

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

zur

Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

am

27. März 2023 | 14:00 Uhr

zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen

Krise bezeichnet eine über einen gewissen (längeren) Zeitraum anhaltende massive Störung des gesellschaftlichen, politischen oder wirtschaftlichen Systems. Krisen bergen gleichzeitig auch die Chance zur (aktiv zu suchenden qualitativen) Verbesserung.¹

Die Güterverkehrs- und Logistikbranche befindet sich in keiner Krise. Mit einem Umsatz von rund 319 Milliarden Euro in 2022 und mehr als 3,3 Millionen Beschäftigten bildet die Logistikbranche den drittgrößten Wirtschaftsbereich in Deutschland. Richtig ist, dass die Logistikbranche durch die Auswirkungen echter Krisen (Pandemie/COVID-19, den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und die Herausforderungen des Klimawandels) in der Vergangenheit mit Schwierigkeiten konfrontiert war – und auch in Zukunft sein wird - welche die Vulnerabilität der Lieferketten und die Probleme der gesamten Branche offenlegten. Dennoch verzeichnete die Logistikbranche in 2022 ein Umsatzwachstum von mehr als 8,5 Prozent ggü. dem Vorjahr.

Von einer Krise zu sprechen wird den Beschäftigten und den Unternehmen der Branche nicht gerecht. Zudem relativiert es die tragischen Umstände von Menschen, die von einer echten Krise betroffen sind.

¹ Quelle: Schubert, Klaus/Martina Klein: Das Politiklexikon. 7., aktual. u. erw. Aufl. Bonn: Dietz 2020. Lizenzausgabe Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung

Die Gewerkschaft ver.di begrüßt die Tatsache, dass sich der Verkehrsausschuss des 20. Dt. Bundestags in bislang drei öffentlichen Anhörungen die Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche gemeinsam mit Sachverständigen thematisiert hat.

Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU gibt wenig bis gar nichts von dem wieder, was Sachverständige der Branche, aus den Sozialverbänden und aus Unternehmen in den zurückliegenden Anhörungen geschildert und diskutiert haben.

Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vom 18. Mai 2022 (Ausschussdrucksache 20(15)51-D), auf unsere Ausführungen zur öffentlichen Anhörung vom 26.09.2022 (Protokoll-Nr. 20/18) sowie auf unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vom 12. Dezember 2022.

Wir halten noch einmal fest, dass

1. Der Fahrer*innen-Mangel nur durch gute Arbeitsbedingungen und einen attraktiven „Arbeitsplatz Lkw“ beseitigt werden kann.

Hierzu braucht es

- eine auskömmliche Bezahlung und Arbeitsbedingungen, die durch Tarifverträge verbindlich gelten
- menschenwürdige Rahmenbedingungen unterwegs auf der Straße und an den Raststätten
- eine Tourenplanung, die einer Vereinbarkeit von Familie und Beruf förderlich ist und Abwesenheitszeiten vom Wohnort durch kombinierten Verkehr sowie Begegnungsverkehr reduziert.

2. Der generelle Fachkräftemangel in der Branche auch bedeutet, dass Arbeitgeber*innen bereit sein müssen, mehr Verantwortung für die nachhaltige Integration zugezogener Arbeitnehmer*innen zu übernehmen.

Darunter verstehen wir neben der Hilfestellung beim „Ankommen“ in Deutschland auch die sprachliche Förderung und Qualifizierung, die Übernahme von Integrationskosten sowie die Unterstützung beim Nachzug der Familie.

3. Die Bundesregierung aufgefordert ist, die Regelungen aus dem EU-Mobilitätspaket endlich in nationales Recht umzusetzen.

Um die Einhaltung dieser Regelungen konsequent zu verfolgen braucht es eine ernsthafte Durchsetzung der Bestimmungen und die Verfolgung von Verstößen. Hierfür muss zwingend das Personal beim Zoll und beim BALM aufgestockt und die Kontrolldichte sowie –qualität verbessert werden.

4. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nachhaltig und multimodal auszubauen und zu verbessern ist.

Dies beinhaltet den Ausbau von kombinierten Verkehren und eine nachhaltige Verlagerung von Transporten auf die Schiene und auf Wasserverkehrsstraßen. Weiter sind im Straßengütertransport die Bedingungen an Raststätten zu verbessern (u.a. Parkplatzangebot und –qualität, Versorgung, Preisgestaltung, Lärmemissionen, Freizeitangebote).