

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)116-A**

**8. Dezember 2022**

---

## **Stellungnahme**

Öffentliche Anhörung am 12.12.2022 (Fahrpersonal)

---

Stellungnahme des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

**Siehe Anlage**

---



## Stellungnahme

---

Zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am  
12. Dezember 2022 zum Thema

„Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahreremangel hinsichtlich  
ihrer Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf  
Rastanlagen“

### Zusammenfassung:

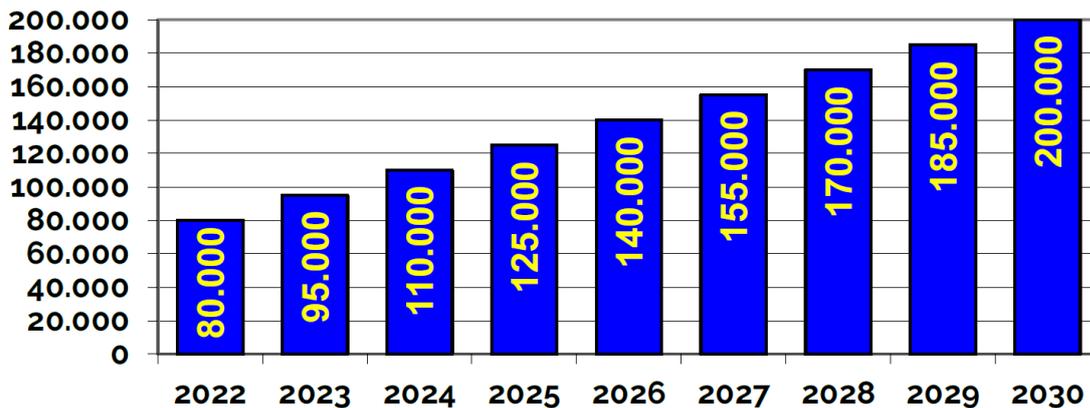
- Die Situation ist sehr ernst! Deutschland droht in 2-3 Jahren ein Versorgungskollaps aufgrund des Mangels an Berufskraftfahrer/-innen (BKF)!
- Zur Bewältigung des Problems gibt es KEINEN Königsweg, sondern es müssen eine Vielzahl von Maßnahmen angegangen werden - vgl. BGL-Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung am 18. Mai 2022, Drs. 20(15)51-A.
- Grundsätzlich ist ein Umsteuern notwendig, kein Stein darf unangetastet bleiben, Denkverbote darf es nicht geben, ebenso wenig ein Beharren auf Besitzständen! Deutschland braucht eine echte Fachkräftewende!
- Konkret ist u.a. die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ein zentraler Baustein. Folgende Punkte sind hier entscheidend:
  1. Verbesserung der Rampensituation / Zugang zu Sanitär- und Sozialräumen / Verbot der Be- und Entladung durch das Fahrpersonal
  2. Verbesserung der Parkplatzsituation / Parkplatznot beseitigen (Schaffung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten, Verbesserung des Standards auf unbewirtschafteten Rastplätzen, Einführung von Parkgebühren auf Lkw-Rastplätzen für Langzeitparker (>24h))
  3. Bekämpfung von Sozialdumping und Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr
  4. Attraktiven BKF-Arbeitsplatz fördern
  5. Aufhebung der Lkw-Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen

Frankfurt am Main, den 12. Dezember 2022

Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und fahrermangel hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen

### Wie ernst ist die Situation des Fahrermangels?

In Deutschland fehlen aktuell ca. 80.000 - 100.000 Berufskraftfahrer/-innen (BKF) bei insgesamt 563.921 sozialversicherungspflichtigen BKF. Etwa ein Drittel der BKF im Straßengüterverkehr ist älter als 55 Jahre. Jedes Jahr gehen ca. 30.000 bis 35.000 BKF in Rente. Demgegenüber stehen jährlich nur ca. 15.000 bis 20.000 neue Berufseinsteiger/-innen. Wenn nicht schnell auf diese Entwicklung reagiert wird, fehlen in 2025 bis zu 125.000 BKF. Damit droht Deutschland in 2-3 Jahren ein Versorgungskollaps ähnlich wie in England!



Zur Bewältigung des Problems gibt es keinen Königsweg, sondern es müssen eine Vielzahl von Maßnahmen angegangen werden (vgl. Stellungnahme des BGL zur Öffentlichen Anhörung am 18. Mai 2022, Drs. 20(15)51-A). Es ist ein grundsätzliches Umsteuern notwendig, kein Stein darf dabei unangetastet bleiben, Denkverbote darf es nicht geben, ebenso wenig ein Beharren auf Besitzständen! **Deutschland braucht jetzt eine echte Fachkräftewende!**

### Worin liegt die Relevanz der Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer/-innen?

Für die Lösung des Fahrpersonalmanagements spielt es eine wichtige Rolle, die Arbeitsbedingungen der BKF zu verbessern. Schlechte Arbeitsbedingungen halten nicht nur junge Menschen davon ab, den Beruf des BKF zu ergreifen. Sie tragen auch dazu bei, dass immer mehr ältere BKF ihren Beruf demotiviert aufgeben.

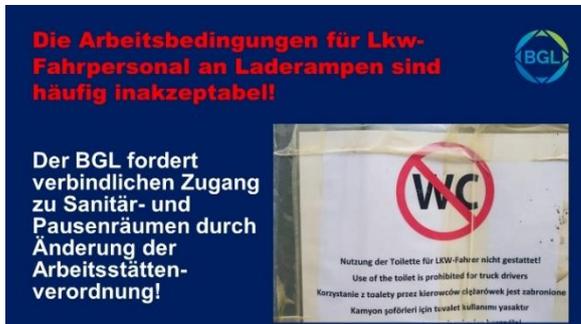
**Aktuell ist das tägliche Arbeitsumfeld von BKF durch eine Vielzahl unwirtlicher Bedingungen geprägt, die das Berufsbild wenig attraktiv machen.** Dazu gehören z.B. ein vielfach respektloser Umgang an Be- und Entladestellen, der vertraglich nicht vorgesehene aber erzwungene Einsatz von BKF als kostenloses Be- und Entladepersonal, Termindruck, zahllose baustellenbedingte Staus, fehlende Lkw-Stellplätze, unzumutbare Aufenthaltsqualität an unbewirtschafteten Rastplätzen in Verbindung mit großen Defiziten bei sanitären Einrichtungen, Angst vor kriminellen Übergriffen sowie ein durch unfaire Wettbewerbsbedingungen und Sozialdumping im Straßengüterverkehr begünstigtes Nomadisieren von BKF aus Mittel- und Osteuropa v.a. im unmittelbaren Umkreis von Kombiverkehrsterminals.

Der BGL hatte bereits im Jahr 2018 eine Umfrage unter BKF gemacht, in der u.a. erfragt wurde, was sich aus ihrer Sicht konkret verbessern müsste.

Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und fahrermangel hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen

**Die nachfolgenden Punkte sind zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen entscheidend:**

## 1. Verbesserung der Rampensituation / Zugang zu Sanitär- und Sozialräumen / Verbot der Be- und Entladung durch das Fahrpersonal



Die Situation an Be- und Entladestelle wird seit langem durch die BKF als problematisch beschrieben. So werden vielfach wenig wertschätzende Umgangsformen beklagt, ein Zwang zur Übernahme fahrfremder Tätigkeiten (insb. Be- und Entladetätigkeiten, die regelmäßig nicht Gegenstand des Frachtvertrages sind) bis hin zur

Verweigerung des Zugangs zu betrieblichen Pausen-, Aufenthalts- und Sanitarräumen - sogar während langer Wartezeiten bei der Abfertigung. Diese vielfach unhaltbaren Zustände widersprechen einfachsten Anforderungen an ein humanes Arbeitsumfeld und stehen der Attraktivität des Berufes fundamental entgegen. Handlungsempfehlungen der Branchenverbände und Selbstverpflichtungen haben zum Teil Wirkung gezeigt, reichen aber bedauerlicherweise im Ergebnis nicht aus!

**Der BGL fordert daher:**

- Verbindliche Sicherstellung des Zugangs für anliefernde/abholende BKF zu Sanitär- und Sozialräumen an Be- und Entladestellen.
  - Hierzu: Erweiterung des Anwendungsbereiches der Verordnung über Arbeitsstätten, so dass die Verordnung auch für Fremdpersonal, das an einer Arbeitsstätte tätig wird, Anwendung findet.
  - Wichtig: Entgegen der Einschätzung der Bundesregierung genügt die bisherige Regelung in § 8 Arbeitsschutzgesetz für eine Lösung des Problems nicht, da diese den Zugang zu den Sanitarräumen von einer zivilrechtlichen Einigung der Beteiligten abhängig macht. Aufgrund regelmäßig fehlender Vertragsbeziehungen zwischen Frachtführer und Empfänger der Lieferung fehlt hingegen (mindestens für die Empfängerrampe) die Grundlage für eine solche zivilrechtliche Einigung.
- Rechtsverbindliche Regelungen zur Be- und Entladung durch das Fahrpersonal, ggf. in Gestalt eines öffentlich-rechtlichen Verbotes in Kombination mit einer zivilrechtlichen Regelung im HGB nach dem Vorbild der Regelungen in Portugal und Spanien.

## 2. Verbesserung der Parkplatzsituation / Parkplatznot beseitigen

In Deutschland fehlen ca. 40.000 Lkw-Stellplätze, so dass viele BKF allabendlich vor dem Problem stehen, keinen freien Stellplatz zu finden, was zu überflüssigem unökologischen Parkplatzsuchverkehr führt und einen erheblicher Stressfaktor für die BKF darstellt. Nicht zuletzt durch die gesetzlich vorgegebene Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sind die BKF zwingend darauf angewiesen, entlang des Straßennetzes für sie geeignete sichere Parkflächen mit der notwendigen Versorgungs-, Sozial- und Hygieneinfrastruktur vorzufinden. Bedauerlicherweise

Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und fahrermangel hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen

verfügen viele unbewirtschafteten Rastplätze nur über eine unzureichende, häufig unzumutbare und z.T. gar keine sanitären Einrichtungen. **Der BGL fordert daher:**

- Beschleunigte Fortsetzung der Neu-, Um- und Ausbauaktivitäten für zusätzliche Lkw-Stellplätze an den BAB.
- Einschränkung der Klagemöglichkeiten gegen zusätzliche Lkw-Stellplätze.
- Schaffung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten abseits der BAB fördern, um den Verkehr zu entzerren.



- Innovative Lösungen etablieren, um bestehende Parkflächen besser und effizienter nutzen zu können. Hierzu sind zum einen digitale Stellplatzbuchungen, ggf. i.V.m. Kolonnenparkmodellen denkbar aber auch moderne Parkraumbewirtschaftungssysteme, die eine extensive und missbräuchliche Nutzung der Stellplatzkapazitäten über den Zeitraum einer verkürzten Wochenruhezeit (>24h) hinaus unattraktiv machen.



- Verbesserung der sanitären Situation, der Sicherheitsituation sowie der generellen Aufenthaltsqualität auf den Rastplätzen:
  - Bereitstellung beheizter sanitärer Anlagen, die mehrmals täglich gereinigt werden - v.a. auch auf unbewirtschafteten Rastplätzen
  - Umzäuntes und gut ausgeleuchtetes Areal sowie regelmäßige Zeitfenster für Polizeipräsenz am Parkplatz.
  - Leicht zugängliche Notrufsäule, Ansprechpartner der Autobahn GmbH zu Problemen / Störfällen an unbewirtschafteten Rastplätzen, Angabe zur nächsten DocStop-Anlaufstelle (für medizinische Notfälle / Unterwegsversorgung), zum nächstgelegenen Krankenhaus / Apotheke.
  - Kostenfreies WLAN zur Gewährleistung grundlegender Kommunikations- und Informationsbedürfnisse sowie Aufrechterhaltung sozialer Kontakte - Internetnutzung, Videotelefonate mit der Familie, Nutzung von Streamingdiensten, IP-TV.
  - (Überdachte) Bänke und Tische zum Verweilen im Freien sowie Vorhalten geeigneter Behältnisse zur Entsorgung von Abfällen.
  - Angebot zum Carsharing zum Verlassen des Rastplatzes.

### 3. Bekämpfung von Sozialdumping und Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr

Seit der Liberalisierung der EU-Verkehrspolitik in den 90er Jahren und den EU-Erweiterungen haben sich der Straßengüterverkehrsmarkt und damit auch die Arbeitsbedingungen für BKF erheblich verschlechtert. Sichtbarste Folge dieser Entwicklung ist das „Nomadentum“ des Fahrpersonals, v.a. von BKF aus Mittel- und Osteuropa, die wochen-, teils monatelang nicht nach Hause zu ihren Familien kommen und ihre Freizeit am Wochenende zu unwürdigen Umständen auf

Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und fahrermangel hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen



Parkplätzen verbringen. Besonders ausgeprägt ist dieses Nomadisieren im unmittelbaren Umkreis von Kombiverkehrsterminals, da hier keinerlei gesetzliche Beschränkungen gelten, insb. nicht bei der Kabotage.

Das EU-Mobilitätspaket I bietet hier die historische Gelegenheit, diese Fehlentwicklungen im Straßengütertransport der letzten Jahre /Jahrzehnte zu korrigieren, EU-weit faire Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen herzustellen sowie menschenwürdige Arbeitsbedingungen für BKF zu schaffen. Es muss daher konsequent umgesetzt und kontrolliert werden.

**Der BGL fordert daher:**

- Intensivierung sowie beschleunigte Digitalisierung der Kontrollen zur Einhaltung gesetzlicher Vorschriften; umfassende Nutzung der Mautdaten zur Identifizierung illegaler Verkehre.
- Dringende Realisierung der überfälligen Umsetzung der Regelungen des Mobilitätspaketes I zu Markt- und Berufszugang sowie Entsendung i.V.m. konsequenter Durchsetzung / Kontrolle.
- Sicherzustellen, dass bei gebietsfremden Unternehmen angestellte BKF zu den gleichen Bedingungen auf deutschen Straßen tätig sind, wie bei deutschen Unternehmen angestellte BKF. Denn fairer Wettbewerb heißt: Der deutsche Mindestlohn muss für alle in Deutschland tätigen BKF gleichermaßen gelten!
- Schnellere Einführung der neuen Tachografengeneration für effizientere Kontrollen.
- Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 2,5 t zGM, um eine Kohärenz zu den Regelungen des EU-Mobilitätspaketes herzustellen.
- Kabinenverbot in Kleintransportern zur Verbringung der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten inkl. Kontrollkonzept.
- Möglichkeiten des EU-Mobilitätspaketes I umfänglich nutzen und Kabotageregeln auf den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr auch in Deutschland konsequent anwenden. Der Kombinierte Verkehr darf nicht das Einfallstor für Sozialdumping durch die dauerhafte Stationierung gebietsfremder Fahrzeuge bleiben!
- Einhaltung des Versprechens zur Mautharmonisierung sowie Aufstockung der Förderprogramme bei Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut, um die Wettbewerbsfähigkeit mittelständischer Unternehmer im Interesse der BKF zu stärken.



Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und fahrermangel hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen

#### 4. Attraktiven BKF-Arbeitsplatz fördern

Das Lkw-Fahrerhaus ist nicht nur der zentrale Arbeitsort für BKF, sondern gerade im Fernverkehr zugleich Wohn- und Schlafräum. Ihn so attraktiv wie möglich zu gestalten steht daher stets im Fokus der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen. Aufgrund des stark begrenzten Platzes im Fahrerhaus sowie des hohen Wettbewerbsdrucks sind aber weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des BKF-Arbeitsplatzes sinnvoll. **Der BGL fordert daher:**

- EU-weit verbindliche Anforderung an die Mindestausstattung von Lkw-Fahrerhäusern für das Verbringen einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug (WC, Waschbecken, Bett, Standklimaanlage).
- Förderung von Zusatzkabinen oder Ausstattungskomponenten z.B. aus dem Campingbedarf zum Verbau in Lkw-Fahrerhäusern, z.B. über das De-Minimis Programm oder ein neues Förderprogramm „Nachwuchskräftegewinnung“.
- Ausnahmeregelung für zusätzliche Fahrzeuglängen über die aktuell zulässigen hinaus (ausschließlich! für zusätzlichen Raum bei Fahrerhaus / Zusatzkabine). Diese muss insb. auch für Bestandsfahrzeuge gelten und zudem auch für den grenzüberschreitenden Verkehr Anwendung finden.



#### 5. Aufhebung der Lkw-Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen

Die nicht-bundeseinheitlichen Feiertage (nbF) sind in der Logistikwirtschaft und v.a. bei den BKF jedes Jahr ein besonderes Ärgernis. Das Fahrpersonal strandet häufig entlang der Fernverkehrsstrecken und kann den Heimatstandort nicht mehr erreichen. Zur Entlastung des Fahrpersonals und im Interesse einer besseren Funktionsfähigkeit der Logistikwirtschaft **fordert der BGL daher:**

- Die nbF sollen in den betroffenen Bundesländern als gesetzliche Feiertage bestehen bleiben und nicht negativ beeinflusst werden.
- Lkw-Fahrverbote sollten jedoch an den Tagen von nbF bundesweit aufgehoben werden.