwänden oder aber die Verlagerung von Stellplätzen bzw. Schaffung spezieller „Ruheplätze“ sind sinnvolle Maßnahmen, um den Verkehrslärm der angrenzenden Autobahnen deutlich zu reduzieren. In einer Studie des Umweltbundesamtes und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin mit den Namen „Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – ‚NaRoMI‘-Studie“ steigt das Herzinfarkttrisiko bei

Männern um 20-30% bei einem Tages-Mittelungspegel von über 65 dB(A) (außerhalb der Wohnung). Wie eine Messung der SVZ zeigt, verursachte ein Lkw in Weitendorf auf Höhe von Wohnhäusern in 20 Metern Entfernung noch 70 dBA. In Sternberg unmittelbar an der B 104 ließ ein vorbeifahrender Traktor (fünf Meter Entfernung) das Messgerät auf 83 dBA ausschlagen, Lkw auf 75. – Quelle: <https://www.svz.de/4734346> ©2021

Wie die Lärmmessung der SVZ zeigt, ist die Lärmbelastung von über 65 dBA auch noch bei 20 Metern Abstand gegeben. Da die Messungen entlang von Bundesstraßen durchgeführt wurde, ist davon auszugehen, dass der Wert entlang der Bundesautobahnen um ein Vielfaches höher ist.

Wir fordern die Aufnahme der Fahrerkabine in die Arbeitsstättenverordnung, um u.a. eine Standklimaanlage verpflichtend in alle LKW einzubauen. Damit soll gewährleistet werden, dass Fahrer auch im Sommer genügend Schlaf bekommen und sich nicht übermüdet ans Steuer setzen.

Wir fordern bei Neu- bzw. Umbau von Rastplätzen, neben den üblichen Toilettenhäuschen, dass auch Dusch-Möglichkeiten gebaut werden.

In Industrie- und Gewerbegebieten werden immer mehr Parkmöglichkeiten abgeschafft, was zu einer zusätzlichen Verknappung von LKW-Stellplätzen führt. Wir fordern bereits bei Neubau solcher Gebiete, dass Parkplätze mit sanitären Einrichtungen speziell für LKW geschaffen und von der jeweiligen Kommune unterhalten werden. Die im Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen beteiligen sich an den Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Anlagen. Alternativ stellen die ansässigen Unternehmen - im Verhältnis zu ihrer Größe bzw. dem Umschlag und Verkehrsaufkommen - eine eigene Infrastruktur mit ausreichend Stellplätzen und Sanitäranlagen zur Verfügung.

Wir fordern bei Neu- und Umbauten von Gewerbe- und Industriegebieten, dass ein Gleisanschluss, soweit möglich, verpflichtend wird.

Durch die LKW-Maut wird ein Großteil der Kosten für die Sanierung der Straßen und Brücken Reparaturen eingenommen, dennoch verschlechtert sich der Zustand dieser zunehmend. Jüngstes Beispiel ist die Salzbachtalbrücke bei Wiesbaden. Dies bedeutet zwangsläufig mehr Stau und längere Wege für PKW und LKW. Wir fordern daher ein stärkeres Sanierungskonzept maroder Brücken und Straßen.

Wir fordern einen stärkeren Fokus auf den Neubau von Umgehungsstraßen in Ortschaften und Städten mit hohem Verkehrsaufkommen. Dies bringt nicht nur eine Entlastung für die Anwohner*innen, sondern eine Verkürzung von Fahrzeiten und weniger Schadstoffausstoß durch Vermeidung von stop and go.

2. Arbeits- und Sozialrecht

Gute Arbeit: Auch für uns!

Der europäische Frachtverkehr führt zu unhaltbaren Zuständen für Berufskraftfahrer*innen. Im Rahmen der Kosteneinsparungen fahren osteuropäische Berufskraftfahrer*innen in ganz Europa oft Monate lang ohne Rückkehr ins Heimatland, werden jedoch nach Regelungen des Heimatlandes angestellt und auf dieser Grundlage bezahlt. Das Heimatland erhält auf dieser Basis Steuern und Abgaben für die Sozialversicherungen.

Wir fordern die Einführung eines einheitlich europäischen Spesen-Modells für alle Mitgliedsstaaten. Unternehmen aus Osteuropa bezahlen ihre Fahrer in aller Regel nach dem sogenannten Spesenmodell: Die Fahrer erhalten einen Großteil ihres Lohnanspruchs – häufig bis zu zwei Drittel – als Spesen. Dadurch sparen die Unternehmen Sozialabgaben und Steuern. Die Fahrer zahlen nur geringe Beträge in die Sozialkassen und erhalten bei Krankheit nur einen Bruchteil ihrer monatlichen Entlohnung. Im Durchschnitt ist ein Fahrer mit osteuropäischem Vertrag pro Jahr 5.000 Euro billiger als ein Fahrer, der in Deutschland den Mindestlohn verdient.

Die im europäischen Verkehr eingesetzten Berufskraftfahrer*innen erbringen ihre Arbeitsleistung ganz überwiegend nicht im Heimatland, welches die Bezahlungsgrundlage bildet, sondern im europäischen Bereich, in dem der Lebensunterhalt deutlich teurer ist. Dies führt zwangsläufig dazu, dass die Berufskraftfahrer*innen unter unzumutbaren Verhältnissen auf meist überfüllten Autobahnraststätten campieren und lange Zeit in den LKW bzw. Sprinter wohnen müssen. Die Nutzung von Motels oder Handwerkerunterkünften sind unter diesen Vertragsbedingungen den Berufskraftfahrer*innen nicht möglich, da schlicht das Geld fehlt.

Lediglich die Auftraggeber in den meist westeuropäischen Ländern erzielen einen Vorteil. Sie können im osteuropäischen Ausland die Leistung des Transports zu sehr günstigen Preisen einkaufen. Im eigenen Land werden die Tariflöhne für Berufskraftfahrer*innen unterlaufen und mittelfristig Flächentarifverträge für Berufskraftfahrer*innen durch Tarifflicht unwirksam gemacht. Speditionen in Deutschland unterliegen bereits jetzt im Regelfall keinem Tarifvertrag mehr, da die Arbeitgeber die Arbeitgeberverbände mit Tarifbindung verlassen haben.

Bis zur Realisierung eines einheitlichen europäischen Mindestlohnes wird ein Zwischenschritt erforderlich. Dieser Zwischenschritt muss europaweit regeln, dass sofern für die Berufskraftfahrer*innen keine besseren tarifvertraglichen oder sonstigen Regelungen bestehen, die Berufskraftfahrer*innen im europaweiten Verkehr nach Überschreitung der Grenze des Heimatlandes der höchste in Europa vorhandene Mindestlohn den Berufskraftfahrer*innen

zu zahlen ist. Gleiches gilt für die steuerrechtliche Spesenregelung, und zwar unabhängig von dem Zielland der Tour.

Die Heimatländer der im europaweiten Verkehr tätigen Berufskraftfahrer*innen haben Regelungen zu schaffen, dass die Daten der Europäischen Fahrerkarte, welche ab 2024 die Überquerung von Ländergrenzen erfassen, ausgewertet werden. Sie tragen dafür Sorge, dass die Steuern und Sozialabgaben auf Höhe des höchsten europäischen Mindestlohnes abgeführt werden.

Wir fordern die Rückkehrpflicht für Berufskraftfahrer*innen an ihren jeweiligen Lebensmittelpunkt. Eine Rückkehrpflicht zur Niederlassung erfüllt den Rückkehrzweck nur bedingt und öffnet den Unternehmen wieder eine Hintertür.

National sollte das oberste Ziel sein einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag zu erwirken. Die Rückkehr zum Bundesmanteltarifvertrag halten wir für dringend notwendig.

Wir fordern, dass Bereitschaftszeiten vollumfänglich als Arbeitszeiten zählen.

Wir fordern die strikte Umsetzung des §412 HGB. Das Fahrpersonal ist weder Verlade- noch Lagerpersonal. Besonders in Lebensmittellägern wird mittlerweile vorausgesetzt, dass die Berufskraftfahrer*innen abladen, ohne eine entsprechende Vergütung seitens der Auftraggeber.

3. Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Verantwortung für die Generationen nach uns.

Durch den oben aufgeführten Mindestlohn-Vorschlag ergibt sich die Bedeutung des nationalen Transports: Da europaweite Transporte teurer werden, wird ein nationaler Transport von Grenze zu Grenze attraktiver.

Der Transport auf der Schiene könnte dadurch ebenfalls an Bedeutung gewinnen. Eine Schaffung von europäischen Güterverteilzentren mit Bahnanschluss könnten die Folge sein.

Generell sollte bei zukünftigen Güterverteilzentren ein Bahnanschluss verpflichtend sein.

Ebenso könnten an Grenzen Umschlagsplätze entstehen. Dies würde zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge führen.

Die Statistik zu Leerfahrten vom Kraftfahrtbundesamt zeigt auf, dass es seit 2005 keine signifikanten Änderungen mehr gegeben hat. Bedenkt man dazu, dass erst seit 2009 die Übergangsfristen für den Großteil der osteuropäischen Länder aufgehoben wurden, ist der Unterschied an den Leerfahrten sogar noch geringer. Das Argument, wonach die Anzahl der Leerfahrten mit der Kobotage minimiert werden soll, greift daher nicht.

4. Marktzugang und Wettbewerb

Bedingungen für ein faires Miteinander.

Um illegale Kabotage einzudämmen, gilt es, die Wirtschaft mit ins Boot zu holen. Als Vorbild könnte hier das Schweizer Modell der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) dienen. Jedes Fahrzeug erhält eine ID Card, auf der jedes Unternehmen, das einen LKW beladen möchte, den Transport vermerkt. Sollte dabei festgestellt werden, dass durch die Beladung ein Verstoß gegen geltendes Recht entsteht, muss diese abgelehnt werden. Bei einem Verstoß muss der Verlader zur Rechenschaft gezogen werden. Denkbar wäre auch die Erfassung von Transporten, der Spedition und des Kennzeichens des Fahrzeuges auf einer von den Behörden geführten online-Plattform.

Wir sprechen uns bei Kabotage-Transporten zudem für eine Mitverantwortung –und auch Mithaftung- des Versenders aus. Diese müssen sich noch vor Auftragserteilung versichern, dass die maximale Anzahl an Kabotage Fahrten nicht überschritten ist bzw. wird. Die für den Nachweis erforderlichen Unterlagen sind lückenlos mitzuführen und bei Auftragserteilung vorzulegen.

Um den Missbrauch der europäischen Bestimmungen einzudämmen, müssen die Kontrollbehörden abgestimmt, kooperativ und gut vernetzt zusammenarbeiten. Eine Strafverfolgung bzw. die Ahndung von Verstößen muss europaweit möglich und für alle Beteiligten von Interesse sein. Die bereits vorhandenen Vorschriften müssen dafür konsequent genutzt werden.

Generell müssen Verstöße gegen die Kabotage Bestimmungen und/oder gegen das Mindestlohngesetz stärker und härter sanktioniert werden.

Hierfür ist die Aufstockung von Kontrollpersonal beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG), dem Zoll und der Verkehrspolizei von mindestens 60% zwingend notwendig. Denkbar wäre auch die Schaffung einer bundesweit zuständigen und agierenden Verkehrspolizeibehörde, die ausschließlich zur Überwachung des Verkehrs zuständig ist. Hierbei könnte auch die Zusammenlegung bzw. Verzahnung aller drei Behörden in Betracht gezogen werden.

Wir fordern die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Ausland zu verbessern. Nationale Fahrverbote wegen schwerwiegender Delikte, wie Trunkenheit am Steuer oder schwerer Gefährdung im Straßenverkehr, müssen europaweit gelten und durchgesetzt werden.

Wir fordern, dass Bußgelder und Strafen für Verstöße gegen die Verbringung der wöchentlichen Ruhezeit im LKW ausschließlich vom Unternehmen bezahlt werden.

Wir fordern das staatliche Aufträge nur noch von Unternehmen mit gültigem Tarifvertrag durchgeführt werden dürfen.

5. Nachwuchsförderung und Qualifizierung

Mehr als nur Fahren können.

Die Transportbranche, aber damit verbunden auch die Wirtschaft, stehen vor einem Wandel. Fehlender Nachwuchs und Fachkräftemangel sind schon länger deutlich spürbar. Gerade junge Menschen sind für den Beruf des Berufskraftfahrer*innen unter den jetzigen Bedingungen kaum noch zu gewinnen.

Neben einer Bezahlung, mit der man seine Hobbys finanzieren, seine Zukunft planen, eine Familie ernähren und/oder die Altersruhezeit absichern kann, brauchen wir Arbeitsmodelle, die dem Nachwuchs eine bessere Life-Work-Balance ermöglichen. Dazu gehört weniger Druck, was u.a. durch eine Reduzierung der rollenden Lagerhaltung, der Just-in-time und Just-in-process-Transporte erreicht werden kann. Abwechslungsreichere Arbeit. z.B. durch immer wieder mal wechselnde Bereiche innerhalb der Firma oder Kooperationen unter verschiedenen Arbeitgebern, so dass Nachwuchsfahrer immer wieder neu gefordert, dabei aber auch gefördert werden.

Auch die Freizeitgestaltung unterwegs muss attraktiver werden. Angebote für sportliche Betätigungen, Erreichbarkeit von kulturellen Angeboten, etc.

Die Akzeptanz innerhalb der Firmen, aber auch der Gesellschaft, muss gesteigert werden. Innerhalb einer Firma wären da eigene Ansprechpartner*innen für jungen Berufskraftfahrer*innen wünschenswert, wie es schon einige Firmen praktizieren.

Auch die Arbeitszeiten müssen sich ändern. Immer weniger ist die Bereitschaft vorhanden, 10, 12 oder 15 Stunden beruflich unterwegs zu sein. Gleiches gilt für 5 Tage oder mehr im LKW. Der Ausbau der Begegnungsverkehre wäre da eine Option. In anderen Bereichen wird immer wieder von Arbeitszeitverkürzungen und neuen Arbeitsmodellen gesprochen. Darum wird auch unsere Branche nicht herkommen. All dies erfordert auch neue Verkehrskonzepte, die weniger LKW (Fahrzeuge allgemein?) nötig machen und so z.B. die Parkplatzprobleme verringern, unter denen auch junge Fahrer*innen leiden und die ihnen das Interesse an dem Beruf verleiden.

Zugleich muss sich die Qualität der Fahrer*innen europaweit auf einem (höheren?) Niveau bewegen. Daher sollten Qualifikationen einheitlich gesetzlich geregelt sein und, ähnlich der deutschen IHKs oder des TÜVs, geprüft werden. Das erfordert strenge Kontrollen der ausbildenden Institute.

Impressum

Herausgeber: Kraftfahrerkreise Deutschland

Urheberrecht: Kraftfahrerkreise Deutschland

Kontakt: ansprechpartner@kraftfahrerkreise.de