



Redigiertes Wortprotokoll der 13. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 18. Mai 2022, 14:00 Uhr
10117 Berlin, Wilhelmstraße 68
Jakob-Kaiser-Haus, Saal 1 302
+ Webex-Videokonferenz

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

**Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen
und Berufskraftfahrern und wirksame Maßnah-
men gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrermangel**

Selbstbefassung 20(15)SB-27

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rudolph, Tina Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Oßner, Florian Schnieder, Patrick Storjohann, Gero Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Liebert, Anja Müller, Claudia Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Kruse, Michael Lenders, Jürgen Reuther, Bernd	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Sauter, Christian
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Vorstandssprecher

Frank Huster

Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV), Hauptgeschäftsführer

Ronny Keller

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Fachgruppe Speditionen, Logistik und Kurier-, Express- und Paketdienste, Gewerkschaftssekretär

Christiane Leonard

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin

Christoph Peine

Peine GmbH, Geschäftsführer

Udo Skoppeck

Allianz im deutschen Transportwesen e. V. (AidT)

Burkhard Taggart

Vorsitzender des Kraftfahrerkreises Aschaffenburg-Miltenberg



Einzigster Tagesordnungspunkt

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

Selbstbefassung 20(15)SB-27

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zu der 13. Sitzung des Verkehrsausschusses – und möchte hier betonen, die Zahl 13 soll für das heutige Thema eine ganz besondere positive Bedeutung haben – der öffentlichen Anhörung zum Thema „Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern und wirksame Maßnahmen gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrermangel“. Diese Anhörung führen wir als Selbstbefassung in fachlicher Kooperation mit dem Ausschuss für Arbeit und Soziales durch, dessen Vorsitzenden, Abg. Bernd Rützel, und seine Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausschuss ich ganz herzlich hier begrüße. Wir wissen, das Thema, das wir heute hier behandeln, ist eine Querschnittsaufgabe. Wir wollen mit der Veranstaltung heute den Auftakt für weitere anstoßen. Wir wissen alle, nahezu drei Viertel aller Gütertransporte in Deutschland finden auf der Straße statt. Wir wollen diesen hohen Anteil reduzieren, gut und sinnvoll verlagern, beispielsweise auch durch Verlagerung auf die Schiene reduzieren. Klar ist aber, dass der überwiegende Teil der Güter auch weiter über Gütertransporte auf absehbare Zeit auf der Straße bleibt. Vor allem finden die meisten Gütertransporte in Deutschland auf Strecken unter 300 km statt. Hier hat der Lkw dauerhaft Vorteile. Dadurch wird deutlich, welche Bedeutung Berufskraftfahrerinnen und -fahrer für unsere Volkswirtschaft haben. Die aktuelle Krise unterstreicht das einmal mehr. Sie zeigt auch, wie anfällig unsere Logistikstrukturen sind. Wir wissen, dass wir dem Fahrerinnen- und Fahrermangel entgegenwirken müssen und haben dies auch schon oft diskutiert. Der Fachkräftemangel fordert Unternehmen, Institutionen, Behörden und Politik erheblich heraus. Wir müssen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen, Aus- und Weiterbildungsfragen, Kontrollmöglichkeiten, Digitalisierungsfolgen, bürokratische Hemmnisse und auch Zuwanderungsbedingungen für das Berufsfeld würdigen. Mein Kollege Bernd Rützel und ich, die wir diese Initiative gemeinsam gestartet haben, sind seit Jahren an dem Thema dran. Man sollte

denken, dass alle Probleme bereits besprochen sind. Wir erleben aber immer wieder: Widerspruch gibt es kaum, wenn die Sorgen der Fahrerinnen und -fahrer und der Branche vorgetragen werden. Konkrete Schritte blieben jedoch bislang meist aus oder greifen noch nicht weit genug. Wenn wir über notwendige Lösungsschritte sprechen, sind noch viele weitere Beteiligte einzubinden. Ich möchte nur einige nennen, die heute nicht zu Wort kommen können: beispielsweise die DIHK, der BDI, die Kontrollbehörden, Ausbildungsstätten, DEKRA, die Fahrzeughersteller, die Betreiber der Rastanlagen, die großen Auftraggeber, um nur einige zu nennen. Unser Treffen am heutigen Nachmittag soll zunächst einmal dazu dienen, eine Beschreibung und Hierarchisierung der Problemfelder auf die Tagesordnung zu bringen. Dabei sollte herausgearbeitet werden, wer was wie aufgreifen kann und muss. Bevor wir gleich mit konkreten Fragen in diesem Sinne einsteigen, möchte ich aber meinen Kollegen Bernd Rützel nochmal begrüßen. Ebenso begrüße ich den Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic, dessen Anwesenheit die Bedeutung des Themas unterstreicht. Jetzt darf ich dir, lieber Bernd, noch kurz das Wort geben für deine Sicht als Vorsitzender des Ausschusses für Arbeit und Soziales.

Abg. **Bernd Rützel** (SPD): Vielen Dank, lieber Udo, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich will mich erst einmal für meine Verspätung entschuldigen, aber ich habe einen wichtigen Grund. Wir haben heute im Ausschuss für Arbeit und Soziales den Mindestlohn beschlossen. Das ist ein gutes Zeichen: zwölf Euro ab 1. Oktober! Dieses Thema ist mir aber sehr wichtig und deswegen bin ich sehr froh, dass du gemeinsam mit vielen anderen nicht nur heute einen solchen Auftakt machst, sondern wir wollen dieses Thema ja auch länger beackern. Es fehlt nicht immer an Erkenntnis, die ist oftmals da, nicht komplett, aber oftmals da. Aber die Frage ist: Wie verbessert man die Situation? Wenn ich mich so erinnere, dann gab es immer die Kapitäne der Landstraße. Ich war eher im Eisenbahnbereich tätig – über 30 Jahre – aber die Kapitäne der Landstraße und die Freiheiten, die man hat, aber es hat sich vieles verändert. Es ist ein großes Prekariat unterwegs. Das muss man aus dreierlei Perspektive betrachten, einmal aus sozialer Natur: Arbeitsbedingungen, aber auch Einkommen, Wertschöpfung, Wertschätzung. Wir haben ein großes



Nachwuchskräfteproblem. Es geht natürlich auch um Gesundheit. Es geht um Sicherheit. Es geht um so vieles und deswegen bin ich dankbar, dass Verkehr, dass Wirtschaft und Arbeit und Soziales sich diesem Thema stellen, wie es weitergeht. Ich bin froh, dass Sie alle gekommen sind.

Vorsitzender: Vielen Dank, lieber Bernd! Gestatten Sie mir zunächst noch ein paar technische Hinweise an diejenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die per Videokonferenz zugeschaltet sind: Ihr Mikrofon wurde durch den Administrator zunächst stumm gestellt. Ich bitte Sie daher, vor ihrem jeweiligen Redebeitrag, Ihr Mikrofon jeweils anzuschalten. Nach einem Redebeitrag deaktivieren Sie das Mikrofon bitte wieder. Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen und möchte sie kurz vorstellen: Herr Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Prof. Engelhardt ist per Videokonferenz zugeschaltet. Dann begrüße ich hier im Saal: Herrn Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Spedition und Logistik e. V. (DSLTV), Herrn Ronny Keller, Gewerkschaftssekretär bei Verdi – dort in der Fachgruppe Speditionen, Logistik, Kurier-, Express- und Paketdienste, Frau Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), Herrn Christoph Peine, er ist Spediteur und Geschäftsführer der Peine GmbH. Dann darf ich noch begrüßen, zwei Berufskraftfahrer, die auf lange Erfahrungen und Beobachtungen zurückgreifen können: Herrn Udo Skoppeck von der Allianz im deutschen Transportwesen e. V. und Herrn Burkhard Taggart, Vorsitzender des Kraftfahrerkreises Aschaffenburg-Miltenberg. Herzlich willkommen! Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)51 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Die Anhörung, die wir heute durchführen, ist eine sogenannte Delegationsanhörung gemäß § 70 Absatz 5 Satz 3 der Geschäftsordnung, bei der der Ausschuss einzelne seiner Mitglieder beauftragt, die Anhörung durchzuführen – ähnlich einem Berichtstatterformat. Daher ist auch nicht der ganze Ausschuss anwesend – nicht, dass Sie sich wundern, dass es nicht mehr sind! Das ist der Hintergrund. Die Anhörung

soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder maximal zwei Sachverständige befragen. Sie können also zwei Fragen einem Sachverständigen stellen. Sie können ferner eine – also die gleiche – Frage an zwei Sachverständige stellen oder Sie stellen zwei Sachverständigen jeweils eine Frage. Im Ergebnis haben Sie also in jedem Fall zwei Fragemöglichkeiten. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fragen der Abgeordneten zu notieren. In der Antwortrunde haben Sie dann die Gelegenheit en bloc zu antworten. Ich werde Sie dann auch jeweils noch einmal gesondert ansprechen. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken – maximal dürfen aber insgesamt zehn Minuten pro Runde für die Antworten verwendet werden. Zur Erleichterung wird die Redezeit an der Leinwand angezeigt. Bei der Überschreitung der Rededauer erlaube ich mir, Ihnen einen kurzen Hinweis zu geben. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa eindreiviertel Stunden aus, also bis ca. 15.45 Uhr. Wenn sich alle an die Redezeit halten, schaffen wir zwei Frage- und Antwortrunden. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschusssekretariat ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Außerdem der Hinweis: Diese Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen in der Mediathek des Bundestages gestreamt und steht dort später auch zum Abruf bereit. Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der SPD: Herr Abg. Rützel, Sie haben das Wort!

Abg. **Bernd Rützel** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage geht an Burkhard Taggart und Udo Skoppeck. Könnten Sie uns aus Fahrersicht schildern, wo Sie die größten Probleme bei den Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer sehen? Und was wir als Gesetzgeber und was auch andere Institutionen gegen den Fahrermangel tun können? Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann hat für die CDU/CSU-Fraktion die Kollegin Englhardt-Kopf das Wort.



Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatssekretär, sehr geehrte Damen und Herren, auch von unserer Seite ganz herzlichen Dank für die heutige öffentliche Anhörung! Für uns als Unionsfraktion hat das Thema eine sehr große Bedeutung. Wir hatten dazu auch erst vor kurzer Zeit einen runden Tisch zum Thema „Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern, Fahrermangel in der Branche“. Wir wissen um die Bedeutung auch in der Zukunft. Aber hier jetzt die aktuelle Situation und stellvertretend sprechen wir allen Anwesenden auch unsere Wertschätzung und Anerkennung für ihre wertvollen Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger aus, allen Mitarbeitern und Unternehmern. Ich hätte zwei Fragen. Zum einen an Herrn Prof. Dr. Engelhardt vom BGL und an Frau Christiane Leonard vom BDO. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation? Wie ernst ist die Lage tatsächlich? Zum zweiten: Was kann die Politik möglichst schnell auch in die Wege leiten? Welche direkten Maßnahmen und Aktionen können wir ergreifen, um hier gegenzusteuern? Denn die Prognosen sind aus unserer Sicht wirklich sehr besorgniserregend, wenn wir an das Thema denken. Der Fahrermangel, Fachkräftemangel, betrifft viele Branchen. Und deshalb ist es unsere Aufgabe, auch als Politik hier frühzeitig ganz konsequent gegenzusteuern und ganz konsequent auch diesen Austausch in der Zukunft weiterhin zu pflegen, um hier auch was vorwärts zu bringen, die Vernetzung mit allen Ebenen. Ich denke auch an die europäische Ebene, wenn es um Gesetzgebung geht, Richtlinien und Verordnungen, um hier konsequent Verbesserungen zu erzielen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke, Frau Kollegin! Dann hat jetzt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Gastel das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Vorsitzender, Meine Damen und Herren, die hier als Sachverständige geladen sind, vielen Dank! Die erste Frage geht an Herrn Peine. Und zwar möchte ich von Ihnen gerne wissen; Sie sind ja aus der unmittelbaren Praxis als Spediteur: Wie erleben Sie die Kontrollen? Ob die von der Häufigkeit, von der Intensität her ausreichen, um tatsächlich die schwarzen Schafe herausfiltern zu können, um damit dann auch einen Beitrag zu

besseren Arbeitsbedingungen leisten zu können. Es ist auch interessant, in allen Stellungnahmen unterschiedlichster Verbände und Unternehmen hat immer das Thema „Arbeitsbedingungen“ ganz weit oben gestanden, deswegen diese Frage nach den Kontrollen. Dann habe ich eine Frage an Frau Leonard vom BDO: Wie stellen sich denn nach Ihrer Erfahrung und Einschätzung die Situation bei den Subunternehmen dar, was die Sozialbedingungen angeht? Ist es da ausreichend möglich, entsprechende Vorgaben für die Arbeitsbedingungen zu machen? Oder ist das ein Bereich aus Ihrer Sicht, aus Ihrer Erfahrung, bei dem es sehr schwer einsehbar ist, unter welchen Bedingungen dort gearbeitet wird? Und wenn es aus Ihrer Sicht ein Problem gibt: Was kann man da tun?

Vorsitzender: Dann kommt jetzt der Abg. Brandes für die AfD mit seinem Beitrag.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank für die Einführung und das erteilte Wort, Herr Vorsitzender! Ich glaube, wir sind uns hier einig, dass es Helden in der Corona-Krise nicht nur in der Gesundheitsversorgung gab, sondern auch die Helden auf der Straße, die die öffentliche Daseinsvorsorge in der Zeit während der Corona-Krise bewerkstelligt haben. Und es geht auch darum, dass sie davor und auch jetzt noch danach dies bewerkstelligen. Ich habe zwei Fragen, die ich stellen möchte. Die erste Frage geht an Herrn Taggart, da geht es um die öffentliche Daseinsvorsorge, die sich auch im Gehalt widerspiegeln sollte. Also die Fahrer sollten dementsprechend auch eine ausreichende Würdigung ihrer Tätigkeit erfahren. Als Staat müssen wir dafür Sorge tragen, dass unsere einheimischen Transportunternehmen vor dem internationalen Lohndumping durch Billiganbieter, zum Beispiel aus Osteuropa, geschützt werden. Halten Sie das geltende Recht für die Kabotagebestimmungen und die Neuregelungen der EU und des Mobilitätspaktes für ausreichend, um Sozialdumping hierzulande zu bekämpfen und faire Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr zu schaffen? Meine zweite Frage geht an Frau Leonard. Und zwar geht es da um die mittelständischen Busunternehmen, die aufgrund der Rekord-Dieselpreise in ihrer Existenz bedroht sein könnten. Hohe Energiesteuern, CO₂-Bepreisung und zuletzt die russische Invasion in der Ukraine haben wahrscheinlich zu existenzbedrohenden Dieselpreisen auch für den Busmittelstand geführt; und



das nach zwei Jahren Pandemie. Stimmen Sie also meiner Aussage zu, dass das private Busunternehmertum, insbesondere die Bustouristik, vor der Existenzvernichtung steht? Und sollte es zu keiner schnellen Abhilfe durch die Politik kommen: Welche Auswirkungen hat diese Entwicklung bereits heute für die beschäftigten Busfahrer der Branche? Vielleicht können Sie das kurz für uns skizzieren? Vielen Dank!

Vorsitzender: Für die FDP kommt nun der Beitrag des Kollegen Lenders.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen richten sich an Frank Huster. Ich würde ganz gerne über die Arbeitsbedingungen aus Ihrer Sicht etwas erfahren. Was unternimmt denn die Branche, um das Arbeitsumfeld für alle Beteiligten attraktiver zu machen? Werden dort die Fahrer auch in diese Lösungen mit einbezogen? Die zweite Frage: Wie wirken sich die Arbeitsbedingungen auf den Fahrer-mangel aus? Also was unternimmt die Branche, um dem Fachkräftebedarf zu begegnen bzw. wirkt sich das Fachkräfteeinwanderungsgesetz auf die Branche aus?

Vorsitzender: Danke. Jetzt für DIE LINKE. der Kollege Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich begrüße es sehr, dass wir Gelegenheit haben, endlich mal über die Arbeitsbedingungen und über die Entlohnung von Berufskraftfahrern zu sprechen. Ich glaube, dafür ist es höchste Zeit! Nicht nur weil es eine große Branche ist, sondern weil wir auch wissen, dass dort viele Verwerfungen vorhanden sind. Ich war selber lange Jahre Geschäftsführer von Verdi und habe auch viele Erfahrungen mit der Branche gemacht. Es war in aller Regel nicht wirklich einfach, in den verschiedenen Speditionen überhaupt Betriebsräte zu bilden. Ich glaube, da haben wir in jeder Hinsicht noch viel Luft nach oben. Meine zwei Fragen gehen an Ronny Keller von Verdi. Erst einmal fehlen in Deutschland rund 90.000 Kraftfahrer und -fahrerinnen; europaweit fehlen sogar 400.000. Worin sieht Verdi die Gründe für diesen Mangel und wie bewertet Verdi die bisherigen Maßnahmen der Arbeitgeberseite, diese Lücke zu schließen? Meine zweite Frage betrifft den Wettbewerb in Europa und die Struktur durch Tarifverträge. Trifft es zu, dass immer mehr

Speditionen die Arbeitgeberverbände mit Tarifvertrag verlassen? Wieviel Fahrer:innen unterliegen noch Tarifverträgen? Will Verdi die Gelegenheit nutzen, faire Bedingungen durch einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag zu schaffen? Wird das verfolgt und an wem scheitert das gegebenenfalls? Das wäre auch eine Anforderung an die Politik, wenn es nicht anders geht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann sind wir am Ende der ersten Runde. Zunächst möchte ich Frau Leonard das Wort geben. Sie haben maximal 10 Minuten Zeit. Bitteschön!

Christiane Leonard (BDO): Vielen Dank! Sehr geehrte Herren Vorsitzende Schiefner und Rützel, sehr geehrter Herr Staatssekretär, ich freue mich ganz besonders, dass wir heute hier zu diesem wichtigen Thema – das ist ja auch schon von vielen Kollegen aus dem Bundestag angesprochen worden – zusammenkommen können. Ich glaube, das ist wirklich eine gemeinsame Aufgabe, die wir alle vor uns haben, wenn wir da Verbesserungen erzielen wollen. Ich spreche jetzt heute als einzige Vertreterin für den Busbereich, deswegen bin ich auch sehr dankbar für die Fragen. Ich gehe direkt auf die erste Frage von Frau Enghardt-Kopf ein, zur aktuellen Situation. Also es ist so, dass wir im privaten Omnibusgewerbe insgesamt 60.000 Fahrerinnen und -fahrer haben. Das ist natürlich im Verhältnis zum Güterverkehr eine sehr kleine Gruppe. Aber dennoch leisten sie natürlich wertvolle Arbeit in den Bussen. Wir haben aktuell einen Bedarf von 5.000 Fahrerinnen und Fahrern ermittelt. Das muss man immer in Relation zu diesen 60.000 sehen. Eine Befragung hat ergeben, dass in den nächsten acht bis zehn Jahren bis zu 36.000 Fahrerinnen und Fahrer benötigt werden. Das hat einfach was mit der demografischen Entwicklung und der Altersstruktur in den Betrieben zu tun. Die Mehrzahl der Fahrer ist über 50 Jahre alt und wird in den nächsten Jahren ausscheiden. Da eingerechnet ist aber noch nicht die Verkehrswende. Darauf möchte ich hinweisen! Im aktuellen Koalitionsvertrag ist festgelegt worden, dass mehr als eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV geplant ist und umgesetzt werden soll. Da rechnen wir noch einmal mit zusätzlichen 40.000 bis 50.000 Fahrerinnen und Fahrern, die allein für die Verkehrswende noch zusätzlich benötigt werden. Das ist aus unserer Sicht eine sehr dramatische Situation und wir merken jetzt schon, gerade



auch in der Touristik, dass da bestimmte Fahrten einfach nicht mehr angeboten werden, dass nicht mehr genügend Busse zur Verfügung stehen; die Busse stehen zwar noch zur Verfügung, aber eben nicht genügend Fahrpersonal, um diese Busse auch zu fahren. Wir haben in unserer Stellungnahme, die ich hier auch abgeben durfte, konkrete Vorschläge gemacht. Wir haben uns natürlich damit intensiv auseinandergesetzt, woran das liegt. Was kann man konkret tun, um diesen Mangel entgegenzuwirken? Das ist ganz vielfältig. Natürlich hat das auch sehr viel mit den Bedingungen der Fahrerinnen und Fahrer zu tun. Da ist aber in den letzten Jahren sehr viel passiert. Gerade das Berufsfeld des Busfahrers ist eigentlich vom Image her gar nicht mal so schlecht. Da ist auch sehr viel, auch im ÖPNV, bei den geteilten Zeiten gemacht worden. Die Tarifverträge sehen da Änderungen vor, dass es besser bezahlt wird, wenn man morgens die Schüler hinbringt und mittags wieder abholt usw. Da ist sehr viel passiert. Da muss aber auch noch sehr vieles weiter passieren und es ist sicherlich auch unsere Aufgabe als BDO da mitzuwirken. Aber hier im Bundestag kann man eben auch konkret etwas machen. Wir haben festgestellt, dass die Ausbildung und der Führerschein sehr komplex sind. Man muss ja nicht nur einen Führerschein als Busfahrer machen. Selbst wenn man den dann hat, gibt es noch diese Berufskraftfahrerqualifikation. Das unterscheidet sich auch nicht vom Güterverkehr, es gilt dort die gleiche Regelung wie für den Güterverkehr. Das ist also eine zusätzliche Hürde, ein zusätzliches Hemmnis, was damals so entschieden wurde. Andere Länder haben es anders gemacht. In Österreich zum Beispiel hat man das zusammengeführt. Man hat also die Erlangung des Führerscheins und die Berufskraftfahrerqualifikation zusammengeführt und hat dadurch auch wirklich eine Verbesserung erreicht, aber auch Kosten gesenkt und auch die Hürden dadurch nicht so hoch gesetzt. Wir würden uns sehr wünschen, dass man sich das Ganze nochmal anschaut und da eine Vereinfachung und Erleichterung erreicht. Dann würde das wirklich viele junge Menschen, aber auch sicherlich ältere Menschen möglicherweise nicht davon abhalten, diesen Beruf zu erlernen. Denn eine weitere Prüfung, eine sehr komplexe Prüfung, dann noch Pflichtstunden, die absolviert werden müssen, das ist eben ein Hemmnis, wenn man bedenkt, dass es eben viele andere Branchen

gibt, die natürlich auch Nachwuchs suchen. Wir stehen da einfach in einer Konkurrenz zu allen anderen Branchen. Wir haben mit dieser sehr komplexen, sehr teuren Berufskraftfahrerqualifikation ein zusätzliches Hemmnis. Das wollen wir natürlich auch nicht komplett abschaffen, das ist auch gar nicht möglich. Es ist auch eine EU-Regulierung, die die Basis dafür bildet. Aber man kann da – das ermöglicht diese Regelung – wirklich Vereinfachungen durchführen und Verbesserungen erreichen. Und die haben wir vorgeschlagen. Es würde jetzt die Zeit sprengen, wenn ich das im Einzelnen darstelle. Aber da kann man nochmal konkreter reingehen. Das andere ist allerdings die Prüfung und die Sprachbarriere, die wir haben. Wir sind mit Sicherheit darauf angewiesen, auch ausländische Fachkräfte möglichst schnell in den Beruf einzugliedern. Das betrifft auch Menschen, die jetzt zum Beispiel aus der Ukraine hergekommen sind. Da haben wir das Problem, dass die auch nicht schnell genug eingesetzt werden können. Das betrifft aber auch andere Länder und die sprachlichen Hürden sind bei den Prüfungen immer noch sehr, sehr hoch. Wir meinen, dass man an der Stelle auch noch nachjustieren kann.

Dann hat mich Herr Gastel zum Thema „Subunternehmer“ gefragt. Also im Grunde, wenn ich mir zum Beispiel den Tarifvertrag des WBO in Baden-Württemberg anschau, dann gibt es da keinen Unterschied. Mitarbeiter:innen von Subunternehmer werden genauso entlohnt wie Mitarbeiter:innen von Genehmigungsinhabern. Die erbringen ja auch dieselbe Tätigkeit. Das Problem ist allerdings, dass wir teilweise wirklich Ausschreibungssituationen haben, wo nur der Preis zählt, nur das billigste Angebot durchkommt und im Nachhinein auch nicht mehr überprüft wird, ob das dann auch umgesetzt wird. Das ist ein Umsetzungsproblem, also aus meiner Sicht zurzeit kein rechtliches Problem, sondern wirklich die Frage der Umsetzung. Wir stellen leider fest, dass der Tariflohn nicht überall den Ausschreibungen entsprechend auch zum Tragen kommt und dass nachher auch nicht geprüft wird, ob es auch eingehalten wird. Dann ist der Subunternehmer oder der Mitarbeiter und die Mitarbeiterin des Subunternehmers das letzte Glied der Kette und bekommt das natürlich am ehesten ab. Dazu kommt auch noch, dass diese Subunternehmerverträge – in Baden-Württemberg ist das nicht der Fall, aber in anderen Bundesländern ist es stark der Fall –



ganz kurz, nur zwei Jahre sind, teilweise haben wir Verträge über ein halbes Jahr. Da kann der Unternehmer sich natürlich nicht entsprechend bei der Bank betätigen, er bekommt da überhaupt keine Hilfen. Das ist ein Riesenproblem auch finanzieller Art, wenn man immer nur kurzfristige Verträge hat. Was im Übrigen auch dann ein Problem ist, Fahrerinnen und Fahrer zu gewinnen, denn wenn der Vertrag nach zehn Jahren wieder ausgeschrieben wird – bei eigenwirtschaftlichen Verkehren teilweise schon nach acht Jahren – dann habe ich auch keine Sicherheit. Der Arbeitnehmer, die Arbeitnehmerin hat keine Sicherheit, was nach acht Jahren ist, was nach zehn Jahren. Diese Ausschreibungsszenarien sind auch ein Problem für die Fahrerinnen und Fahrer, weil die sich dann sagen: „Dann fange ich lieber woanders an, wo ich eine Sicherheit habe und viel, viel länger auch sicher tätig sein kann.“ Insofern eigentlich kein Problem für die Subunternehmer, aber im Ansatz natürlich die Frage, wie die Ausschreibungssysteme und Anwendung des Tarifvertrages dann nachher auch überprüft werden.

Dann hatte mich Herr Brandes zur Bustouristik gefragt. Die Bustouristik wurde natürlich durch Corona – ich glaube, das ist hier auch allen bekannt – massiv angegriffen, ist sie auch immer noch. Wir hatten Stillstand. Die Busse durften ja nicht fahren. Es gab ein Busreiseverbot in bestimmten Zeiten und die Branche erholt sich davon nur ganz, ganz langsam. Sie ist jetzt wieder unterwegs. Man sieht hier in Berlin auch wieder Busse, mich freut das immer sehr. Aber die Eigenkapitaldecke ist natürlich absolut aufgebraucht – gerade bei den Mischbetrieben. Das muss man auch dazu sagen: 80 Prozent unserer Mitglieder, meiner Mitglieder, sind nicht nur Touristiker oder nicht nur ÖPNV-Unternehmen, sondern machen beides. Die haben wirklich bei diesen Corona-Hilfen, den Überbrückungshilfen, immer noch ein Problem. Die Hilfen laufen ja noch. Die bekommen nämlich keine Hilfen aufgrund der Situation, dass sie eben Mischbetriebe sind und dann aus bestimmten Feldern noch so viele Einnahmen haben, dass die Reisebusse zwar still standen, aber überhaupt Einnahmen erzielt wurden und sie daher auch keine Hilfen bekamen. Natürlich haben die Unternehmen dann die Fahrerinnen und Fahrer ... ja, aber die müssen sich überlegen, was sie damit machen. Das ist sicherlich immer noch ein schwieriges Thema. Dazu kommt, dass wir jetzt

bei der Bustouristik das 9-Euro-Ticket vor uns haben. Am Montag gab es schon eine Anhörung dazu. Dieses 9-Euro-Ticket, das für den ÖPNV gemacht wurde, wird sich auch auf die Regional- und Fernstrecken auswirken, davon gehen wir aus. Flixbus allein wird geschätzt einen zweistelligen Millionenbetrag einbüßen. Und von den Touristikern haben wir jetzt noch keine Zahlen, da konnten wir noch keine Abfrage machen, weil es eben viele kleine Unternehmen sind. Aber wir gehen davon aus, dass es auch die Bustouristik an der Stelle betreffen wird. Vor dem Hintergrund muss man sich wirklich Gedanken machen, wie man den Unternehmen an der Stelle helfen kann. Da kann die Reduzierung der Mehrwertsteuer zum Beispiel eine Möglichkeit sein. Dass man sagt, wie beim Fernverkehr mit der Bahn, reduzieren wir auch da die Mehrwertsteuer und unterstützen die Unternehmen erstmal im Aufbau des Eigenkapitals nach dieser schweren Krise der Corona-Phase. Das könnte eine Möglichkeit sein, damit die Unternehmen weiter tätig sein können. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt zunächst Herr Huster das Wort, auch maximal zehn Minuten.

Frank Huster (DSLTV): Vielen herzlichen Dank! Herr Vorsitzender Schiefner, Herr Vorsitzender Rützel, sehr geehrter Herr Staatssekretär, zunächst einmal die Analyse der Situation der Branche in Deutschland: auch der Fachkräftebedarf in der Speditions- und Logistikbranche ist ein wachsendes Problem. Das konzentriert sich nicht allein auf den Fahrerberuf, sondern auf alle Qualifikationsstufen. Man muss einfach sagen, Deutschland hat ein Fachkräfteproblem und wir kannalisieren uns als Branche natürlich gegenseitig. Jeder sucht händeringend Fachkräfte. Wer Lkw-Fahrer wird, kann nicht mehr Hafenmitarbeiter werden, wer Hafenmitarbeiter wird, kann kein Binnenschiffer mehr werden und daraus erwächst ein Problem. Wir haben ein massives demografisches Problem, das sich so schnell nicht heilen lässt. Da ist natürlich Zuwanderung durchaus ein Thema, auf das unsere Branche baut. Man muss dazu aber auch sagen, dass der Fahrerberuf an sich für Berufseinsteiger an Attraktivität deshalb verliert, weil unterwegs Bedingungen herrschen, das heißt zunehmend hohe stressauslösende Verkehrsdichte, verbunden mit im europäischen Fernverkehr langen Abwesenheiten von zu Hause, Bedingungen, die



ein geregeltes Familienleben erschweren, die den Beruf unattraktiver erscheinen lassen. Dazu kommt noch, dass es bestimmte Berufe gibt – und dazu zählt auch der Fahrerberuf –, die einfach nicht mehr angesagt sind. Sie können bei jungen Menschen gar nicht mehr die Vorstellung abbilden, Fahrer zu werden. Es gibt Berufe, die gab es vor 10 oder 20 Jahren gar nicht. Leute sagen: „Ich möchte Influencer werden, aber nicht Berufskraftfahrer!“ Das ist eine paradoxe Situation, die können wir auch legislativ nicht heilen, das ist einfach so. Mit diesen Themen muss man umgehen. Ich muss dazu auch sagen, es gibt natürlich den zum Teil auch wenig wertschätzenden Umgang an den Schnittstellen zu Verladern und Empfängern der Waren, die für ein schlechtes Image eines im Grundsatz interessanten, aber auch äußerst verantwortungsvollen Berufs gelten. Aber das Imageproblem können wir als solches auch nicht lösen. Das Imageproblem wird sich allerdings dadurch nicht verbessern, indem wir gebetsmühlenartig wiederholen, wie schlimm die Situation ist. Ich glaube, in einer Branche Fahrer werden zu wollen, die von sich selbst behauptet, sie liefert einen Offenbarungseid, ist, glaube ich, eher ein strategischer Fehler, als ein tatsächlicher Fehler. Aber das liegt, wie gesagt, in der Eigenverantwortung unserer Unternehmen. Auch die Wertschätzung des Mitarbeiters ist eine Aufgabe der Wirtschaft. Die kann auch der Gesetzgeber nicht heilen. Wir können hunderte von Plakaten an die Wände kleben und sagen, wie toll dieser Beruf ist. Bei den Pflegeberufen hat es nicht geklappt, es wird auch beim Fahrerberuf nicht klappen. Es liegt in der Eigenverantwortung jedes Arbeitgebers zu sagen: „Ich schätze das wert, was du tust, egal wie unangenehm deine Welt draußen ist, die du antriffst.“ Jetzt kommen wir natürlich zu den Maßnahmen, die der Arbeitgeber entwickeln kann. Die Situation – das war ja die Frage –, die Arbeitsbedingungen der Branche sind nicht grundlegend schlecht, aber sie haben sich in den letzten Jahren sicherlich nicht verbessert. Das liegt eben an den Bedingungen, die man unterwegs vorfindet. Natürlich spielt Entlohnung eine ganz entscheidende Rolle. Es ist die Frage, ob die Arbeitgeber im Kontext der Entlohnung wettbewerbsfähig sind oder ob sie es nicht sind. Aber man muss sagen, dass vor dem Hintergrund der momentan extremen Mangelsituation, sich die Löhne auch entwickelt haben und sie entkoppeln sich auch bereits von Tariflöhnen.

Wir haben gerade einen Abschluss in Baden-Württemberg bekommen, da liegt das Bruttogehalt eines Buskraftfahrers bei knapp 3.000 Euro, es sind 2.980 Euro. Es gibt Unternehmen in Baden-Württemberg, die bezahlen bereits 4.000 Euro. Das kann man nicht für Berlin-Brandenburg in Anspruch nehmen. Das ist ganz klar. Da liegt die Schwelle bei 2.000 Euro, soweit mir Informationen vorliegen. Weil auch da eine andere Wettbewerbssituation herrscht. Aber die Lohnentwicklung ist da. Der Markt ist in Bewegung geraten. Immer wenn es ein knappes Gut gibt – der Fahrer ist ein knappes Gut –, dann entwickeln sich auch die Löhne. Wenn auch nicht auf ein Niveau, was derart zufriedenstellend wäre, dass man sagt: „Uns rennen junge Menschen oder Berufseinsteiger oder Quereinsteiger die Bude ein!“ Davon können wir uns, glaube ich, auf Dauer verabschieden.

Die Frage der Fachkräftezuwanderung, da liegt natürlich eine gewisse Hoffnung drin. Die Fachkräftezuwanderung – und ich will jetzt hier nicht vorgreifen, der BGL hat dazu eine ausgezeichnete Position erarbeitet, darauf würde ich einfach verweisen, ohne hier Herrn Prof. Engelhardt oder anderen Kollegen etwas vorweg zu nehmen. Aber die Entbürokratisierung der Fachkräftezuwanderung ist das Potenzial, auf das die Branche bauen muss.

Ich würde vielleicht noch die Gelegenheit nutzen, auf die Frage der OT-Mitgliedschaften zu sprechen zu kommen. Es ist natürlich so, dass die Tarifgebundenheit der Branche nicht sonderlich hoch ist. Das ist uns auch bewusst. Uns als Vertreter des Arbeitgeberverbandes wäre es auch lieber, wenn es eine höhere Bindung gäbe. Aber OT-Mitgliedschaften mit schlechter Entlohnung gleichzusetzen halte ich für einen Fehler. Das ist eben nicht der Fall! Nicht nur weil jemand tarifgebunden ist, zahlt er schlechter, sondern wir haben belegbare Beispiele, wo sogar besser bezahlt wird. Das ist eine betriebliche Entscheidung. Wir haben die negative Koalitionsfreiheit. Ob ich mich nun einem Arbeitgeberverband anschließe oder nicht, bleibt eben jedem selbst überlassen. Einen Satz vielleicht noch, wenn ich die Gelegenheit habe, weil der Herr Vorsitzende das eingangs auch gesagt hat: wir brauchen natürlich ein entscheidendes Ausweichszenario für diese missliche Situation und das ist der Schienengüterverkehr. Wir bauen darauf, dass der Schienengüterverkehr sich entwickelt. Er muss sich entwickeln, er muss sich



drastisch entwickeln. Aber bei allem Respekt für das, was im Masterplan Schienengüterverkehr und anderen Masterplänen hinterlegt wurde, 25 Prozent Modal Split – also ich drücke uns allen die Daumen, dass das gelingt. Ich habe da so ein bisschen meine Zweifel. Meine Organisation, für die ich spreche, genauso wie der BGL, ist Gründungsmitglied der Kombiverkehre, das heißt, die Branche selber hat bereits in den Sechzigerjahren ein Szenario entwickelt, den kombinierten Verkehr zu stärken. Er ist ein gutes, respektables Instrument, aber er wirkt viel zu schlecht, um das Problem Fahrermangel zu lösen, um überhaupt verkehrstechnische Probleme zu lösen. Ich gebe zu, ich bin ein wenig vom Thema abgewichen, aber grundsätzlich glaube ich, gibt es Lösungen: Fachkräfteeinwanderung, Stärkung der Schiene ist ein Mittel, um den demographischen Wandel ... und ich weiß nicht wie wir den beheben sollen. Uns fehlen die Ideen, das zu heilen. Die innerbetrieblichen Möglichkeiten, nämlich Mitbestimmung des Fahrers für die Ausstattung des Lkw, Einrichtung von Fahrerlounges und eine Perspektive für einen Lkw-Fahrer nach fünf bis zehn Jahren vielleicht in eine stationäre Tätigkeit zu wechseln, Disponent zu werden oder im Lager- oder Terminalbereich mitzuarbeiten, das sind die Perspektiven, auf die die von uns vertretenen Unternehmen heute zurückgreifen. Sie sagen zu den Fahrern: „40 Jahre lang Autofahren ist vielleicht nicht die Perspektive, die man anstrebt, aber wenn du es nach zehn Jahren leid bist, geben wir dir eine Weiterbeschäftigungsmöglichkeit.“ Platz ist momentan trotz konjunktureller Einbrüche angesichts des Verkehrswachstums reichlich. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Huster! Dann hat jetzt das Wort Herr Ronny Keller, auch maximal zehn Minuten.

Ronny Keller (ver.di): Vielen Dank! Herr Vorsitzender, Herr Staatssekretär, meine sehr verehrten Damen und Herren, vielen Dank für die Gelegenheit, heute hier sprechen zu dürfen. Ich möchte auf die Fragen von Bernd Riexinger antworten. Die Frage, die im Raum steht ist: Wo Verdi die Gründe für den Fahrer:innenmangel sieht und wie wir die bisherigen Maßnahmen der Arbeitgeber:innen bewerten, diese Lücke zu schließen. Ich habe Ihnen dazu vier Postkarten mitgebracht. Ich gebe zu, das ist sehr plakativ, aber ich möchte

Ihnen gerne erklären, was dahinter steht. Wir sehen einmal den Fahrer:innenmangel durch einen Mangel an Gehalt begründet. Vergütung ist zwar nicht ausschließlich, aber wie wir finden im hohen Maße, für die Attraktivität des Berufsbildes Berufskraftfahrer:in und somit auch für die Gewinnung von Nachwuchskräften von Bedeutung. Wir sagen ganz klar, dass die Branche ein besseres Angebot machen muss oder immer weiter Richtung Osten schauen muss. Und weiter Richtung Osten heißt tatsächlich weiter Richtung Osten, weil wir auch einen Fahrer:innenmangel in Polen haben; mittlerweile von knapp 125.000 fehlenden Berufskraftfahrer:innen. Von daher halte ich den Weg der Fachkräftezuwanderung nicht immer für den richtigen, sondern ich glaube, dass wir eher gucken müssen, wie wir die Arbeitsbedingungen national verbessern können. Wir sehen an dieser Stelle die Arbeitgeber:innen in der Verantwortung und treffen aber regelmäßig auf Widerstände. Ein Beispiel: Tarifaueinwanderung Ende letzten Jahres in Nordrhein-Westfalen, wo wir versucht haben Erfahrungsstufen in die Entgelttabelle auch für den gewerblichen Bereich einzubauen, dass Beschäftigte innerhalb der Lohntabelle in ihrer Lohngruppe nach Erfahrungsjahren auch Einkommenszuwächse verzeichnen können. Das haben wir durchsetzen können, aber nur durch intensive Streiks, die dafür notwendig waren. Wir sind Gesprächsbereit für einen bundeseinheitlichen Tarifvertrag, der Lohngleichheit herstellt. Und wir wären – das möchte ich an dieser Stelle betonen – die Letzten, die sich nicht für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines solchen Tarifvertrages aussprechen würden, um die geringe Tarifbindung in der Branche zu beenden und gleichzeitig auch die Lohnkonkurrenz zu Niedriglohnländern einzuschränken. Die zweite Karte: der Mangel an fairen Bedingungen in der EU. Wir wissen alle, dass der Straßengütertransport von einer hohen Internationalität geprägt ist. Ohne faire Bedingungen und gemeinsame Regeln ist der Wettbewerb für die Betriebe ruinös und es herrscht Ausbeutung für die Beschäftigten. Das ist Alltag. Wir sehen deutsche Arbeitgeber in der Mitverantwortung, da sie allzu oft Frachtführer aus Osteuropa als Generalunternehmer beauftragen und die dann meist wochenlang Güter ausschließlich in Deutschland transportieren lassen. Zwar besteht hierfür Anspruch auf Mindestlohn und ist die Anzahl erlaubter Transporte, so genannte Kabotage-



Fahrten, begrenzt. Die Fahrer:innen werden aber regelmäßig um den Mindestlohnanspruch betrogen und es werden Kabotage-Fahrten über das Limit getätigt. Es gibt schlichtweg zu wenige Kontrollen dieser Vorschriften. Die dritte Karte ist: Mangel an Respekt. Und darunter will ich auch mehrere Punkte der Arbeitsbedingungen abbilden. Für uns ist es Ausdruck von Respekt und Anerkennung, wie man Berufskraftfahrer:innen begegnet. Sei es gesellschaftlich beim Überholen auf der Autobahn – hier sei der Slogan erlaubt „Herzen statt Hupen“ –, beim Be- und Entladen an der Rampe und wesentlich auch bei der Gestaltung und Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen. Der Arbeitsalltag ist von Arbeitsverdichtung, Termindruck und Stress geprägt, bedingt durch minutengenaue Anlieferung in Produktionsbereichen der Just-in-time-Logistik, lange Lenkzeiten, unvorhersehbare und unregelmäßige Arbeitszeiten, nicht ausreichende Erholungspausen und zu lange Arbeitszeiten. Eine durchschnittliche Arbeitszeit von 50 Stunden die Woche ist für Lkw-Fahrer:innen keine Seltenheit. Dieses entgrenzte Arbeiten birgt enormere Gefahren für die Kolleg:innen hinterm Steuer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer:innen. Müdigkeit! Eine Studie der Europäische Transportarbeiter Föderation ETF, an der europaweit 3.000 Fahrer:innen teilgenommen haben, alarmiert. 30 Prozent der befragten Lkw-Fahrer:innen gaben an, in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal während der Fahrt eingeschlafen zu sein. Ich finde das schockierend und da muss es unser aller Auftrag sein, die Bedingungen für die Kolleginnen und Kollegen nachhaltig so zu verbessern, dass die Gefährdung im Straßenverkehr so gering wie möglich gehalten wird. Die vierte und letzte Karte: Mangel an Familienleben. Der Anspruch an Arbeit und Leben hat sich gewandelt hin zu mehr Zeit mit der Familie und dem sozialen Umfeld. Abwesenheiten von mehreren Wochen sind weder attraktiv noch notwendig. Wir appellieren für bessere Tourenplanung oder zum Beispiel Modelle wie der Begegnungsverkehr es möglich machen, wo sich Fahrer:innen an einem verabredeten Treffpunkt begegnen, die Ladungen tauschen und dann wieder zurück fahren. Das sind unserer Auffassung nach Beispiele für ein lebensfreundlicheres Arbeitsmodell.

Die Frage, die jetzt noch im Raum steht, ist, dass immer mehr Speditionen die Arbeitgeberverbände verlassen. Wie viele Fahrer:innen unterliegen

überhaupt noch Tarifverträgen? Und wo sehen wir unsere Verantwortung im Abschluss eines allgemeinverbindlichen Tarifvertrages? Wir haben aktuell eine Tarifbindung von deutlich unter 20 Prozent und verzeichnen auch den Trend – und Herr Huster, das geht in Ihre Richtung –, OT-Mitgliedschaften nehmen zu, tatsächlich. Immer mehr Unternehmen sind Mitglied in Arbeitgeberverbänden, ohne sich aber an eine Tarifbindung zu halten. Ich finde es verwerflich, sich von Tariflöhnen abzukoppeln, weil es ja eigentlich das Ziel ist, durch Tariflöhne Lohnkonkurrenz auszuschneiden. Wir können kurzfristig natürlich personelle Engpässe durch übertarifliche Zulagen ausmerzen. Aber der Trend muss sein, auch weiterhin – und dafür werden wir als Verdi einstehen – gleicher Lohn für gleiche Arbeit. Ich möchte an dieser Stelle auch nochmal – das wäre dann die zweite Frage – appellieren, dass wir für einen bundeseinheitlichen Tarifvertrag gesprächsbereit sind, zu einem allgemeinverbindlichen Tarifvertrag. Weil wir sehen, dass wir trotz Mobilitätspaket und Bestrebungen auf europäischer Ebene den sozialen Verwerfungen auf der Entgeltebene im europäischen Straßengüterverkehr einfach nicht Herr werden können und hoffen, uns in einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag, der ja dann auch Auswirkung hätte auf Fahrten, die in Deutschland getätigt werden bzw. zur Anwendung kommen würde bei Unternehmen, die nicht in Deutschland ihren Firmensitz haben. Wir sprechen uns für den allgemeinverbindlichen Tarifvertrag aus. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommen wir jetzt zu Burkhard Taggart, auch maximal zehn Minuten. Bitte!

Burkhard Taggart (Kraftfahrerkreis Aschaffenburg-Miltenberg): Recht herzlichen Dank, dass ich hier sein darf. Vieles ist ja jetzt schon angesprochen worden. Wo liegen die größten Probleme der Berufskraftfahrer? Das ist natürlich das Gehalt. Die Zahlen, die hier genannt worden sind – tut mir leid –, die habe ich noch nie gehört. Bei uns im Kreis, ich komme aus der Gegend von Würzburg, liegen die Gehälter so bei 2.200 bis 2.400 Euro, bei einer Arbeitszeit, also ich liege etwa so bei 240, 250 Stunden im Monat. Da können Sie sich ausrechnen, wo ich ungefähr liege. Davon muss ich mein Haus bezahlen, meine Familie ernähren und ich habe glücklicherweise erwachsene



Kinder, sonst wäre das für mich noch schlimmer. Das wird einfach immer negiert. Man will das einfach nicht glauben, dass wir in so schlechten Verhältnissen leben! Wir haben Bundesländer, Mecklenburg-Vorpommern zum Beispiel, da werden teilweise noch unter 2.000 Euro bezahlt. Die Lebenshaltungskosten sind auch nicht günstiger als ... Baden-Württemberg hat den Vorteil, dass Sie in der Nähe von Frankreich und der Schweiz leben. Die Grenze dort macht unheimlich viel aus und dann natürlich diese Ballungsgebiete um Stuttgart herum. Aber im restlichen Deutschland sieht das nicht so gut aus, wie es immer dargestellt wird. Das Problem der niedrigen Gehälter belastet natürlich die Fahrer psychisch ganz gewaltig. Sie müssen arbeiten. Sie müssen Stunden kloppen, damit überhaupt was reinkommt. Viele Arbeitgeber sind dazu übergegangen, Bestandteile als Zulagen zu zahlen. Das heißt also dann Anwesenheitsprämien oder irgendwie ähnliche Dinge, die zum Teil auch noch nicht mal steuerpflichtig sind. Und das merkt man auch an der Rente. Also, Sie haben das wahrscheinlich nicht mitgekriegt, ich bin seit anderthalb Jahren Rentner. Ich arbeite immer noch. Meine Rente beträgt – ich sage das jetzt mal, vielleicht macht man sich darüber mal Gedanken – nach Abzug der Krankenversicherung, der Pflegeversicherung 1.050 Euro. Und die muss ich noch versteuern! Da kann man nun wirklich nicht von einem attraktiven Gehalt sprechen und ich habe mein ganzes Leben lange gearbeitet. Gut, das ist das eine Problem. Das zweite Problem: durch diese Arbeitszeiten gibt es unheimlich viele Einflüsse auf die Gesundheit der Kollegen. Übermüdung – das ist gerade schon mal angesprochen worden in dieser Studie der ETF – ist ein ganz gravierender Punkt. Auch wenn das die Fahrer nicht zugeben wollen, das betrifft alle. Wir haben im letzten Jahr über 70 tote Lkw-Fahrer gehabt, nur durch Auffahrunfälle, durch diese Ablenkungen. Das ist nicht das Handy, was immer genannt wird. Das sind verlängerte Reaktionszeiten, das ist Einschlafen am Steuer. Die Unfälle passieren meistens in der frühen Nacht oder am Nachmittag. Man hat manchmal schon Angst, auf die Straße zu gehen. Wenn Sie über die Autobahn fahren, Sie sehen, was dort los ist. Dieser Verkehr: das ist Wahnsinn! Das macht keinen Spaß, das ist nur noch Kampf! Die Polizei hat offensichtlich kein Personal dafür zu sorgen, dass da ein bisschen Ordnung ist. Es gibt tatsächlich auch Kampf

auf der Straße: Überholverbote existieren nicht. Die Straßenverkehrsordnung: das sind nur Empfehlungen. Das ist jetzt ein bisschen ironisch gemeint, aber es ist tatsächlich so. Meine letzte Kontrolle habe ich vor ca. 18 Jahren gehabt. Das spricht nicht gerade für die Kontrollbehörden. Das geht dann immer, immer weiter. Die Ausstattung der Fahrzeuge: die sind doch uninteressant. Ob ich jetzt drei Lampen auf dem Dach habe oder nicht, deswegen kann ich auch nicht besser schlafen, deswegen habe ich auch nicht mehr Gehalt und nachher mehr Rente. Man sollte lieber dafür sorgen, dass Parkplätze geschaffen werden. Wenn man abends nach 15.00 Uhr oder 16.00 Uhr einen Parkplatz sucht, dann hat man schon ein großes Problem. Sie rutschen dann unweigerlich in den Gesetzesvorstoß rein, Überschreitung der Lenk- und Arbeitszeiten. Das ist katastrophal. Man weiß es und man tut trotzdem nicht genug. Dann dieser Lärm an der Autobahn. Sie haben teilweise 70, 75 Dezibel im Fahrerhaus, wenn Sie schlafen wollen. Tagsüber die Temperaturen von 30, 35 Grad im Fahrerhaus, wenn Sie nachts fahren, das ist auch nicht angenehm. Also das geht gesundheitlich schon ganz gewaltig auf den Körper. Ich glaube, das sind jetzt erstmal die grundlegenden Sachen. Wir kriegen natürlich auch mit, dass unsere Arbeitgeber unheimlich unter Druck stehen. Das verstehen wir. Es ist aber ein bisschen unfair, wenn man die ganzen Probleme auf die Fahrer ablädt. Zum Beispiel die Firma – ich sage den Namen besser nicht, die haben so weiße Autos, gehören dem Staat – hat jetzt zum Beispiel das Zahlungsziel verdoppelt. Das heißt, der Unternehmer kriegt sein Geld nicht oder muss zwei oder drei Monate länger warten. Das ist doch nicht mehr normal! In was für einem Land leben wir? Ich finde das erschreckend. Ich habe mich früher als selbständiger Fuhrunternehmer in ganz Europa ausgetobt. Sowa ist mir früher nicht passiert. Dann kommt als nächstes dazu, was auch bei uns als Fahrer immer wieder landet, dass die Ladungen von Speditoren drei-, viermal über Frachtbörsen weiterverkauft werden. Der letzte Fuhrunternehmer, der die Ladung hat, hat kein Vertragsverhältnis mit dem Empfänger. Der Empfänger lässt die Leute stehen. Es werden keine Standgelder bezahlt. Die Fahrer müssen be- und entladen, sie müssen Waren kommissionieren und auspacken; Sachen, die eigentlich gar nicht zum Arbeitsbereich des Fahrers gehören. Dann kriegt man noch Druck von oben:



„Stelle auf Pause, stelle auf Pause, damit deine Zeiten nicht kaputt gehen!“ Ich weiß nicht, ich wurde vor einigen Jahren mal bei einem Interview von der *Welt am Sonntag* gefragt, was ich meinen jungen Kollegen empfehlen würde. Ich habe gesagt: „Leute, sucht euch einen anständigen Beruf, macht was anderes!“ Durch immer mehr Fahrer aus dem Osten werden wir unser Problem des Fahrermangels nicht lösen können. Etwa 35 Prozent der Fahrer sind über 50 oder 55 Jahre und gehen demnächst in Rente. Etwa zwei Prozent sind unter 25 Jahre. Die Berufsausbildungen sind unter aller Sau, wenn ich es mal ehrlich sage. Es gibt Firmen, die hervorragend ausbilden. Aber wenn ich sehe, was bei uns im Würzburger Bereich tätig ist ... ich bin im Prüfungsausschuss der Industrie- und Handelskammer und prüfe Berufskraftfahrer bei der Abschlussprüfung. Wir hatten bis vor einem Jahr oder bis vor zwei Jahren noch eine Durchfallquote von über 50 Prozent. Die Leute waren noch nicht mal in der Lage, einen Lkw zu rangieren. Wir haben Speditionen bei uns gehabt, die haben 23 Lkw, aber 11 Azubis. Da stimmt irgendwas nicht! Genauso werden die Leute ausgebildet. Sie werden dann während der Ausbildungszeit als billige Arbeitskräfte benutzt. Man sollte von Seiten der Unternehmen dazu übergehen, Leute ordentlich auszubilden, nicht nur in der Berufsausbildung. Man sollte den Kraftfahrern auch Weiterbildung ermöglichen, zum Beispiel als Kraftverkehrsmeister oder so etwas. Also da gibt es tausend Möglichkeiten. Das wird grundsätzlich negiert. Es wird nicht gerne gesehen.

Was kann der Gesetzgeber tun? Er könnte sicherlich bestimmte Spielregeln schaffen. Aber ob er das machen kann, das weiß ich nicht. Ein Großteil der Gesetze existiert ja! Es wird aber nicht kontrolliert, es wird nicht durchgesetzt. Die Polizei macht nichts, das BAG macht nichts, Gewerbeaufsichtsämter machen nichts, der Zoll macht nichts. Ich will jetzt nicht unterstellen, dass sie es nicht machen wollen. Sie können es vielleicht nicht, weil zu wenig Personal da ist. Aber das löst die Probleme nicht. Es muss da ganz, ganz schnell was passieren. Das ist jetzt zu dem Thema von Herrn Rützel, glaube ich, erstmal so das Grobe. Herr Skoppeck wird noch einiges mehr erzählen.

So und jetzt werde ich auf den Herrn Brandes eingehen. Während der Corona-Zeit haben wir voll

gearbeitet. Wir haben voll durchgezogen. Wir haben Überstunden gekloppt wie die Irren. Wir haben keine Toiletten gehabt, wir haben keine Duschen gehabt, wir haben an den Tankstellen nichts zu essen gekriegt, außer einer Bockwurst und einer Frikadelle. Und das noch zu überhöhten Preisen. Teilweise kostet ein Kaffee schon über fünf Euro! Also wovon sollen wir das bezahlen? Corona-Prämien gab es in den meisten Firmen auch nicht. Gut, ich kann den Firmen vielleicht jetzt nicht unbedingt einen Vorwurf daraus machen. Die müssen das Geld ja auch erstmal erwirtschaften. Das verstehe ich schon. Aber manche Firmen haben nichts zu tun gehabt, die im automotiven Bereich gearbeitet haben zum Beispiel. Aber alles andere, wie wir zum Beispiel, wir fahren viel Getränke, Lebensmittel usw. Wir sind rund um die Uhr gefahren, also das war irre.

So, was das Mobility Package angeht: Es ist genau das Gleiche, was ich gerade schon sagte. Das Gesetz an sich bietet eine ganze Menge Möglichkeiten. Aber es ist bei uns in Deutschland noch nicht umgesetzt und es passiert nichts. Kollegen aus dem Ausland sind teilweise sechs Monate draußen, sehen ihre Familien nicht. Gehälter werden nicht bezahlt. Dann wird unterschieden auf einmal zwischen Entsendung und Dienstreise. Da kriegt der eine vielleicht den Mindestlohn bezahlt, dafür kriegt er keine Spesen mehr und verdient unterm Strich noch weniger als vorher. Der andere fährt dann für 1.300 Brutto durch die Gegend. Also das sind ganz arme Schweine! Die tun mir richtig leid. Ich habe kein Problem damit, wenn Kollegen aus anderen Ländern hier bei uns arbeiten, überhaupt nicht. Aber was jetzt zum Beispiel den festen Einsatz im innerdeutschen Bereich angeht, da würde ich mir schon wünschen, dass Wert darauf gelegt wird, dass die Kollegen auch deutsch sprechen. Es gibt Bereiche im ADR – also Gefahrgutbereich zum Beispiel –, da ist das sowieso Vorschrift. Es ist nie ein Problem für mich gewesen, der international gefahren ist, soviel zu lernen, dass ich mich bei den Kunden und in den Ländern verständlich machen konnte. Das kann man eigentlich von jedem erwarten und da kann man auch von den Unternehmen vielleicht erwarten, dass man da ein bisschen was tut. Da gibt es auch noch Möglichkeiten über Volkshochschule oder weiß der Teufel nicht was. Gut, viel länger will ich jetzt nicht ...



Vorsitzender: Gut, das war auch eine Punktlandung, genau die zehn Minuten. So, Herr Prof. Engelhardt, Sie haben maximal fünf Minuten.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Das hatte ich nicht anders erwartet, sehr geehrter Herr Schiefner, lieber Herr Ausschussvorsitzender. Ich werde versuchen, mich auch an die fünf Minuten zu halten. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatssekretär, sehr geehrte Damen und Herren. Ich möchte auf die Frage von Frau Englhardt-Kopf und Herrn Rehbaum eingehen und nochmal grundsätzlich was zur Situation sagen. Auch wenn heute in den Redebeiträgen der eine oder andere Sachverhalt unterschiedlich dargestellt worden ist, ist die Lage doch mehr als ernst. Ich will einfach nochmal ein paar Zahlen nennen. Uns fehlen in Deutschland 60.000 bis 80.000 Fahrer, was man aus Statistiken ableiten kann. Ich gehe davon aus, dass die Dunkelziffer deutlich höher ist. Herr Taggart hat es uns eben schon genannt, ein Drittel der Fahrer ist 55 Jahre und älter. 30.000 Fahrer gehen jedes Jahr in Rente, ca. 15.000 werden neu ausgebildet. Das heißt, das Delta wächst jedes Jahr um weitere fehlende 15.000 Fahrer. Was bedeutet das ganz konkret bei unseren Mitgliedsunternehmen? Der BGL vertritt genau die Unternehmen des Mittelstandes mit einem bis 20 Fahrzeugen und auch größeren Flotten. Die Unternehmer rufen bei uns permanent an und sagen: „Ich kann die leeren Fahrzeuge bei mir auf dem Hof nicht mehr sehen! Ich baue Kapazitäten ab! Ich lege die Fahrzeuge still! Ich verkaufe sie! Ich finde kein Fahrpersonal mehr!“ Wir hatten in den letzten Wochen mit verschiedenen Industrieverbänden Telefonkonferenzen und Schalten, alle haben gesagt, nicht nur die angespannten Lieferketten seien ein Problem. Es kommen schlichtweg die Fahrzeuge nicht mehr und dadurch werden Export, Import und die ganze Produktion massiv gestört. Und diese Versorgungsunsicherheit und die Belastung der Lieferketten führen – davon bin ich fest überzeugt –, wenn wir nicht gegensteuern zu englischen Verhältnissen. Nicht in der Abruptheit wie wir es in Großbritannien erlebt haben, sondern schleichend und langsam. Aber wir müssen jetzt gegensteuern, weil die Rückmeldungen seitens der Unternehmerschaft und der Industrie auch dramatisch sind. Es ist ein weltweites Problem. Das möchte ich an der Stelle auch sagen. Die Kollegen aus Nordamerika akquirieren mittlerweile Fahrer aus

Südafrika, weil sie weder auf dem nord- noch südamerikanischen Kontinent Fahrer bekommen. Die Kollegen aus dem Baltikum gehen bis in Richtung Philippinen, lange auch schon in Richtung Mongolei. Die Kollegen aus Tschechien, Bulgarien, Rumänien bauen Fahrzeugbestände ab, weil die jungen Leute dort auch gut ausgebildet sind und in anderen Bereichen aktiv sein können. Also ein wirklich massives Problem! Es sind natürlich die wesentlichen Gründe genannt worden. Wir haben hier eine Umfrage gemacht, bei mehreren tausend Fahrern, die bei unseren Unternehmern beschäftigt sind; drei Gründe: es ist die Entlohnung, die mehrfach benannt worden ist. Da ist das schlechte Image, das ist gleich oft benannt worden. Und das sind natürlich die Arbeitsbedingungen, zu denen Herr Taggart schon ausgeführt hat und Herr Skoppeck wird dazu mit Sicherheit auch noch ausführen. Was wir auch bedauern, ist die fehlende Bereitschaft der Regierung, hier besonders auch des Wirtschaftsministeriums, jetzt konkrete Maßnahmen für den Mittelstand auf den Weg zu bringen. Und zwar ist in keinem der Maßnahmenpakete der letzten Monate irgendwas konkret für den Mittelstand vorhanden. Wir müssen dringend Bürokratieabbau vorantreiben. Wir brauchen digitale Formate in der Ausbildung, der Weiterbildung, beim Führerschein. Wir brauchen qualifizierte Zuwanderung aus Drittländern. Alle EU-Nachbarländer kriegen das hin, wir in Deutschland nicht. Wir haben etliche Mitgliedsunternehmen, die gerne Fahrer aus dem Kosovo oder aus der Ukraine beschäftigen würden. Das funktioniert nicht, ist mehrfach angesprochen worden. Der Führerschein alleine reicht nicht, man braucht zusätzlich Berufskraftfahrerqualifikationen. Die sind nur in deutscher Sprache abzulegen. Das können diese Leute in der vorgegebenen Zeit nicht schaffen. Dann warten wir beim Auswärtigen Amt stellenweise 24 bis 36 Monate, bis diese willigen Fahrer aus Drittländern ein Visum bekommen. Das ist viel, viel zu lang! Das schaffen alle anderen EU-Nachbarländer deutlich schneller. Wir brauchen – das kann der BGL auch bestätigen – mehr Kontrollen. Das Bekämpfen des Sozialdumpings ist wesentlich, damit die Löhne in Deutschland auf ein Niveau steigen, das sie für das Fahrpersonal auch wieder attraktiv macht.

Die Sitzung heute wird nicht ausreichen, um alle Aspekte anzusprechen. Wir haben dafür auch eine sehr umfangreiche Stellungnahme eingereicht.



Wir würden dringend begrüßen, wenn basierend auf der heutigen Sitzung, Arbeitsgruppen gebildet werden, die an den entsprechenden Punkten arbeiten: also Bürokratieabbau, Digitalisierung, digitale Formate fördern, Zuwanderung aus Drittländern und die Kontrolldichte in allen Bereichen. Da sind Zoll, BAG und Polizei gleichermaßen betroffen, um die verschiedenen Aspekte des Mobilitätspaketes durchzusetzen. Sei es Rückkehrpflicht des Fahrzeuges, Rückkehrpflicht des Fahrers, Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezzeiten, um nur einige zu nennen. Nur wenn wir in diesen ganzen Paketen anfangen aktiv zu werden, wirklich massiv Veränderungen auf den Weg zu bringen, wird es uns überhaupt gelingen, es einigermaßen einzudämmen.

Und bei der Einschätzung der Verlagerungsfähigkeit auf die Schiene, möchte ich nur mal die Aussagen von Frank Huster unterstreichen. Wir sind da auch mit Kombiverkehr im regen Austausch und sind auch ein großer Freund des kombinierten Verkehrs. Aber die Lösung wird es nicht sein. Wir müssen für alle Verkehrsträger entsprechende Lösungen erarbeiten, um die Lieferketten zukünftig aufrecht zu erhalten.

Vorsitzender: Gut, jetzt haben wir noch zwei, Herrn Peine als Unternehmer. Vielleicht nehmen wir Sie jetzt zunächst und dann zum Abschluss Herrn Skoppeck aus Sicht der Fahrer. Dann können wir die zweite Runde zumindest beginnen.

Christoph Peine (Peine GmbH): Vielen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Ich spreche aus der Sicht des Arbeitgebers. Wir haben etwa 35 Fahrzeuge, mit denen wir auf dem Markt sind und internationalen Fernverkehr fahren. Für den Fernverkehr war es schon immer recht schwierig Fahrer zu bekommen. Ich glaube, wir haben innerhalb der letzten zwei Jahre fünf Wochen alle Lkw am Laufen gehabt, wenn überhaupt fünf. Ansonsten standen immer zwischen vier und sechs Fahrzeuge auf dem Hof. Wir haben viele Zeitungsanzeigen aufgegeben, mit dem Arbeitsamt gesprochen, wir haben Plakate mit „Wir suchen Fahrer und wir brauchen dich“ geklebt und alles Drum und Dran. Das hat alles nichts gebracht. Wir sind auch mittlerweile online tätig. Wir machen Imagefilme, wir machen Kampagnen auf den sozialen Netzwerken. Wir sind bei Facebook, bei Twitter, um überhaupt Fahrer zu gewinnen. Hier und da kommen auch Fahrer – ja

sicherlich – aber es ist immer das Problem, wir nehmen auch jemand anderem die Fahrer weg. Deswegen brauchen wir mehr Fahrer! Diese Fahrer können wir unserer Meinung nach nur durch Ausbildung und durch Ansprache der Jugendlichen bekommen, auch in Schulen. Natürlich auch durch osteuropäische Fahrer. Es ist eben schon ein paarmal gesagt worden, dass mittlerweile Ukrainer oder Filipinos auf die Autos kommen. Das würden wir auch gerne tun, aber die Hemmnisse in der Bürokratie sind einfach ungemein. Ich habe seit drei Jahren Kontakt mit philippinischen Fahrern. Es sind fünf. Ich kriege diese Jungs nicht bei uns auf den Lkw, weil die Bürokratie einfach so hoch ist. Das ist auch mehrfach schon genannt worden, ich will das nicht alles nochmal wiederholen, nun nochmal nennen. Das ist ein Punkt der uns dazu treibt, dass wir irgendwann die Lkw nicht mehr bewegen können und vielleicht auch die Fahrzeuge abschaffen. Was nicht im Sinne unserer Transportbranche sein kann und was uns letztendlich zu einem riesengroßen Problem führt, siehe England. Deswegen brauchen wir an dieser Stelle wirklich die Zuwanderung aus dem Osten. Und wenn bei mir Fahrer aus dem Osten über die Kontaktdaten auf den Internetseiten anrufen oder sich per E-Mail vorstellen und ich würde denen sagen: „Herr Taggart, Sie kriegen bei mir 2.400 Euro!“, dann höre ich nur: „Tut, tut, tut“. Also dann haben die aufgelegt, mit Recht. Wir zahlen schon lange keine 2.400 Euro mehr, damit kommt man einfach nicht hin. Ich glaube, die aktuelle Situation lässt das Gehalt für die Fahrer außer Betracht. Der Markt regelt das im Moment. Wir werden, denke ich, Ende des Jahres oder Mitte nächsten Jahres auf jeden Fall 4.000 Euro sehen, bei jedem Fahrer. Früher haben die Fahrer bei uns 4.000 Mark bekommen. Deswegen gehen wir mittlerweile, glaube ich, in die Richtung 4.000 Euro zu bezahlen. Aber es hilft am Ende alles nichts, wenn der Arbeitsplatz, auf dem der Fahrer dann im Lkw sitzt und wo er an die Rampe fährt, wenn der nicht verbessert wird. So lange wir als Kraftfahrer irgendwo hinkommen und da ist noch nicht mal eine Toilette geöffnet an der Lade- oder Entladestelle, wo der Fahrer hingehen kann, wird sich A) der Fahrer natürlich immer weiter ärgern und B) das Image des Fahrers auch nicht verbessert. Wir müssten hingehen und auch die Verlader in die Pflicht nehmen, sowohl die Belade- und die Entladetätigkeit zu übernehmen, als auch richtige



Sozialräume für den Fahrer zu schaffen. Das erste was ein Fahrer machen muss, wenn er vier Stunden gefahren ist: er muss auf Toilette. Und wenn diese Toilette noch nicht mal da ist, hat er keinen Spaß daran. Genauso ist das mit den Rasthöfen und Parkplätzen. Wenn wir die nicht haben und wenn wir riesige Parkplätze mit 300, 400 Lkw haben und in der Mitte steht ein silberner Topf, wo zwei Toiletten drauf sind. Ich weiß nicht, ob Sie schon mal da waren, auf so einer Toilette. Aber das ist ein Graus! Das ist eine absolute Katastrophe! Und da will auch kein Fahrer hin und deswegen sagt auch jeder Fahrer: „Ich will keinen Fernverkehr machen.“ Gerade im Fernverkehr bist du darauf angewiesen, dass man zwischendurch vernünftige soziale Einrichtungen hat. Die braucht man, ohne die geht es nicht.

Auf die Kontrollen zurückzukommen, die Sie eben infrage gestellt haben. Also von unserer Seite kann ich nur sagen, wir werden oft genug kontrolliert. Ob die schwarzen Schafe kontrolliert werden, weiß ich nicht. Es gibt in jeder Branche auch die schwarzen Schafe, aber auch das regelt im Moment der Markt. Denn wenn ein Fahrer irgendwo bei den Osteuropäischen schlecht bezahlt wird, sucht er sich sofort was anderes. Der spricht hier in Deutschland oder in benachbarten Ländern mit anderen Fahrern und sofort kann er einen anderen Job haben. Aber es ändert nichts daran, dass wir zu wenige Fahrer haben und dass wir sie irgendwo anderen wegnehmen müssen. Früher gab es die Bundeswehr und die hat Kraftfahrer ausgebildet. Da gab es das Interesse und viele Leute, die in der Bundeswehr waren, sind das erste Mal mit dem Beruf des Kraftfahrers und einem Lkw in Berührung gekommen. Und viele sind auch hängen geblieben. Das haben wir heute leider nicht mehr. Und wenn man nicht in die Schulen reingeht und den Leuten dieses Berufsbild attraktiv macht, dann wird auch der Jugendliche, der irgendwann mal 14, 15, 16 oder 18, 20 ist, dann nachher keine Lust auf diesen Job haben. Er kennt den Job nur aus dem Fernsehen und er sieht den Lkw-Fahrer vielleicht, der ihn mal mit dem Fahrrad leicht von der Straße abgedrängt hat und deswegen ist es für ihn vollkommen uninteressant.

Vorsitzender: Dann nehmen wir jetzt noch Herrn Skoppeck.

Udo Skoppeck (AidT): Danke für die Einladung und dass ich heute hier auch die Gelegenheit

habe, zu sprechen. Es sind jetzt so ziemlich alle Eckpfeiler von den Rednern genannt worden. Damit ist eigentlich klar, was wir durch das Fehlen meiner Berufsgruppe für Auswirkungen erleben; durch eine Krise ausgelöst, die Pandemie zuerst, der Krieg danach und alle Auswirkungen spüren wir ja täglich. Ich spüre das auch bei meiner täglichen Arbeit. Ich stehe unter Druck, ich bin mit dem Lkw hier. Ich habe leider keinen Parkplatz vor dem Parlament finden können. Das bedeutet, ich habe noch eine sehr lange Anreise mit dem Taxi gehabt. Ich mache jetzt quasi meine Lenkzeitunterbrechung, um hier eine Lanze für meine Berufsgruppe zu brechen. Das liegt natürlich auch daran, dass wir nicht endlos Personal zur Verfügung haben und mein Chef mich durchaus gebeten hat, dass ich das nicht in den Urlaub packe, wo sowieso schon Leute fehlen oder auch teilweise krank sind und dann wurde das eben mit einer Tour verknüpft. Das als Beispiel, dass man als Lkw-Fahrer viel machen kann, wenn der Chef mitspielt, wenn die Arbeitsbedingungen, in meinem Fall, soweit stimmen und ich auch ein – ich sage mal – soziales Umfeld habe, welches mir die Freiheit lässt, mich zu entfalten und meine Existenznöte, meine Sorgen relativ auf einem geringen Level sind. Das heißt, ich habe Kapazitäten frei, um auch beispielsweise hier zu sprechen. Dieses Recht, Kapazitäten frei zu haben, keine sozialen Existenzängste zu haben, würde ich gerne bei jedem Berufskraftfahrer in der verantwortungsvollen Arbeit sehen. Warum? Wir arbeiten im öffentlichen Raum, rund um die Uhr, nonstop, ohne irgendeine Unterbrechung. Und dieser Kontakt zum öffentlichen Raum birgt erheblich hohe Risiken, nicht nur für den Fahrer selbst, sondern auch für die Öffentlichkeit. Jeder Abbiegeunfall mit einem Radfahrer, jeder Auffahrunfall mit einem anderen Lkw führt extrem deutlich vor Augen, wie gefährlich das ist. Da sollte jeder Einzelne mal in sich gehen und überlegen, mit welchem Risiko er sich selbst im Straßenverkehr bewegt und wann ihn eventuell der nächste Lkw, der Fahrer, der nicht in diesem ruhigen sozialen Fahrwasser unterwegs ist, einen über den Haufen fährt. Das ist einer der wichtigsten Aspekte, meiner Meinung nach. Dann kommen erst Löhne, dann kommen erst WC-Anlagen, dann kommt erst die Ausbildung und dann kommt erst das, was der Fahrer täglich zu absolvieren hat. Das kann er verantwortungsvoll absolvieren, wenn seine Rahmenbedingungen stimmen



und dann kommen auch junge Menschen wieder auf die Idee: „Hey Leute, da ist ein geiler Job, ich liebe Technik, ich liebe die Ferne und ich möchte das gerne machen, die Rahmenbedingungen stimmen und ich kann auch noch nebenbei meine Familie damit ernähren und meine Kinder aufwachsen sehen, weil ich mich nicht am Stauende todgefahren habe.“ Das sind die Eckpunkte. Alle anderen Aspekte wie Lohn, Arbeitsbedingungen, Rampenbedingungen, faire Frachtpreise, die die Löhne überhaupt erst möglich machen, alle diese Dinge sind in einem unfassbaren EU-Paket verankert. Man müsste dieses Paket einfach nur lesen und umsetzen und zwar Wort für Wort, Silbe für Silbe. Dann wären die Rahmenbedingungen für alle einheitlich. Dann müsste man gar keine großartig neuen Gesetze schaffen. Dann müsste man lediglich dafür Sorge tragen, dass die Kontrollbehörden korrekt geschult sind, korrektes Arbeitsmaterial – heutzutage digitales Arbeitsmaterial – haben. Was nützt denn ein Stück Papier, was zwölf Wochen unterwegs ist? Dann ist der zu bestrafende Unternehmer wahrscheinlich längst pleite. Also geht dieses Knöllchen eh‘ ins Leere. Das bedeutet, die Kontrollbehörden brauchen Befugnisse, die brauchen Equipment und im günstigsten Fall auch noch viel Personal. Wenn das Personal genau wie beim Berufskraftfahrer nicht nachrückt, bedeutet das, wir brauchen digitale Hilfestellung. Und das bedeutet, wir müssen Dinge wie Toll Collect, also die Mautdaten, oder einen digitalen Frachtbrief, der erst kürzlich beschlossen wurde, also hier in Deutschland ratifiziert wurde, dann müssten wir die Instrumente, die wir haben, sofort implementieren und auch nutzen. Wir haben ein Kraftfahrtbundesamt, wir haben eine Unternehmerdatei, wir haben die Vorgabe nach EU-Recht, eine IMI-Datei in Deutschland zu implementieren. Wenn wir diese Werkzeuge nutzen, dann haben wir die Möglichkeit, schwarze Schafe auszusortieren. Sind die schwarzen Schafe erst vom Markt, gibt es einen fairen Wettbewerb und mein persönlicher Lohn und meine soziale Sicherheit sind wieder gegeben. Aber nur dann, wenn kontrolliert wird und wenn die Werkzeuge genutzt werden. Und wenn keine Datenschutzbedenken in den Raum gestellt werden. Alle anderen Länder, Österreich nehme ich jetzt mal als Beispiel, nutzen ihre Daten einwandfrei dafür, um dieser schwarzen Schafe Herr zu

werden. Und wer in Tirol gegen das Nachtfahrtsverbot verstößt, wird gnadenlos bestraft. Da kennen die überhaupt gar kein Pardon. Und Deutschland ist da sehr federführend in ..., wir sind die Bedenkenträger, der Hüter der europäischen Gesetze und wir müssen diese Bedenken erstmal sechs Jahre diskutieren, bevor wir ein brauchbares Ergebnis erzielen. Letzter Satz dazu. Ich habe vor nicht allzu langer Zeit, zu Beginn der Corona-Pandemie, eine Petition eingereicht. Dieses Antwortschreiben vom Petitionsausschuss zeigt mir eigentlich überdeutlich, dass die Petition noch nicht einmal gelesen worden ist. Denn ich bekomme auf vier Seiten eine Antwort, warum diese Petition abgelehnt worden ist. Da wird mir erklärt, alles das, was....

Vorsitzender: Herr Skoppeck, Sie sind schon eine Minute drüber.

Udo Skoppeck (AidT): Nein, nein, das kann nur noch zehn Sekunden dauern. Das ist die Petitionsablehnung. Da wird mir mitgeteilt, was ich in der Petition gefordert habe, das ist per Gesetz alles nicht möglich. Ich habe aber ja genau gefordert, diese Gesetze nochmal durchzulesen, HGB zum Beispiel, Arbeitsstättenverordnung, diese Dinge.

Vorsitzender: Können Sie mir die Petition geben? Die werden wir uns angucken. Sie haben nämlich jetzt schon anderthalb Minuten mehr bekommen, als Ihre ...

Udo Skoppeck (AidT): ... Aber Lesen ist Voraussetzung für Veränderungen, Nichtlesen ist eigentlich ein Zeichen für Interessenlosigkeit. Ich möchte gerne, dass Sie heute anders handeln als die Vorgängerregierung. Entschuldigung, vielleicht bekomme ich ja nochmal das Wort.

Vorsitzender: Dankeschön! Ich überlege mir das jetzt, denn ich darf in der nächsten Runde die Frage stellen. In der zweiten Runde darf ich kurz beginnen. Wir haben Entlohnung, Image, Bedingungen, Einwanderung und Kontrollen jetzt als Thema abgehandelt. Mich würde nochmal so ein Stück weit tiefer interessieren, zum einen an Sie als Verbandsvertreter Herr Prof. Engelhardt: Wenn denn die Politik entsprechende Maßnahmen, die hier auch teilweise schon benannt wurden, umsetzen würde, würde das auch Ihrer Meinung nach dazu führen, dass dieser Beruf noch Zukunft hat, also auch für junge Menschen wieder der Beruf wieder an Attraktivität gewinnt, insbesondere was



die Vereinbarkeit von Familie und Beruf angeht? Zum zweiten: Will man über Entlohnung, Arbeitsbedingungen, den Umgang an der Rampe mit den Fahrern reden, dann sind das meistens arbeitsrechtliche Fragen. Das sind Arbeits- und Sozialthemen, sage ich mal. Währenddessen wurde relativ wenig an dieser Stelle zu den Berufsausbildungen, Berufsanerkennungen, gesagt. Könnte dazu vielleicht auch nochmal was gesagt werden, vielleicht auch aus Sicht eines Berufskraftfahrers? Udo Skoppeck: Hat dieser Beruf denn noch Zukunft? Oder reden wir jetzt alle nur noch über negative Punkte, die wir alle kennen, und sitzen letztlich hier und sagen: „Das hilft alles nichts!“ Das waren meine beiden Fragen und jetzt Herr Rehbaum für die CDU.

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank, für die CDU/CSU-Fraktion, um es genau zu sagen! Dort bin ich Berichterstatter für das Thema „Fachkräftemangel in der Verkehrswirtschaft“. Ich habe einen beruflichen Hintergrund, das will ich vorab kurz sagen. Ich habe vor meiner Parlamentszeit ein mittelständisches Busunternehmen geleitet, unser eigenes, das größte private Busunternehmen in Nordrhein-Westfalen: 120 Busse, 200 Mitarbeiter. Wir haben seinerzeit als einer von wenigen Tarif gezahlt; und das war offensichtlich so glaubwürdig, dass selbst das SPD-Bildungswerk Nordrhein-Westfalen mit uns gefahren ist. Wir haben dieses Unternehmen verkauft, weil immer nur der „billige Jakob“ im Wettbewerb gewonnen hat. Das hat uns dermaßen geärgert, dass wir irgendwann gesagt haben, wir machen was anderes. Ich bin ab 2012 in die Politik gegangen, habe zum Beispiel 2017 mit Karl-Josef Laumann dafür gesorgt, dass in Nordrhein-Westfalen ÖPNV-Tarife noch vom Tariftrueugesetz erfasst werden, was im Wettbewerb sehr wichtig ist. Ich möchte zwei Punkte ansprechen: das ist die Wertschätzung der Verkehrsträger Lkw und Bus. Im allgemeinen Diskurs in der Politik heißt es hier immer: „Güter auf die Schiene!“ und dabei hat man möglicherweise ein Stück weit vergessen, dass es auch noch den Lkw und den Bus gibt. Das führt dann zu Symptomen, zum Beispiel dass der Bau von Parkplätzen eher Fragen von Flächenverbrauch oder Artenschutz untergeordnet wird und wir im Grunde dort überhaupt nicht weiter kommen, weil da in der Bürgerschaft eine gläserne Wand ist, aber auch in der Politik, die solche Parkplätze zum Beispiel gar

nicht will. Oder auch die Frage, warum im Auswärtigen Amt nicht zusätzlich Personal eingestellt wird, damit man in den Botschaften auch die Anerkennung von Nicht-EU-Fahrern leisten kann, was offensichtlich sehr schwierig ist. Eine Frage an dieser Stelle an Herrn Peine: Teilen Sie diese Einschätzung, dass der Lkw, ein Stück weit auch der Bus, in der Wahrnehmung und in der Wertschätzung in den letzten Jahren nachrangig behandelt worden sind? Die zweite Frage geht an Frau Leonard vom BDO. Die Ausbildung von Berufskraftfahrern – Sie hatten es schon kurz angemerkt – sei extrem bürokratiebelastet. Ich habe mitbekommen, dass wir Nachbarländer haben, die deutlich schneller und deutlich einfacher den Berufskraftfahrer vermitteln, ohne dass man feststellen könnte, dass man dort als Fahrgast irgendwie unsicherer oder schlechter gefahren wird. Können Sie nochmal ausführen, was der große Nachteil deutscher Busunternehmen ist, wenn es um die Gewinnung von neuen Berufskraftfahrern und die Ausbildung von Berufskraftfahrern allgemein geht?

Vorsitzender: Dankeschön! Dann gehen wir zum Abg. Gastel für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich habe auch in der Tat nochmal ein paar Fragen, wobei manchmal gar nicht so einfach zu entscheiden ist, an wen man die Frage richtet. Deswegen die herzliche Einladung an die anderen, die noch zu Wort kommen, vielleicht noch eine Antwort auf meine Frage mit rein zu mogeln, auch wenn ich nicht den Namen gesagt habe, das ist nämlich zulässig. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Prof. Engelhardt. Ich bin mir jetzt nicht ganz sicher, aber ich glaube, Sie haben vorhin auch gesagt, das mit der Verlagerung auf die Schiene sei jetzt nicht die große Lösung für den Fahrermangel. Wir haben aber jetzt auch gehört, dass es vor allem die langen Strecken sind, die häufig schwierig sind, weil man unterwegs vielleicht keine sanitären Anlagen findet usw. und dann froh ist, wenn man nach einer Tour auch wieder zügig zu Hause oder zumindest auf dem eigenen Betriebshof ist. Deswegen die Frage, ob denn der kombinierte Verkehr eine Lösung sein kann, weil hier ja die Strecken entsprechend kürzer werden, wenn es eben der Vor- und Nachlauf zur Schiene ist und wenn nicht die ganze Strecke mit dem Lkw gefahren werden muss. Die



zweite Frage bezieht sich darauf, dass auch schon ein paarmal gesagt wurde, dass es in der Praxis ein Problem sei, dass es so wenige Parkplätze gibt und dann häufig länger gefahren werden oder an gefährlichen und lauten Standorten direkt an der Straße die Ruhepause, vielleicht sogar die Nacht, verbracht werden muss. Deswegen hier die Frage an Herrn Skoppeck, ob denn digitale Apps etwas bringen können, die zum einen anzeigen, wo Stellplätze frei sind, aber andererseits vielleicht auch Parkplatzanlagen, die es gibt, effizienter genutzt werden können. Weil man dann eben dichter auffahren kann und klar ist, wer als erstes rausfährt und wer dann als zweites und drittes rausfährt, also sprich, man würde da möglicherweise sehr schnell ohne groß neu bauen zu müssen, was ja sehr schwierig ist, zusätzliche Stellplätze im Bestand schaffen können. Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommen wir jetzt zu Herrn Abg. Bochmann.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Nochmal recht herzlichen Dank an alle Mitwirkenden für die offene und ehrliche Meinung, also die schonungslose Wahrheit uns Parlamentariern gegenüber. Ich habe folgende Frage und zwar an die Frau Leonard. Das ist sehr interessant – der Kollege hat es schon angesprochen – und zwar die Ausbildung für Busfahrer. Ich weiß selber aus eigener Erfahrung, der Busfahrerschein ist das eine, die Berechtigung zum Personennahverkehr ist das andere. Mich würde interessieren: Wie würden Sie einschätzen, wie schnell es wirkt, wenn man dieses österreichische Modell, ich sage mal, nur als Pilotprojekt für ein paar Monate betreiben würde? Hätte das Auswirkungen, die schnell greifen würden und sichtbar wären? Das zweite, da schließe ich mich der Frage des Kollegen vor mir an, und zwar eine Lenkzeit-App. Ich bin selber jahrelang Lkw gefahren, ich weiß auch, da ich mit dem Auto immer noch nach Hause fahre, wie es ab 17.00, 18.00 Uhr auf der Autobahn aussieht, wenn die Kollegen ihren Parkplatz suchen, die Lenkzeit langsam zu Ende geht, dann die Angst im Nacken sitzt und man überlegt: „Schaffst du es noch bis zum nächsten Parkplatz?“ Dann sieht man von weitem schon, dass die Ausfahrt voll ist und man kann sich entscheiden, entweder nehme ich jetzt einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung in Kauf oder ich bin tatsächlich so übermüdet, halte mich an die Regel, stelle das Fahrzeug ab

und lege mich zur Ruhe. Also, ich weiß um diesen Gewissenskonflikt und würde den Vorschlag des Kollegen nochmal unterstützen mit dieser App, die mir bei Fahrtantritt anhand der Routensituation schon laufend errechnet und für den Fall eines Staus den nächstgelegenen Parkplatz anzeigt und dort auch schon bekanntgibt, also in 20 Minuten wird dort ein Parkplatz frei, weil der Kollege seine Fahrt wieder aufnimmt. Das würde auch dafür sorgen ... ich kenne die sanitären, die hygienischen Bedingungen auf den Parkplätzen, gerade während Corona, und musste dort feststellen, dass es wirklich unmenschlich ist. Es ist eigentlich unserem Land nicht würdig, unsere Fahrer, auch international als Aushängeschild gegenüber der Welt, so zu behandeln und solche Zustände zu haben. Danke!

Vorsitzender: Danke! Herr Kollege Lenders für die FDP bitte.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Ich möchte die Fragen nochmal an Frank Huster richten, wenn die Kollegen jetzt schon die Digitalisierung angeschnitten haben. Wie sehen Sie denn die Frage nach digitalisierten Lösungen beim Rampen-Management? Ich weiß, dass der Frankfurter Flughafen zum Beispiel so etwas macht, dass man Slots an die Fahrzeuge vergibt, wo man dann als Fahrer genau weiß, wann man drankommt. Sind solche Lösungen vielleicht eine Möglichkeit, um Stress auch bei den Fahrern wegzunehmen? Ich komme aus Fulda. Bad Hersfeld ist bei uns in der Nähe; wer die Situation kennt, wenn die Fahrer da bei den großen Unternehmen anlanden, das muss für die Fahrer purer Stress sein. Das andere ist aber auch die Frage der Verkehrssicherheit. Die hat jetzt auch schon ein paarmal eine Rolle gespielt und mal abgesehen von den ganzen Assistenzsystemen, mit denen man ja heute auch schon, glaube ich, ganz gute Erfahrungen gemacht hat: Was können wir denn noch tun, um auch bei der Verkehrssicherheit mit relativ einfachen Lösungen vielleicht zu helfen? Ich sehe auch die Fahrer, die teilweise an Brücken ihre Fahrzeuge abstellen müssen, ungesichert, weil sie sich einfach nicht mehr anders zu helfen wissen. Das ist eine Situation, die sich in den letzten Jahren dramatisch verschärft hat, wo ich dann denken würde – natürlich stehen die da nicht mehr legal –, aber: Sollte man denen nicht eine gewisse Sicherheit gewähren über die Verkehrsbehörden bzw. auch



die Ausgestaltung von Stellplätzen? Ich kann nicht gut nachvollziehen, warum ein Lkw-Stellplatz auf einer Autobahnraststätte eigentlich an der lautesten Stelle ist. Warum ändert man das nicht einfach mal? Es kostet nicht einen müden Euro.

Vorsitzender: Dankeschön! Und jetzt kommt der Beitrag des Kollegen Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Ich möchte nochmal nachhaken wegen der Tarifbindung. Eigentlich müsste ich die Frage an die Arbeitgeber stellen, aber ich kenne da schon ein bisschen die Antwort, von daher stelle ich sie doch wieder an den Verdi-Vertreter. Es wurde ja jetzt ausführlich dargestellt, dass eigentlich der Markt gerade die Löhne nach oben treibt. Ich meine, dass jetzt so wenige Leute bereit sind, diesen Beruf zu ergreifen, hängt ja auch stark mit der Vergangenheit zusammen. Also sie haben sich diesen Ruf auch im gewissen Sinn erarbeitet, durch die mangelnde Tarifbindung und teilweise auch schlechte Bezahlung oder schlechtere Bedingungen. Ich verstehe überhaupt nicht, warum Sie jetzt nicht in dieser Situation mit den Gewerkschaften quasi allgemeinverbindliche Tarifverträge abschließen, um zu verhindern, dass über die Lohnkonkurrenz wieder Dumping-Angebote gemacht werden. Es müsste doch sogar auch im Interesse der Arbeitgeberverbände und der Arbeitgeber sein, eine Regulierung einzuziehen, die auch für die Zukunft absichert, dass es für alle nachvollziehbare und gleiche Lohn- und Arbeitsbedingungen gibt. Und die Unternehmen, die dann gut wirtschaften und noch besser sind, als die anderen, können ja immer noch was oben drauflegen. Das ist ja der Sinn von Tarifverträgen, dass man ein unteres Level einzieht. Mich würde schon mal interessieren, wo die Gewerkschaft hier den größten Hinderungsgrund und vielleicht auch die Anforderungen an die Politik sieht. Also am meisten in diesem Koalitionsvertrag, lieber Kollege Rützel, hat mich wirklich geärgert, dass Sie nichts zur Verbesserung der Allgemeinverbindlichkeit gemacht haben, obwohl wir in verschiedenen Branchen so niedrige Tarifbindungen haben. Ich habe das Gefühl, wir kriegen es überhaupt nur politisch hin, dass wir die Gewerkschaften und vielleicht auch willige Arbeitgeberverbände stärken, verbindliche Tarifverträge für alle abzuschließen. Deswegen

würde mich nochmal die Anforderung an die Politik interessieren, vielleicht auch die Arbeitgeberverbände. Vielleicht können Sie die Frage mitbeantworten? Das wäre mir das Wichtigste und wenn noch Zeit ist, würde mich noch eine Bewertung des EU-Mobilitätspakets I interessieren. Halten Sie das für ausreichend oder wo muss man nachbessern? Und gibt es Umsetzungsprobleme?

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt haben wir noch maximal 20 Minuten und einen langen Fragenkatalog. Um es vorweg zu schicken, heißt also, ich kann jetzt hier noch 20 Minuten die Anhörung fortführen. Alle Fragen, die jetzt nicht beantwortet werden können oder worüber wir noch einmal vertieft diskutieren müssen, werden natürlich aufgenommen – und davon gehe ich aus – auch beantwortet; alles andere zum weiteren Verfahren dann später. Jetzt darf ich wirklich um kurze, knappe Antworten bitten und fange an mit Herrn Prof. Engelhardt.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatssekretär, vielen Dank! Ich versuche es wirklich ganz kurz und knapp zu machen. Die Probleme haben wir aufgezeigt. Es gibt aber auch Lösungen. Deswegen ganz dringend die Empfehlung, diese Arbeitsgruppen einzurichten, den heutigen Tag als einen Auftaktermin wahrzunehmen, um an den verschiedenen Bereichen zu arbeiten, ganz dringend Lösungen zu schaffen, dass wir ukrainische und andere osteuropäische Fahrer hier ans Fahren bekommen, dass dort die Hürden abgebaut werden. Sehr viel kann da kurzfristig gelöst werden: mutig sein, BASt-Studien auf den Weg bringen zu anderen Maßen und Gewichten. Keine Parkplatz-App wird eine Lösung sein, weil einfach 40.000 Parkplätze in Deutschland fehlen, EU-weit über 100.000. Wir brauchen autarke Fahrzeuge – das würde auch die Frauenquote erhöhen –, Aus- und Weiterbildung auf ein vernünftiges Level runterfahren – kein anderer Berufsstand muss Module absitzen, kein Metzger, kein Bäcker, keine Friseurin. Uns gehen etliche Fahrer aus dem Berufsstand raus, die mit 65 in den Ruhestand gehen und ihren Führerschein oder ihre Berufskraftfahrerqualifikation nicht verlängern, das kann ich aus eigener Erfahrung sagen. Ich war vorher in einem Unternehmen mit 700 Lkw, das habe ich immer bemängelt, Riesenprobleme. Der nächste Punkt: Gucken,



dass wir Rentner oder Leute die mit 65 x-Jahre Berufserfahrung haben, noch ans Fahren bekommen, indem man ihnen gesetzlich zugesteht, dass sie x Tage im Jahr bei soundso viel Jahren Berufserfahrung noch zum Einsatz kommen.

Und noch die Frage von Herrn Gastel: die Verlagerung auf die Schiene im kombinierten Verkehr kann eine Lösung sein, aber nur wenn wir dringend an der Verzahnung der unterschiedlichsten Verkehrsträger arbeiten. Bei mir war in meinem alten Job in 20 Jahren nicht ein Vertreter der Schiene da, um mir ein Angebot zu machen. Und der kombinierte Verkehr kommt auch nur dann in Frage, wenn ich ein Unternehmen habe, das mir auch den Nachlauf organisiert. Ansonsten nutzen nur die großen Transportunternehmen, die ein europäisches Netzwerk haben, den kombinierten Verkehr, aber nicht der kleine Mittelständler. Deswegen ist es so wichtig, dass wir hier an Konzepten – das könnten wir auch in einer solchen Arbeitsgruppe bewerkstelligen – arbeiten, wie wir die Wasserstraße, den kombinierten Verkehr und den Straßenverkehr besser miteinander vernetzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann hat jetzt Frau Leonard auch die Möglichkeit, kurz die Fragen zu beantworten.

Christiane Leonard (BDO): Vielen Dank! Herr Schiefner, ich kann mich voll anschließen an das, was der Kollege Engelhardt gerade gesagt hat. Lassen Sie uns wirklich diese Sitzung hier nutzen und an der Stelle auch weitermachen. Ich bin zur Berufskraftfahrerausbildung gefragt worden und der Bürokratie, die damit einhergeht den Führerschein zu erlangen. Wir haben mal den Blick nach Österreich gerichtet, weil wir gehört haben, dass dort das Ganze viel einfacher sein soll. Ich habe das mal aufgelistet: wir brauchen hier in Deutschland für einen Klasse-D-Führerschein 79 bis 102 Stunden, das hängt immer davon ab, wieviel Fahrpraxis man vorher hat. In Österreich sind es 33 Stunden. Ich glaube nicht, dass Österreich dafür bekannt ist, dass da jetzt die Bedingungen miserabel sind oder mehr Unfälle passieren oder ähnliches. Wir haben einfach die Berufskraftfahrerqualifikation so umgesetzt, dass sie für uns hier wirklich enorme Hürden aufbaut und das wollen die jungen Leute sich nicht aufbürden. Ich bin regelmäßig auf Job-Messen. Mit einem Fahrsimulator stelle ich mich in Berlin auf das Messegelände

und versuche, junge Leute anzusprechen und für den Beruf der Berufskraftfahrer:in auch mal zu motivieren. Dann setzte ich mich da hin, dann kommen die Leute wirklich und schauen sich das an und die fahren Probe. Es ist ein digitales Medium, es sind tolle Fahrzeuge. Auch die Busse sind ja vergleichbar mit einem Cockpit beim Flieger. Die Leute, die Mädchen, die Jungs, die sind schon interessiert, die gucken sich das an. Und dann fragen sie dich: „Ja, was muss ich denn machen, wenn ich Berufskraftfahrer:in werden will?“ Und dann fang ich an: du musst erstmal einen Führerschein machen, der kostet 8.000 bis 10.000 Euro, den musst du selber bezahlen. Unsere Unternehmer zahlen mittlerweile, weil ihnen nichts anderes übrig bleibt, aber im Grunde ist es so, dass derjenige, der den Beruf erlangen will, erstmal diesen Führerschein machen muss. Das kostet Geld, viel Geld. Übrigens doppelt so viel wie in Österreich, weil man es so kompliziert umgesetzt hat. Als zweites musst du aber zusätzlich noch eine Berufskraftfahrerqualifikation machen, da musst du noch eine Prüfung ablegen, noch zur IHK gehen, 140 Stunden machen. Dann schalten die schon ab und sagen: „Nee, dann mach ich was anderes, wo ich diese beiden Hürden nicht habe.“

Wir haben viel über die Bedingungen gesprochen. Ich glaube, wir sind uns aber einig. Es ist jetzt sehr viel über Lkw-Fahrer gesprochen worden. Ich will Ihnen aber sagen, der Busbereich hat nicht alle diese Probleme. Wir übernachten nicht an den Autobahnen, die Fahrer fahren mit unseren Reisegästen ins Hotel, die machen alles mit ihren Gästen zusammen. Trotzdem haben wir diesen Bedarf an Fahrerinnen und Fahrern. Also nur die sozialen Bedingungen zu ändern – da muss etwas gemacht werden, keine Frage. Ich bin auch auf Autobahnen unterwegs, ich weiß, was ihr da für einen Job macht! Es ist mir wirklich klar, nur allein die sozialen Bedingungen zu verbessern, wird es nicht bringen. Wir müssen die Hürden, die Hemmnisse – wie Herr Engelhardt das gesagt hat – wirklich abbauen. Deswegen lassen Sie uns da nach vorne gehen. Es gibt wirklich Möglichkeiten; auch die EU-Richtlinie ist angesprochen worden, sie ist gerade in der Novellierung. Da kann auch der Deutsche Bundestag nochmal aktiv werden und auf die Kommission und auch auf die Kollegen im Europäischen Parlament zugehen und sagen: „Bitte macht da auch etwas an dieser Stelle!“



Denn allein die EU-Richtlinie ist schon sehr komplex und erfordert schon viel Bürokratie. Man kann sowohl international, also europäisch, Verbesserungen herbeiführen, wie auch national. Ich glaube, wenn wir wieder mehr Fahrerinnen und Fahrer haben – im Lkw-Bereich wandern die im Übrigen auch hin und her, die werben sich auch gegenseitig ab, das muss man auch mal sehen. Es hilft uns nichts, wenn ihr mehr habt, dann haben wir nachher weniger oder andersrum. Es muss zusammen passieren. Und wenn wir wieder mehr Fahrerinnen und Fahrer haben, dann wird der Druck auch weniger, da habt ihr mehr Kollegen, wenn einer krank ist und so weiter. Das hängt ja auch alles zusammen. Wir haben Krankenstände gehabt, auch im ÖPNV, jetzt ganz klar, bei Corona, sind die Fahrerinnen und Fahrer natürlich auf dem Zahnfleisch gegangen. Das ist ganz, ganz klar. Viel berichtet wurde über die Krankenhäuser, die haben auch einen sehr, sehr schweren Job dort gemacht, aber ich weiß, dass die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer genauso schwer gearbeitet haben und auch den ÖPNV sichergestellt haben, damit die Leute überhaupt noch ins Krankenhaus fahren konnten. Aber wenn wir wieder mehr Fahrerinnen und Fahrer haben, dann werden wir auch insgesamt den Druck aus dem Gewerbe und von den Kraftfahrern nehmen. Deswegen wirklich nochmal der Appell: Lassen Sie uns da weitermachen und bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen, wo Sie als Gesetzgeber etwas ändern können, das jetzt wirklich anfassen!

Vorsitzender: Danke für dieses Plädoyer und ich denke, da haben Sie schon vieles abgedeckt, was der Herr Skoppeck uns jetzt auch sagen wollte. Herr Skoppeck hat jetzt das Wort und dann haben wir noch Herrn Peine und Herrn Huster und dann sind wir auch zu Ende und dann können wir uns auch darüber unterhalten, was wir mit Ihrem Appell machen; und den Herrn Keller haben wir auch noch. Wenn Sie kurz erlauben, der Kollege Staatssekretär Luksic muss ins Plenum. Erstmal vielen Dank, dass Sie da waren und ich glaube, wenn Sie noch ein, zwei Sätze sagen wollen.

PSts Oliver Luksic (BMDV): Das mache ich sehr gerne! Lieber Herr Schiefner, Herr Rützel, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich fand das eine sehr gute Anhörung und kann auch das, was gerade von

den vielen Experten gesagt wurde, aus meiner langen Erfahrung in der Branche nur unterstreichen. Ich glaube auch, was Herr Huster gesagt hat, stimmt: wir haben jetzt ein Problem, das perspektivisch aufgrund von Demografie noch größer wird. Wir haben natürlich auch das Problem der gegenseitigen Kannibalisierung. Insofern ist die Frage, was jetzt gemacht werden muss ... ich glaube, da gibt es verschiedene Arbeitsstränge. Ich glaube, das eine – das kam in der Anhörung auch klar heraus – ist die Aufgabe der Wirtschaft. Das sind die Arbeitsbedingungen, aber auch die Sozialbedingungen. Da ist jetzt viel in Bewegung, das ist auch gut und richtig, aber das wird ehrlich gesagt auch nicht alle Probleme lösen. Ich kann nur unterstreichen, was Frau Leonard gerade gesagt hat.

Das zweite ist – und wir haben dazu auch im Haus jetzt gerade eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die gerade die vielen Vorschläge, die eben genannt worden sind, evaluiert. Es gibt natürlich eine ganze Reihe von Aspekten im deutschen Recht, leider auch im europäischen Recht, wo wir nochmal überlegen müssen, ob jede dieser Regelungen sinnvoll ist oder ob wir manchmal das Rad auch zurückdrehen müssen. Es wurde eben angesprochen, die Berufsankennung zum Beispiel, da merkt man leider, ist auch nicht so ganz unkompliziert: IHK, Länder. Wenn ich jetzt zu jedem der Themen erkläre, wer da alles zuständig ist, werden Sie schnell erkennen, dass sich das leider auch nicht so ganz einfach ändern lässt. Nichtsdestotrotz werden wir das jetzt angehen, werden die vielen Ressorts, die dafür zuständig sind, auch ansprechen.

Frau Leonard hat gerade zurecht auf die Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie hingewiesen. Das ist ein super Beispiel. Das Problem ist nur – der Ehrlichkeit halber –, das sind jetzt sehr viele deutsche Ideen, die wir in europäisches Recht umgesetzt haben, über die wir uns jetzt beklagen. Das ist die Wahrheit der Dinge. Also insofern glaube ich, auch darüber müssen wir reden, um das ein Stück weit wieder auf ein vernünftiges Maß zurückzubekommen. Ich glaube, zwei größere Hebel sind natürlich einerseits die Technik, das ist so, Digitalisierung, Automatisierung, auch da müssen wir ran. Und ein ganz großer Hebel, der ist jetzt ein paarmal angeklungen, ist auch die Einwanderung, ohne die werden wir das Thema



nicht lösen können. Da brauchen wir eine breite Strategie. Wir haben jetzt mit mehreren Ländern des westlichen Balkans Abkommen gemacht, bei der Anerkennung von Führerscheinen. Also wir sind da dran, da kann man noch weitere Schritte machen, zu denen wir noch Vorschläge machen werden. Allerdings beim Thema „Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie“ – weil es eben angeklungen ist –, da können wir nicht rein national machen, was wir wollen. Das müssen wir in Brüssel angehen. Ich lade alle im Parlament ein, in diese Richtung mitzuarbeiten. Wir müssen jetzt in der Tat extrem viel tun, damit wir hier den Mangel ein Stück weit lindern und wir sind dazu entschlossen. Wir haben bei uns im Haus eine ganze Reihe an Maßnahmen in der Bearbeitung und die werden wir mit Sicherheit zeitnah auch bald hier diskutieren.

Vorsitzender: Dankeschön! Also es geht auf jeden Fall weiter. Jetzt bitte Herr Skoppeck.

Udo Skoppeck (AidT): Die Frage war nach den Apps für Parkplätze und Kolonnenparken. Es gibt Apps ohne Ende. Es gibt aber keine Nutzer, die diese Apps füttern und somit bilden die Apps überhaupt nicht die Situation ab, wo ein Parkplatz frei ist oder eben nicht. Es ist wenig hilfreich eine App zu implementieren oder anzubieten, die keine User hat. Sinnvoller wäre es – jetzt sind wir wieder bei der Digitalisierung ... wir haben auf verschiedenen Autobahnabschnitten Kameras an Ein- und Ausfahrten der Parkplätze installiert und mit Hilfe dieser Kameras oder auch Sensoren im Boden würde sich ermitteln lassen, wann der Parkplatz noch Kapazitäten hat und wann nicht. Da kann man wieder auf ein Nachbarland verweisen: Frankreich. Da werden mit diesem System im Abstand von 15 km – oder ich glaube teilweise 50 km – die freien Parkplätze auf einer Nebentafel an der Leitplanke angezeigt. Das bedeutet also, ich kann sehr zuverlässig abschätzen, dass ich noch ein Parkplatz innerhalb meiner Lenkzeit erreichen kann. In Deutschland wird das teilweise auf der A61 und auf der A45 genutzt. Und andere Systeme wurden wieder abgeschaltet, die sind dann scheinbar für schlecht befunden worden, stattdessen dieses Kolonnenparken. Beim Kolonnenparken muss man an Brandschutz denken. Wir wissen, Lkw-Fahrer sind Geringverdiener, also sprich Selbstversorger, das heißt in den Kolonnen werden Gaskocher ausgepackt und dann ist der

Brandschutz nicht gerade ausgesprochen toll. Und wenn man dann noch berücksichtigt, dass osteuropäische Kraftfahrer auch Wodka zu ihren Lebensmitteln zählen, dann darf man sich vielleicht nicht wundern, wenn später tatsächlich ganze Parkplätze abbrennen. Man muss verschiedene Aspekte immer mitberücksichtigen. Auch da bin ich eigentlich ein Verfechter der Digitalisierung, da müssen Sie als Damen und Herren aus der Politik natürlich Geld von unserem Finanzminister in die Hand nehmen, um dies zu ermöglichen. Das heißt, es gibt wieder eine Abstimmung und wenn wir nicht zwölf Jahre darauf warten wollen, müsste das schon zeitnah passieren.

Just-in-time ist ein Problem! Wer also heute die Wirtschaft in Just-in-time-Logistik betreibt, das wird auf unserem Rücken ausgetragen. Das führt überhaupt erst dazu, dass wir die Lenkzeiten ausreizen, weil eben der Druck des Kunden ... sonst stehen die Bänder still, dann kriegst du Konventionalstrafe und ich verliere am Ende meinen Arbeitsplatz, wenn mir das öfter passiert. Das heißt, Lenkzeit ausschöpfen bis zum bitteren Ende, keinen Parkplatz zu haben, weil alles belegt ist, nicht die Freiheit und die Zeit im Rücken zu haben, mich schon bei Zeiten darum zu kümmern, um dann eben ohne diesen Druck am nächsten Morgen oder auch mitten in der Nacht die Fahrt fortzusetzen und trotzdem pünktlich den Termin zu erreichen. Das ist dieser Just-in-time-Druck, den unsere Wirtschaft durch die Globalisierung uns auf die Schultern gelastet hat.

Ausbildung ist ein Problem, weil wir finanziell bei der Ausbildung mittlerweile auf Piloten-Niveau sind. Der Pilot – das wissen Sie vermutlich alle selber –, der hat seine Ausbildung aber innerhalb weniger Monate, mit wenigen Monatsgehältern amortisiert. Bei unserem jetzigen Lohnniveau; diese 4.000 Euro, die wären zwar schön, wenn wir da irgendwie mal landen würden. Aber das ist noch recht weit weg von der Realität, abgesehen von einigen Sparten, wo auch früher schon Pilotengehälter bezahlt worden sind, da werden auch heute 4.000 Euro bezahlt. Das sind aber Spartenverträge, wo eben Geld vorhanden ist, wo es nicht aufs Geld ankommt. Der normale Standardversand, der ist eben in einer ganz anderen Sphäre angesiedelt, sehr weit unten. Und dann haben wir die Osteuropäer, die eben auch für 600 Euro fahren. Da wird eben dieser Druck aufgebaut.



Sicherheit ist dann gegeben, wenn der Fahrer ausgeruht ist und wenn die Parkplätze so ausgerichtet sind, dass die Lkw mit dem Fahrerhaus von der Autobahn wegparken. Dann können wir uns ausruhen, nicht neben einem Eisenbahngleis oder einer Autobahn mit 80 Dezibel, das ist nicht gerade wenig. Es werden teilweise Schallmauern gebaut. Das ist zu begrüßen. Neue Parkplätze werden anders herum ausgerichtet. Auch das ist zu begrüßen. Da tut sich endlich was, aber der Beginn dessen liegt in der Zeit von dem Herrn Tiefensee. Wer weiß noch, wann der Herr Tiefensee mit in der Regierung gesessen hat? Also so lange ist die Laufzeit eines Antrags von einem sinnvollen Veränderungswunsch bis zur Umsetzung in die Tat – vom Herrn Tiefensee bis heute. Jetzt werden Schallmauern installiert! In der Zwischenzeit sind sicherlich sehr viele Opfer durch Übermüdung zu beklagen gewesen.

Vorsitzender: Dankeschön! Ich meine, es ist ja auch wichtig zu wissen, dass jetzt schon Parkplätze andersherum gebaut werden und das muss auch mal, finde ich, zur Sensibilisierung hier gesagt werden, wenn man darüber nachdenkt zu planen. Dann haben wir Herrn Huster.

Frank Huster (DSLV): Vielen Dank! Die Frage mit den Apps ist, glaube ich, geklärt worden. Es ist nicht die Frage, ob es Apps gibt, sondern das Datenmanagement muss laufen, es muss vor allen Dingen auch eine verfügbare Ressource gegenüberstehen. Das ist heute leider nicht der Fall. Technisch ist das, glaube ich, relativ trivial – nicht für mich, aber für Leute, die das können. Ressourcen sind limitiert, das haben wir festgestellt. Parkplatzressourcen sind, glaube ich, ein ganz entscheidender Punkt und es wurde auch von den Beteiligten sehr deutlich gemacht, dass die Parkplatzinfrastruktur, wie ein Parkplatz angelegt ist – also ich als Pendler, als Autofahrer parke auch lieber an bestimmten Parkplätzen im Gegensatz zu anderen Parkplätzen. Parkplätze werden immer parallel zur Autobahn gebaut. Ich frage mich, warum sie nicht vertikal als Stich in die andere Richtung gebaut werden können. Das ist eine Frage von Verfügbarkeit. Der Wunsch, Parkplätze zu bauen, ist in der Bundesregierung ja vorhanden, man will das auch tun. Es hat viel damit zu tun, ob Flächen von Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Aber nochmal, Parkplätze anders zu bauen, im rechten Winkel zur Autobahn wäre

der gleiche Flächenverbrauch, er würde nur einen anderen Stich setzen und könnte zur Entlastung beitragen. Ich bin da kein Experte, ich bin kein Ingenieur, ich kann das nicht bewerten, es scheint mir aber geboten. Für mich stellt sich die Frage, wie ich übernachten müsste und am nächsten Tag zwölf Stunden Autofahren. Wenn ich im Büro einschlafe, ist das mein Problem. Dann kann meine Sekretärin mich wecken. Bei Lkw-Fahrern endet das tödlich, nicht nur für ihn, sondern für andere. Zum Thema „Parkplätze und Parkplatzinfrastruktur“ noch ein Wort: Unternehmen, die die Infrastruktur nutzen, zahlen Maut. Ich bin sehr dafür, diese Maut – auch wenn es Bestrebungen im Koalitionsvertrag gibt, die Mobilität zu fördern, das heißt auch für andere Verkehrsträger ... – auch für Parkplätze vorzusehen, denn es dient der Verkehrssicherheit. Das möchte ich nochmal ausdrücklich betonen.

Ich weiß jetzt gar nicht, Herr Riexinger, ob ich von Ihnen mit der Frage nach der Allgemeinverbindlichkeit adressiert wurde. Vielleicht ein Satz nochmal dazu, um ein Missverständnis abzubauen. Wir vertreten die 3.000 führenden Logistikdienstleister, von denen mindestens die Hälfte Unternehmen aus anderen, osteuropäischen Staaten befrachtet. Wir könnten unser Logistikgeschäft gar nicht mehr betreiben, würden wir nicht diese anderen Unternehmen mit einbeziehen. Viele unserer Unternehmen sind sogar Teilhaber von Unternehmen, die im Ausland beschäftigt sind. Man kann das gar nicht mehr so sehr abgrenzen, deutsche Unternehmen, ausländische Unternehmen, das ist eine Vermengung, in einem Europa ist das auch selbstverständlich. Natürlich sind auch Arbeiten in das Land gewandert, wo die Kosten am billigsten sind. Wenn VW ein ganzes Werk nach Bratislava verlegt, zieht die Logistik mit und auch deutsche Unternehmen sind mitgezogen, haben dort Niederlassungen gegründet und gelten aber in der Wahrnehmung jetzt als ausländische Unternehmen mit deutscher Beteiligung. Und natürlich werden diese komparativen Kostenvorteile auch genutzt. So funktioniert Europa. Es ist völlig absurd anzunehmen, diesen Zug könnten wir anhalten und wieder zurückfahren lassen. Das ist jetzt einfach so. Wir sollten natürlich Sozialdumping, echtes Sozialdumping bekämpfen, das ist überhaupt gar keine Frage. Und da, wo unter Umgehung von Mindestlöhnen oder



Nicht-Zahlung von Löhnen jemand seinen Wettbewerbsvorteil erwirtschaftet, der gehört bestraft, strengstens bestraft, gar keine Frage. Deshalb ist das Exekutieren von bestehenden Gesetzen viel wichtiger, als die Konzipierung neuer Gesetze. Wir hatten auch schon vor dem Mobility Package ein Kabotagerecht, das hat nur keiner anständig überwacht. Jetzt haben wir ein neues Kabotagerecht, das wird auch nicht anständig überwacht. Mir tut Herr Marquardt vom BAG aufrichtig leid. Wir müssen natürlich die Kontrolldichte auch in Deutschland erhöhen und bestehende Gesetze auch exekutieren und jetzt nicht über neue Gesetze nachdenken. Erstmal das, was wir haben, auch umsetzen, das wäre mein Wunsch! Ansonsten schließe ich mich Frau Leonard und dem Kollegen Engelhardt an: wir sollten dieses Gespräch unbedingt fortführen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Jetzt haben wir Herrn Keller. Bitte!

Ronny Keller (ver.di): Vielen Dank! Ich wurde nach den Hinderungsgründen für gute Tarifabschlüsse bzw. auch für den allgemeinverbindlichen Tarifvertrag gefragt. Ich würde sagen, dass ist eine Handlungsfrage und das habe ich an zwei Stellen herausgehört. Zum einen haben wir vorhin von der Arbeitgeberseite gehört, dass wir Ende des nächsten Jahres 4.000 Euro Bruttolohn bei Lkw-Fahrer:innen haben werden, weil der Markt es regeln wird. Ich sage, die Tarifvertragsparteien müssen und sollten es regeln. Und wir haben auch gehört, dass es okay sei, Mitglied im Arbeitgeberverband zu sein, ohne sich aber einem Tarifvertragswerk anzuschließen, also ohne Tarifverbindung. Ich würde sagen, es scheitert an einer Handlungsfrage für gute Tarifabschlüsse. Unsere Gesprächsbereitschaft habe ich signalisiert, die ist bei Verdi gegeben.

Zu der Frage des Mobilitätspakets: wir waren dort in den Verhandlungen mitbeteiligt. Ich möchte gar nicht drauf hinaus, was hätte besser sein können, sondern möchte auch nochmal unterstützen, was Herr Huster gesagt hat. Wenn wir Sozialdumping eingrenzen wollen, dann müssen wir reagieren und das heißt zum einen, die EU-Richtlinie – nehmen wir das Beispiel Rückkehrrecht oder Rückkehrpflicht des Fahrzeuges alle acht Wochen in das Zulassungsland –, wenn wir die in nationales Recht umgesetzt hätten, dann wären wir schon ein ganzes Stück weiter. Die anderen sind da viel schneller als wir. Wir verzeichnen nämlich schon

jetzt, dass im Laufe des vergangenen Jahres über 400 Speditionen aus Litauen Niederlassungen in Polen eröffnet haben. Die bereiten sich drauf vor, dass demnächst, wenn die Rückkehrpflicht des Fahrzeuges gilt, der Weg von Deutschland nach Polen natürlich kürzer ist. So, die reagieren schnell. Deswegen mein Appell auch an die Bundesregierung, entsprechend EU-Richtlinien zeitnah umzusetzen, damit sie auch kontrolliert und Verstöße geahndet werden können. Und die Aufstockung von Personal: wir als Verdi haben es sehr begrüßt, dass die Große Koalition verabredet hatte, 3.000 zusätzliche Stellen beim Zoll zu schaffen, damit das, was geregelt ist, auch ausreichend kontrolliert werden kann. Nach meinem Kenntnisstand sind die in der aktuellen Haushaltsberatung des BMF wieder gestrichen worden. Von daher sprechen wir uns für eine höhere Kontrolldichte aus und für ein konsequenteres Verfolgen von Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten.

Vorsitzender: Dankeschön! Und jetzt hat Herr Peine das Wort.

Christoph Peine (Peine GmbH): Wenn Sie mir nur einmal kurz sagen würden, der Lkw nachrangig ... zu was? Wie war Ihre Frage nochmal genau?

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Die Wertschätzung des Lkw im Verhältnis zu den Bemühungen, die Bahn und die Verlagerung auf die Bahn zu priorisieren.

Christoph Peine (Peine GmbH): Naja, ich kann nur sagen, vor drei Jahren haben wir bei uns am eigenen Standort versucht, ein Bahngleis wieder zu aktivieren. Dieses Bahngleis liegt ungefähr sechs Meter von unserer Halle entfernt. Wir bräuchten nur den Zaun zu öffnen und könnten dann direkt Güter auf die Bahn draufpacken. Mit der Bahn war ich vor Ort, wir hatten es mit mindestens drei Gremien zu tun. Wir standen auf dem Gleis, auf dem physisch vorhandenen Gleis, und man sagte zu uns: „Ja, hier ist kein Gleis! Sie müssen ein neues legen.“ Da habe ich gesagt: „Wir stehen hier doch auf dem Gleis.“ – „Ja, aber das gibt es nicht mehr in den Papieren.“ Hätte man uns dazu gezwungen, dieses Gleis neu zu bauen und wir hätten ungefähr ... wir haben ein Gleis dort von 900 Metern liegen, also Ganzzugverladung könnte dort gemacht werden – mit der Bahn nicht möglich. Und wenn ich jetzt versuchen würde, unsere Touren auf die Bahn zu bringen: Keine Chance! Es



würde nicht funktionieren! Ich brauche das Doppelte an Equipment und für Strecken – sagen wir mal – bis 500 km brauchen Sie keine Bahn. Da ist der Lkw immer schneller als die Bahn. Sie müssen pünktlich bei der Bahn sein, der Lkw muss verzurrt werden oder das Equipment oben drauf und dann muss dann wieder der Nachlauf gesichert werden. Das wird nicht funktionieren. Und überall sind alle Bahnanschlüsse zurückgebaut worden. Uns ist damals die Weiche ausgebaut worden, man müsste nur eine neue einsetzen, da wäre alles vorhanden. Es ist mit der Bahn nicht möglich!

Vorsitzender: So jetzt hat zwar Herr Bochmann noch eine Wortmeldung, aber wir sind wirklich schon zehn oder fast 15 Minuten über der Zeit und ich glaube, wir sollten nochmal ganz kurz festhalten: Es wird ein Protokoll gefertigt, von dieser Anhörung. Da kann man auch nochmal alle Punkte nachlesen. Was ich bereits eingangs sagte, wir haben in dem Vorgespräch bereits erkannt, dass das kein Thema für die Länge eines verlängerten Fußballspiels ist, sondern dass man hier mehrere Sitzungen durchführen muss und deswegen hatten wir ja auch eingangs bereits gesagt, was auch nochmal hier von einigen unterstrichen

wurde: Es muss Folgeveranstaltungen geben. Wir werden das Ganze jetzt – nachdem das Protokoll vorliegt, Ihre Stellungnahmen nochmal detailliert unter die Lupe genommen werden konnten – weiterverfolgen und anregen, dass der Verkehrsausschuss auch weiter an dem Thema dran bleibt, es auch als Querschnittsaufgabe versteht – für Arbeit und Soziales und nach wie vor für den Wirtschaftsausschuss. Und wie gesagt, das gilt auch teilweise, was Behörden und Abläufe betrifft, herunter sogar bis auf die Länderebene. Das heißt also, wir werden sicherlich noch einige Treffen miteinander haben. Ich glaube, da spreche ich auch einvernehmlich im Namen aller Fraktionen. Nehmen Sie das mit! Ich bedanke mich und es wird keine Eintagsfliege bleiben, sondern wir werden da nach Lösungen suchen. Wichtig ist aber auch, dass die Lösungen dann auch zum Erfolg führen und nicht alle Anstrengungen umsonst sind, weil die Attraktivität am Ende bei jungen Menschen nicht mehr da wäre und das Interesse am Beruf nicht mehr zu wecken wäre. In dem Sinne wünsche ich einen schönen Nachmittag! Den Sachverständigen wünsche ich eine gute Heimreise.

Schluss der Sitzung: 15:59 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender