

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)79-C**

**23.09.2022**

---

**Stellungnahme**  
Öffentliche Anhörung am 26.09.2022

---

Stellungnahme - DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

**Siehe Anlage**

---

Fachkräftebedarf in der Logistik

## „Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrermangel hinsichtlich ihrer Qualifikation“

---

Stellungnahme anlässlich der Expertenanhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 26. September 2022

**DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [de.linkedin.com/company/spediteure](https://de.linkedin.com/company/spediteure)

September 2022

## Einleitung:

Wie nahezu jede Branche leidet auch der Logistiksektor unter wachsendem Fachkräftemangel. Um zukunftssicher und marktfähig zu bleiben, versuchen Speditionshäuser derzeit Mitarbeiter sämtlicher Qualifikationsstufen für sämtliche Hierarchien kaufmännischer und gewerblicher Betätigungsfelder für eine Beschäftigung in der Logistik zu sichern.

Bereits seit Jahren zeichnet sich vor allem ein ernstzunehmender Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern (BKF) ab. Zahlen der International Road Transport Union (IRU) zufolge ist das Problem nicht auf Deutschland und Europa begrenzt. Vielmehr ist von einem weltweiten Phänomen auszugehen. Auch wenn die Datenlage uneinheitlich und nicht gesichert ist, muss in nahezu sämtlichen Ländern von erheblichen Personallücken im Straßengüterverkehrssektor ausgegangen werden.

Das viele Jahre in Europa bestehende Ost/West-Gefälle beim BKF-Mangel löst sich zunehmend auf. Für Polen kann nach Angaben der IRU ebenso wie für Deutschland von bis zu 80.000 zu besetzenden Stellen ausgegangen werden. Für Rumänien meldet die IRU 70.000 fehlende Fahrer, und im Vereinigten Königreich hat sich die Lücke auf über 100.000 offene Stellen aufsummiert. Weder spürbare Lohn- und Entgeltanpassungen, die Tarifabschlüsse punktuell bereits übersteigen, noch die durch das EU-Mobilitätspaket eingeleiteten Reformen der gesetzlichen Sozial- und Wettbewerbsvorschriften haben zu einer Trendumkehr in den Mitgliedstaaten geführt.

Der Personalengpass führt den europäischen Straßengüterverkehrssektor und in Folge auch die Logistikbranche an Produktivitätsgrenzen. Fallweise sind die mangelbedingten Produktivitätseinbußen bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs bereits wirtschaftlich spürbar, weil der Dispositionsaufwand erheblich steigt, Teile der Fuhrparks personell nicht mehr besetzt werden können und dadurch Tourenfrequenzen sinken. Hierdurch verengt sich der derzeit ohnehin angespannte Markt für Transportdienstleistungen – mit negativen Folgen für die Stabilität der Lieferketten auftraggebender Speditions- und Logistikhäuser und für die Absatz- und Beschaffungswege von Industrie und Handel.

In welchem Umfang der Personalbedarf in den Unternehmen angesichts einer drohenden wirtschaftlichen Rezession und rückläufiger Transportmengen sinkt, kann nicht zuverlässig gesagt werden. Doch selbst bei konjunkturbedingten Mengeneinbrüchen wird die Nachfrage nach Fahrpersonal das Fachkräfteangebot in der EU mittel- bis langfristig übersteigen.

Die Ursachen für die wachsende Lücke sind vielfältig. Prägend sind die Faktoren Demografie und abnehmende Attraktivität bestimmter Berufsbilder, darunter der des Berufskraftfahrers. Ein Drittel der aktiven Berufskraftfahrer sind 55 Jahre und älter. Den etwa 30.000 Fahrer jährlich in den Ruhestand wechselnden Beschäftigten stehen lediglich 15.000 bis 20.000 Berufseinsteiger gegenüber. Der Anteil der Berufseinsteiger unter 25 Jahren liegt bei unter 3 Prozent.

Der **demografische Faktor** arbeitet konstant insbesondere gegen Wachstumsbranchen wie die Logistikbranche. Dies heizt den Wettbewerb zwischen Branchen und Unternehmen um Fachkräfte an, so dass selbst weniger qualifizierte Arbeitnehmer derzeit auf Alternativen ausweichen können, die besser zur jeweils individuellen Lebensplanung passen.

Die **sinkende Attraktivität des Fahrerberufs** lässt sich auf eine Kombination aus sich verschlechternden Unterwegs-Bedingungen (steigende Verkehrsdichte, marode und/oder unterdimensionierte Verkehrs- und Parkplatzinfrastrukturen, fehlende sanitäre Einrichtungen, lange Wartezeiten an Be- und Entladestellen etc.) und einer grundsätzlichen Hinwendung junger Menschen zu Berufsbildern, die regelmäßige Arbeitszeiten, Homeoffice, Work-Life-Balance, Unabhängigkeit u. a. erwarten lassen, zurückführen.

Demgegenüber ist der Beruf des Kraftfahrers in Bezug auf soziale Bindungen vergleichsweise entbehrensreich. Der Beruf ist technisch geprägt und setzt Belastbarkeit und Fahrvermögen, gepaart mit hoher Verantwortung für Fahrzeug, teils sehr hochwertige Ladungen sowie für andere Verkehrsteilnehmer voraus, die durch eine entsprechende **fachliche Qualifikation** gefestigt werden muss. Maßnahmen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels, die auf eine Absenkung der beruflichen Eintrittsbarrieren zielen, sind deshalb sehr sorgfältig auf ihre Wirkungen auf das im Grundsatz nicht abzuschwächende Qualifikationsniveau zu prüfen.

Auch wenn das Zuwanderungspotential qualifizierter Kräfte nach Deutschland zunehmend ausgeschöpft ist, liegt ein wichtiger Baustein zur Mangelbekämpfung in einem Maßnahmenbündel, das die Anerkennung in Drittstaaten erworbener Qualifikationen erleichtert. Dies schließt Migrationserleichterungen und Vereinfachungen des BKF-Qualifikations- und -fahrerlaubnisrechts, die über den eigentlichen Qualifizierungsbereich hinaus gehen, ein. Vor allem sind derzeitige bürokratische Hürden zur Wahrung von Berufszugangsvoraussetzungen sowie Sprachbarrieren zu überwinden.

Daneben müssen die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche sowie des Straßengüterverkehrssektors selbst betriebliche Anreize zur Sicherung und Gewinnung von Fachkräften setzen.

## 1. Handlungsoptionen des Gesetzgebers zur Beschleunigung der Berufskraftfahrerqualifikation in- und -ausländischer Lkw-Fahrer

### 1.1 Zugangshürden für ausländische Fachkräfte senken

#### Aufhebung des Wohnsitzprinzips nach Artikel 9 der Richtlinie 2003/59/EG, § 6 BKrFQG

Der Erwerb der BKF-Grundqualifikation ist räumlich an den EU-Mitgliedstaat gebunden, indem ein Bewerber mit ordentlichem Wohnsitz registriert ist. Personen, mit Migrationshintergrund und schlechten Deutschkenntnissen, die sich für eine BKF-Tätigkeit qualifizieren möchten, stehen im Land ihres Wohnsitzes vielfach vor sprachlichen, nicht überwindbaren Hürden bei der Ausbildung und Prüfung. Sinnvoller wäre es, würden Bewerber Grundqualifikationen unabhängig vom Wohnsitz in jedem EU-Mitgliedstaat bei uneingeschränkter Anerkennung der Prüfung innerhalb der EU durchführen können. Da der Fahrerqualifizierungsnachweis inhaltlich EU-weit einheitlich geregelt ist, sollte die deutsche Anerkennung also ohne Hürden möglich sein.

#### Lösungsvorschlag:

EU-Richtlinie 2003/59/EG wird dahingehend geändert, dass die Bindung an den Wohnsitz gemäß Artikel 9 der Richtlinie ersatzlos gestrichen wird.

## Anerkennung von BKF-Qualifikationen aus Drittstaaten bei vergleichbarem Qualifikationsniveau

Zur Nutzung des Zuwanderungspotentials qualifizierter Fachkräfte, müssen in Drittstaaten erworbene Grundqualifikationen, die den Prüfungs- und Ausbildungsanforderungen der Richtlinie 2003/59/EG, geändert durch Richtlinie 2018/645/EU entsprechen, anerkannt werden.

### Lösungsvorschlag:

Seit Abschluss des Vertrags zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft zwischen EU und den potenziellen Beitrittskandidaten Albanien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien, Kosovo, Montenegro und Serbien (Amtsblatt der Europäischen Union vom 27. Oktober 2017 - L 278/3) findet Richtlinie 2003/59/EG in den Westbalkan-Staaten Bosnien-Herzegowina, Serbien und Albanien inhaltlich Anwendung. Durch die Anerkennung der dort erteilten Qualifikationen könnten für in den Westbalkan-Staaten beheimatete Fahrer sämtliche Voraussetzungen geschaffen werden, ihre Tätigkeit als Berufskraftfahrer in der EU und somit auch in Deutschland unmittelbar aufzunehmen. Die Anerkennung von Qualifikationsnachweisen sollte gleichfalls auf die Staaten ausgeweitet werden, die die Qualitätscharta für Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (im Rahmen des multilateralen CEMT-Kontingentsystems) gezeichnet haben und die Qualifikationsvoraussetzungen in Übereinstimmung mit Richtlinie 2003/59/EG schaffen.

## **1.2 Sprachbarrieren bei Prüfungen abbauen**

### BKFQ-Prüfungen in Fremdsprachen ermöglichen

Maßgeblich aus organisatorischen Gründen sind Ausbildung und Prüfung zur BKF-Qualifikation in Deutschland heute ausschließlich in deutscher Sprache möglich. Deutschkenntnisse zahlreicher Bewerber mit Migrationshintergrund reichen für eine Prüfungssituation oftmals nicht aus. Zumindest die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation sollte auf Englisch sowie in - bezogen auf die Fahrerklientel - gängigsten (osteuropäischen) Sprachen abgelegt werden können. Hier ist eine Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) erforderlich:

### Lösungsvorschlag 1:

Nach § 2 Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:

*„Die Prüfung kann in deutscher, englischer, serbischer, kroatischer, französischer, ... Sprache absolviert werden.“*

oder

### Lösungsvorschlag 2:

Nach § 2 Absatz 7 wird folgender Absatz 7a eingefügt:

*„Die Prüfung über die beschleunigte Grundqualifikation kann in deutscher und englischer Sprache absolviert werden. Die Industrie- und Handelskammern sind befugt, die Prüfungen in weiteren Fremdsprachen durchzuführen.“*

### 1.3 Digitalisierung vorantreiben

#### E-Learning in der Praxis umsetzen

Online-basiertes digitales Lernen hat sich bewährt und findet heute bereits in vielen gesetzlich geforderten Mitarbeiterschulungen - z. B. für die Arbeitssicherheit und den Datenschutz - Anwendung. Schulungsanbieter, Unternehmen und teilnehmendes Fahrpersonal können dadurch erheblich zeitlich entlastet werden und Schulungen räumlich dezentral ausrichten. Obwohl Richtlinie 2003/59/EG den EU-Mitgliedstaaten eine eindeutige Option bietet, bis zu zwölf der 35-stündigen BKF-Weiterbildung durch Einsatz von E-Learning-Konzepten bzw. integriertem Lernen bei Wahrung desselben Qualitätsniveaus abzudecken, verzögert sich die Umsetzung in deutsches Recht erheblich. Ein Referentenentwurf aus dem BMDV (vormals BMVI) für die Novellierung der BKrFQV samt E-Learning in Form des Blended Learning verharret auf dem Bearbeitungsstand Juni 2021.

#### Lösungsvorschlag:

In § 4 wird Absatz 3 Satz 2 BKrFQV wird folgender Satz 3 angefügt:

*„Es ist der Ausbildungsstätte gestattet, bis zu zwölf der 35 Unterrichtsstunden mithilfe von Instrumenten durchzuführen, die ein Lernen aus der Distanz, d.h. ohne physische Anwesenheit der Auszubildenden (E-Learning) ermöglichen (Fußnote „siehe nationales Umsetzungskonzept E-Learning“).*

### 1.4 Fahrerlaubnisrecht

#### Unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine

Gemäß § 4 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) gelten Fahrer, die erstmalig vor dem 10. September 2009 eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C oder CE erworben haben, im Wege der „Besitzstandsregelung“ als grundqualifiziert. Bisher listet die Fahrerlaubnis-Verordnung (FEV) in Anlage 11 knapp 90 Staaten, mit denen ein Abkommen zur Umschreibung von Führerscheinen besteht. Fahrer aus diesen Staaten können grundsätzlich in den Genuss der deutschen Besitzstandsregelung kommen. Gleichwohl setzt die FEV je nach Staat unterschiedliche Maßstäbe bei der Umschreibung der Fahrerlaubnis im Hinblick der gegebenenfalls erforderlichen theoretischen oder praktischen Prüfung. Während z. B. für in Albanien erworbene Führerscheine keine weitere Prüfung in Deutschland erforderlich wird, muss bei in der Republik Moldau ausgestellten Fahrerlaubnissen in Deutschland noch eine praktische Prüfung absolviert werden.

#### Lösungsvorschlag:

Die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Anlage 11 ist wie folgt zu ändern:

- Aufnahme der Staaten Ukraine, Montenegro, Türkei und Weißrussland in die Anlage 11 der FEV. Bei dem Erfordernis einer theoretischen oder praktischen Prüfung ist jeweils „nein“ einzufügen.
- Für den Staat Bosnien-Herzegowina sind die anerkannten Führerscheinklassen um die Angaben „C1, C1E, C, CE“ zu ergänzen

## Beschleunigte Ausgabe von Führerscheinen

Unbürokratische und beschleunigte Anerkennungsverfahren für Führerscheine fördern die zügige Integration ausländischer Fahrer. Aktuell warten Antragsteller teilweise mehrere Monate auf die Ausgabe neuer oder verlängerter Führerscheine. Hierfür ist es zwingend, dass die Führerscheinstellen über ausreichende Personalkapazitäten verfügen und die Kompetenz zur Bearbeitung digitaler Führerscheinanträge ausgebaut wird.

## **2. Handlungsoptionen der Speditions- und Logistikbranche und des Straßengüterverkehrssektors zur Bindung und Gewinnung von Berufskraftfahrern**

Die Speditions- und Logistikbranche bemüht sich seit Jahren aktiv darum, beruflichen Nachwuchs aus dem In- und Ausland zu gewinnen und die Attraktivität des Berufsbildes des Berufskraftfahrers durch verschiedene Maßnahmen zu erhöhen, z. B:

- **Berufseinstieg erleichtern:** Der Erwerb eines Lkw-Führerscheins ist teuer und kostet mehrere Tausend Euro – eine Hürde für Berufsanfänger und Quereinsteiger. Im Gegenzug zu einer vertraglichen Bindung an das Unternehmen kann sich der Arbeitgeber an den Kosten des Führerscheinerwerbs beteiligen.
- **Weiterbildung unterstützen:** Lkw werden technisch moderner und ihre Ausstattungen digitaler. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, kann der Arbeitgeber erfahrene Fahrer und Quereinsteiger für bezahlte Fortbildungen freistellen, um sie für alternative Antriebe und für zusätzliche Aufgaben wie für Kühl- oder Gefahrguttransporte (ADR) etc. zu qualifizieren.
- **Investitionen in modern ausgestattete Fahrzeugflotten:** Wie bei Pkw gibt es auch für Lkw Komfortunterschiede: Eine gut ausgestattete Fahrerkabine, die Fahr- und Ruhezeiten angenehm gestaltet, und Assistenzsysteme, die die eigene Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer erhöhen, erleichtern den Arbeitsalltag.
- **Arbeitsbedingungen optimieren:** Digital gestützte Tools können Zeitpuffer bei der Tourenplanung berücksichtigen, zusätzliche Kurzpausen ermöglichen und so den Zeitdruck entschärfen. Diese Maßnahme ist Teil der selbstverständlichen Wertschätzung des Arbeitgebers für die persönlichen Belange seiner Mitarbeiter. Der respektvolle innerbetriebliche Umgang trägt ebenso zur Mitarbeiterbindung bei, wie regelmäßige Feedbackgespräche über die täglich erlebte Arbeitswelt der Berufskraftfahrer. Fahrer-Lounges an den Betriebsstandorten fördern den Austausch unter den Kollegen.
- **Angemessene Vergütung:** Wie jeder in der Logistikbranche Beschäftigte haben Berufskraftfahrer einen Anspruch auf eine leistungsgerechte Vergütung, die der Qualifikation und dem Arbeitsaufwand gerecht wird. Durch den wachsenden Nachfrageüberhang übersteigen die Reallöhne inzwischen teilweise schon die Tariflöhne. Kosten für Unterkunft und Verpflegung können vom Arbeitgeber durch steuerfreie Spesen und Übernachtungspauschalen aufgefangen werden. Auch branchenspezifische Modelle zur Altersvorsorge wie das Versorgungswerk der Verkehrsbranche <https://mobilitaetsrente.de> können gefördert werden.



- Integration ausländischer Fachkräfte unterstützen: Immer mehr ausländische Berufskraftfahrer arbeiten in deutschen Speditionshäusern und Transportunternehmen. Zur schnelleren Integration können Arbeitgeber mit Angeboten für Sprachkurse und bei der Wohnungssuche helfen.
  - Wechsel der beruflichen Perspektiven: Nach mehreren Jahrzehnten unterwegs zeigen Berufskraftfahrer oftmals Ermüdungserscheinungen und wünschen sich eine Veränderung hin zu einer stationären Arbeit, die weniger Einschränkung für das Privatleben mit sich bringt. Bereits zu Beginn der Tätigkeit als Berufskraftfahrer kann der Arbeitgeber eine Wechselperspektive bei Erreichen einer definierten Altersgrenze anbieten. Dabei kann der Arbeitgeber auch von den jahrelangen Unterwegs-Erfahrungen des Arbeitnehmers bei einer anderweitigen Beschäftigung, z. B. als Disponent oder als Terminalarbeiter profitieren.
-

## **DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik - Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien**

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind. Die Mitgliederstruktur des DSLVL reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere inhabergeführte Speditionshäuser sowie KMU mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLVL wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLVL ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLVL Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLVL-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLVL ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zollendienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLVL auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLVL fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.