



Redigiertes Wortprotokoll der 18. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 26. September 2022, 14:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600 + Videokonferenz

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigster Tagesordnungspunkt

Seite 4

**Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen-
und -fahrermangel hinsichtlich ihrer Qualifikation**

Selbstbefassung 20(15)SB-44

**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 Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
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

Uta C. Alborn

August Alborn GmbH & Co. KG

Frank Huster

Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLTV), Hauptgeschäftsführer

Jürgen Kopp

Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF)

Diana Krug

Berufskolleg Simmerath/Stolberg, Lehrerin

Dr. Ilja Nothnagel

Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK), Mitglied der Hauptgeschäftsführung

Patrick Orschulko

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO), Referent für Recht/Touristik

Jens Pawlowski LL.M.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Leiter der Repräsentanz Berlin

Berthold Richter

Geschäftsführer Halsped GmbH, Leipzig

Stefan Thyroke

ver.di, Bundesfachgruppenleiter Speditionen, Logistik und Kurier-, Express- und Paketdienste



Einzigster Tagesordnungspunkt

Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer-mangel hinsichtlich ihrer Qualifikation

Selbstbefassung 20(15)SB-44

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 18. Sitzung des Verkehrsausschusses – der öffentlichen Anhörung zu dem Thema „Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer-mangel hinsichtlich ihrer Qualifikation“. Zu unserer Anhörung hier im Saal sind per Videokonferenz weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer zugeschaltet. Gestatten Sie mir ein-gangs noch ein paar technische Hinweise an dieje-nigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die per Videokonferenz zugeschaltet sind: Ihr Mikrofon wurde zunächst auf stumm gestellt. Ich bitte Sie daher, vor ihrem jeweiligen Redebeitrag ihr Mik-rofon jeweils anzuschalten und danach wieder auszuschalten. Das Procedere ist ja mittlerweile erprobt. Teilnehmende, die der Videokonferenz als Zuhörende folgen, halten das Mikrofon bitte die ganze Sitzung über ausgeschaltet. Sollte je-mand sich nicht an diese Regel halten und die Sit-zung stören, erlaube ich mir, diesen Teilnehmer bzw. Teilnehmerin von der Videokonferenz aus-schließen zu lassen.

Zu unserer Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Frau Uta Alborn. Sie ist im familieneigenen Unternehmen für Spezialtransporte August Alborn GmbH in Dortmund als Personalchefin tätig. Frau Alborn ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Im Saal be-grüße ich: Herrn Frank Huster, Hauptgeschäftsfüh- rer des Deutschen Speditions- und Logistikver- bands e. V. (DSLTV), Herrn Jürgen Kopp, Vorsitzen- der der Bundesvereinigung der Fahrlehrerver- bände e. V., Frau Diana Krug: sie ist Lehrerin für Verkehrsrecht am Berufskolleg Simmerath/Stol- berg und dort in der Ausbildung von Fahrpersonal tätig – und auch ursprünglich mal gelernte Spedi- tionskauffrau. Herrn Dr. Ilja Nothnagel vom Deut- schen Industrie- und Handelskammertag. Er ist Mitglied der Hauptgeschäftsführung. Herrn Pat- rick Orschulko. Er ist Referent für Recht und Tou- ristik beim Bundesverband Deutscher Omnibusu- nternehmer (BDO). Herrn Jens Pawlowski vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und

Entsorgung (BGL). Er leitet die BGL-Repräsentanz Berlin. Herrn Berthold Richter. Er ist Geschäfts- führer des Logistikunternehmens Halsped GmbH in Leipzig. Herr Richter nimmt auch per Video- konferenz teil. Und Herrn Stefan Thyroke. Er lei- tet in der Bundesgeschäftsstelle von ver.di die Fachgruppe Speditionen/Logistik. Auch Herr Thy- roke ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Herzlich willkommen! Ich möchte den Sachver- ständigen, die schriftliche Stellungnahmen einge- reicht haben, dafür herzlich danken! Diese wur- den als Ausschussdrucksache 20(15)79 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages ab- rufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ab- laufen: 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 Sachver- ständige befragen. Sie können also einem bzw. ei- ner Sachverständigen zwei Fragen 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 maximal zwei Frage- möglichkeiten. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwort- runde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fra- gen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beant- wortung der Fragen auffordern. Auch die Sachver- ständigen bitte ich, sich auf eine Antwort-Rede- zeit von drei Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise zwei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen insgesamt sechs Minuten zur Verfügung. Sie dürfen sich na- türlich aber auch kürzer fassen! Die Redezeit wird hier im Saal zu Ihrer Information unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zuge- schalteten Sachverständigen sehen die Redezeit während ihres Redebeitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen – also an- stelle des Sitzungssaals. Bei einer etwaigen Über- schreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa eineinhalb Stunden aus, also bis ca. 16.00 Uhr. Es sind heute



zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschusssekretariat ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Soweit zu den Formalien. Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD, für die ich als Berichterstatter das Wort ergreifen möchte.

Abg. Udo Schiefner (SPD): Meine erste Frage geht an Sie, Frau Krug. Es wird in unserer Diskussion oft vergessen, dass Berufskraftfahrerin und Berufskraftfahrer ein klassischer Ausbildungsberuf ist. Können Sie uns die Bedeutung der dualen Ausbildung zum Berufskraftfahrer auch noch einmal aus Ihrer Praxiserfahrung vor Augen führen? Wie verläuft eine duale Ausbildung? Was sind die attraktivsten Aspekte für junge Menschen? Was sind auch die Gründe, die junge Menschen davon abhalten, so wie Sie die Diskussion auch wahrnehmen, diesen Weg mit Ihnen zu gehen? Die zweite Frage möchte ich an Frau Alborn stellen. Können Sie uns einmal mitnehmen in Ihren Betrieb und ein wenig ausführen, wie Sie dort ausbilden? Wie viele Azubis bilden Sie jährlich aus? Wie viele brechen ab? Was muss Ihr Unternehmen für die Ausbildung leisten? Und, wie finden Sie mehr junge Auszubildende und wie viele übernehmen Sie nach der Ausbildung?

Vorsitzender: Ich darf jetzt das Wort für die CDU/CSU-Fraktion Herrn Abg. Rehbaum geben.

Abg. Henning Rehbaum (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender für das Wort! Auch von Seiten der CDU/CSU-Fraktion herzlichen Dank, dass Sie als Sachverständige heute bei diesem außergewöhnlich wichtigen Thema zu uns gekommen sind. Wir haben „Kraftstoff“ als das große Thema im Fuhrgewerbe und wir haben das Thema „Personalmangel“. Beides ist von existentieller Bedeutung. Ich möchte voranstellen: vor meiner Zeit als Bundestags- und Landtagsabgeordneter habe ich selber Verkehrsunternehmen geleitet – Busunternehmen, wenn man es genau nimmt. Ich kann die Schmerzen sehr gut nachvollziehen, die die Unternehmer jetzt haben. Dementsprechend bin ich nun auch Berichterstatter für den Bereich Fahrpersonalmangel in der Verkehrswirtschaft. Meine erste Frage geht an den BGL, Herrn Pawlowski. Können Sie uns kurz einen Überblick über die aktuelle Situation Ihrer Branche geben? Welche konkreten Auswirkungen hat denn der Fahrer- oder

Fahrerinnenmangel auf Ihre Mitgliedsunternehmen, auf die Kunden und auch auf die Preise? Die zweite Frage geht an Herrn Orschulko vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer. Welche konkreten Hürden sehen Sie für inländische wie für ausländische Berufskraftfahrer beim Führerscheinerwerb, der Anerkennung ausländischer Berufskraftfahrerqualifikationen und bei der Berufskraftfahrerfortbildung? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort der Kollegin Michaelsen.

Abg. Swantje Michaelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch von mir vielen Dank, dass Sie heute alle hier sind, damit wir uns über dieses Thema austauschen können. Meine erste Frage geht an Jürgen Kopp. Welche bürokratischen Hürden könnten aus Ihrer Sicht behoben werden, um mehr potenzielle Berufskraftfahrerinnen und -kraftfahrer zu gewinnen? Und vielleicht richten Sie auch einmal den konkreten Blick in Richtung der Gewinnung von mehr Frauen an der Stelle. Meine zweite Frage geht an Ilja Nothnagel. Gibt es bereits Überlegungen und Vorbereitungen, die Ausbildung für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer zu vereinfachen? Können Sie vielleicht insbesondere auf das Thema „Länge der Ausbildung“, aber auch vor allen Dingen das Thema „sprachliche Hürden“ oder „mögliche andere Sprachen“ für den Ausbildungserwerb eingehen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Kollege Brandes für die AfD!

Abg. Dirk Brandes (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte meine zwei Fragen an Herrn Berthold Richter stellen. Und zwar zum einen der Beitrag unserer Lkw-Fahrer zur öffentlichen Daseinsvorsorge sollte sich ja auch zukünftig endlich im Gehalt ausreichend widerspiegeln. Als Staat sollten wir dafür Sorge tragen, dass unsere einheimischen Transportunternehmen vor dem internationalen Lohndumping durch Billiganbieter aus Osteuropa geschützt werden. Meine Frage konkret: Halten Sie das geltende Recht zu den Kabotagebestimmungen und Neuregelungen des EU-Mobilitätspaktes für ausreichend, um Sozialdumping hierzulande zu bekämpfen und faire Wettbewerbsbedingungen für Arbeitskräfte im Güterverkehr zu schaffen? Sollte in Deutschland das geltende



Recht zu den Kabotagebestimmungen schärfer durchgesetzt und bei Missachtung härter bestraft werden, als es derzeit der Fall ist? Die zweite Frage: Wie haben sich die Attraktivität, das Arbeitsklima und Ihre Berufsbedingungen in den letzten zehn Jahren im Hinblick auf Termin- und Leistungsdruck, Lenkzeiten, Verpflegungssituation und Komfort an den Rastplätzen und in der Wertschätzung verändert? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die FDP hat der Kollege Kruse das Wort!

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Herzlichen Dank! Ich freue mich sehr, dass wir diese Anhörung machen, weil wir ja eine ganze Menge an Herausforderungen sehen, zum Beispiel im Bereich der immer noch gestörten und teils auch zunehmend gestörten Lieferketten. Eine wichtige Basis dafür das abzubauen, ist ja, dass wir genügend Menschen haben, die auch gerne die Waren transportieren, die wir dann alle an anderer Stelle nutzen möchten. Ich möchte gerne zwei Fragen stellen. Die erste geht an Herrn Dr. Nothnagel. Da würde ich gerne wissen: Welche Maßnahmen schlägt der DIHK zur Beseitigung des Fahrer mangels vor genau diesem Hintergrund vor? Ich weiß, dass Sie auch schon auf vielen Ebenen eine ganze Reihe an Maßnahmen entwickelt haben. Es ist, glaube ich, gut, das hier nochmal zu hören, damit wir darauf aufsetzen können. Die zweite Frage würde ich gerne an Herrn Huster richten. Welche Maßnahmen schlagen Sie gerade vor dem Hintergrund gleichwertiger Qualifikationsstandards innerhalb der EU vor, um das Fachkräftepotenzial auf unserem Arbeitsmarkt noch besser zu nutzen, um gerade auch Zugangshürden bei der Anerkennung bereits erworbener Fachqualifikationen zu beseitigen? Wenn Sie können, gerne auch mit einem ganz aktuellen Bezug zu Russland, denn wir sehen ja tagesaktuell, dass viele Menschen dieses Land verlassen, verlassen wollen, nicht eingezogen werden wollen, nicht Teil eines Krieges gegen die Ukraine sein wollen – gerade die Menschen, die hier jetzt auch innerhalb der EU Perspektiven suchen, frühzeitig zu bedenken und auch zu schauen, was haben die für Qualifikationen und wie können wir sie zum Beispiel als Berufskraftfahrer einsetzen. Ich glaube, das wäre ein sehr kluger, ein sehr weitsichtiger Schritt. Ich würde mich freuen, wenn wir auch dazu heute gute Erkenntnisse zusammentragen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Kollege Lutze hat das Wort!

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank auch von meiner Seite, dass es heute zu dem Termin gekommen ist, weil das ja auch eine gewisse öffentliche Bedeutung hat – auch vor dem Hintergrund, dass die Branchen, um die es geht, ja nicht die einzigen sind, die einen Fachkräftemangel aufweisen. Das hatten wir letzte Woche im Verkehrsausschuss auch zu dem Flughafensicherheitspersonal usw. Also ich glaube, dass da ein einfaches Verteilen von A nach B jetzt auch nicht weiterhilft. Hier muss man an die Strukturen ran. Meine beiden Fragen gehen an den Kollegen von Verdi. Das erste wäre: Wie schätzt die Gewerkschaft die geforderten Absenkungen bei den Zulassungsvoraussetzungen ein? Es ist ja oft so, dass Sachen, die ganz gut klingen und sich im ersten Moment ganz positiv anhören, dann meistens irgendeinen Haken haben. Deswegen würde mich interessieren, was aus Sicht der Mitarbeiter:innen dran ist und welche Bedenken es da gibt. Das Zweite wäre: Wie stehen Sie zur Verteilung der Kosten zum Erwerb eines Führerscheins? Einige von Ihnen kennen das ja noch, dass früher entweder bei der Bundeswehr oder bei der Nationalen Volksarmee quasi der Führerschein im Wehrdienst mal mit drin war, teilweise oder bei einem Großteil auch der Lkw-Führerschein. Ich gehöre einer Fraktion an, die dieses Thema komplett anders sieht. Aber der Fakt an sich hat sich ja geändert, dass das reichliche Vorhandensein von entsprechenden Führerscheinen durch den Armeedienst so nicht mehr gegeben ist. Deswegen entstehen heute ganz andere Kosten für den Einzelnen – entweder für die Speditionen oder für die Fahrerinnen und Fahrer bzw. diejenigen, die an dem Beruf interessiert sind. Deswegen würde mich interessieren, wie die Position von Verdi ist, wenn es um diese nicht ganz unerheblichen Kosten beim Erwerb der entsprechenden Führerscheine geht.

Vorsitzender: Danke! Ich schlage vor, dass wir jetzt alphabetisch unsere Liste abarbeiten. Dann gebe ich jetzt zur ersten Runde Frau Alborn das Wort. An Sie war eine Frage gerichtet, das heißt, Sie haben maximal drei Minuten Zeit.

Uta C. Alborn (Alborn GmbH): Vielen Dank! Unser Unternehmen ist ein Schwer- und Spezial-



transportunternehmen. Wir bilden Berufskraftfahrer aus. Und wie machen wir das? Natürlich indem sie sofort im Dienst ausgebildet werden, ob das die Werkstatt ist oder ob das beim Fahren ist. Sie fragten, wie viele wir ausbilden. Wir würden gerne jedes Jahr ein bis zwei Berufskraftfahrerauszubildende aufnehmen. Wir bekommen aber sehr häufig so gut wie überhaupt keine Bewerbungen. Es liegt mit Sicherheit zum einen daran, dass der Berufskraftfahrer keine große Relevanz in vielen Bereichen hat, nicht gut angesehen wird. Zum anderen, wie versuchen wir an die Auszubildenden zu kommen, um sie auch bei uns auszubilden? Klar, Homepage natürlich ... Social Media ist ganz klar! Was bei uns ganz stark ist, ist die starke Vernetzung innerhalb von Dortmund über die Portale von IHK-Krankenkassen. Es gibt mit Dortmundatwork.de eine Plattform, auf der Berufe zu finden sind. Dort gibt es direkte Kontakte über Ausbildung in Quartieren. Wir beteiligen uns am Girls' Day, natürlich auch mit der Unterstützung unserer Botschafterin Christina Scheib aus dem BGL. Und wo immer ich irgendwo eine Möglichkeit habe, für den Beruf zu werben oder Informationen zu bekommen oder weiterzugeben, tue ich das natürlich auch mit einem sehr hohen Zeitaufwand. Ein anderer hoher Zeitaufwand, den wir aber gerne erbringen, ist die intensive Betreuung unserer Auszubildenden. Sie bekommen frühzeitig Verantwortung übertragen. Sie können natürlich über verschiedene Projekte auch ihren Beruf vorstellen. Wenn sie irgendwo Schwierigkeiten haben, die es natürlich bei jungen Leuten, die frühzeitig in den Beruf eintreten, auch schon mal gibt, gibt es Möglichkeiten zum Beispiel schulische Schwierigkeiten über ausbildungsbegleitende Maßnahmen abzufangen. Was wir als Unternehmen leisten, ist Werkstatt. Wir haben natürlich auch Buchhaltung und Disposition. Unser Wunsch wäre natürlich, dass ein Thema wie „Verbundausbildung“ noch weiter bekanntgemacht würde. Es gibt in vielen Betrieben fachliche Kenntnisse, die weitergegeben werden können, aber andere Bereiche, die eben nicht abgedeckt werden können. So etwas könnte man mit mehreren Auszubildenden auch über mehrere Betriebe machen. Grundsätzlich ist für uns eigentlich nicht nur die duale Ausbildung der Exportschlager. Übernehmen wir Auszubildende? Ja, wir übernehmen alle Auszubildenden, die wir bekommen können. Wir sagen von Anfang an, die Person, die

bei uns eine Ausbildung absolviert, die wird auch übernommen, weil wir damit natürlich auch unsere Mannschaft stärken wollen. Wir wollen versuchen da weiterzukommen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich Herrn Dr. Nothnagel das Wort, maximal sechs Minuten stehen Ihnen zur Verfügung.

Dr. Ilja Nothnagel (DIHK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, das Thema Fahrkräftemangel ist ein großes Thema. Ich würde gerne zuerst auf die Frage eingehen, was ist bei den Prüfungen. Ich glaube, wir müssen hier eine Sache auseinander halten. Es gibt die Ausbildung, es gibt auch den Ausbildungsberuf, worüber Frau Alborn gerade gesprochen hat. Das machen so ungefähr 3.000 Menschen im Jahr, zehn Prozent davon ungefähr Frauen nach unserer Statistik – weil die Frage auch schon kam. Und wir haben natürlich noch die beschleunigte Grundqualifikation, also das, was Sie brauchen, um einen Lkw hier führen zu können. Das machen für den Güterkraftverkehr ungefähr 20.000 Personen im Jahr – die Prüfung bei der IHK-Organisation. Beim Personenverkehr schwankt das ein bisschen mehr zwischen 7.000 und 10.000 Personen. Ihre Frage war: Was wir getan haben, um vielleicht bei den Prüfungen ein bisschen das Thema „Sprachlichkeit“ – also mehr Möglichkeiten zu geben, die Prüfung leichter abzulegen. Es gibt einen öffentlichen Fragenkatalog, der auch der leichten deutschen Sprache angepasst wurde. Das heißt, die Fragen wurden stark vereinfacht. Das sind die Schritte, die wir jetzt zuletzt getätigt haben. Wir müssen vielleicht im Hinterkopf haben, die Fragen in der Prüfung sind sowohl geschlossen, als auch offen. Das heißt, es gibt auch einen Teil bei dieser Grundqualifikation, wo ein Prüfer dann der Person gegenüber sitzt und bei der Prüfung Fragen stellt und im Zweifel auch ein bisschen nachgehen kann, ob er die eine oder andere Antwort richtig verstanden hat. Die Frage ist sicherlich, die ja virulent im Raum steht und auch von einigen Kollegen hier vorgebracht wurde: Wie hoch ist eigentlich die Durchfallquote bei den Prüfungen? Die Durchfallquote liegt bei sechs Prozent, also nicht besonders signifikant. Die Frage ist natürlich: Kriegen wir im Zweifel das Thema „Mehrsprachigkeit“ analog zur deutschen Führerscheinprüfung – wenn Sie hier einen Führerschein machen – in der theoretischen



Prüfung als ein Thema. Ich glaube, es ist virulent, das zu diskutieren, gerade vor dem Hintergrund des großen Fachkräftebedarfs. Das muss natürlich rechtssicher sein. Also wenn Sie das mit einem Dolmetscher probieren, dann wissen Sie nicht, hat jetzt der Dolmetscher die Frage beantwortet oder der Prüfling. Welche Sprachen sind das? Müsste man das System in ein komplettes Multiple Choice System umstellen? All das sind Fragen, die wir sicherlich auch mit den Kollegen des Verkehrsministeriums diskutieren müssen, weil die Rechtssicherheit und das Qualifikationsniveau sind zwei Fragen, die sicherlich im Raum stehen. Vielleicht so viel zum ersten Teil der Frage.

Zur zweiten Frage, Herr Kruse: Was könnte man noch gegen den Fahrermangel tun? Wir haben uns im Mai, glaube ich, sehr intensiv damit befasst, was es zum Beispiel hier bei uns im europäischen Recht gibt, bei der Anerkennung, bei der Qualifikation in Europa. Das Papier stellen wir auch gerne im Nachgang zur Sitzung nochmal zur Verfügung. Ich nehme mal ein Beispiel: Es gibt das Wohnortprinzip bei der Prüfung in Europa. Das heißt, wenn Sie einen albanischen Fahrer haben wollen, der macht dann in Kroatien seine Prüfung und würde dann in Europa gerne Lkw fahren und dann fällt ihm irgendwann auf: „Oh, das geht gar nicht! Wir haben ja das Wohnortprinzip, ich habe ja gar nicht in der EU gelebt, als ich die Prüfung abgelegt habe. Ich habe zwar eine europäische Prüfung, aber ich darf hier trotzdem nicht fahren.“ Das sind so Themen, wo wir sehen müssen, ob wir die eine oder andere Regelung auch mit den Kollegen des Verkehrsministeriums nochmal anpassen können. Es gibt ein weiteres Thema: Westbalkan-Staaten. Die befinden sich vielfach im Prozess der Assoziation, sind also dabei, irgendwann mal EU-Mitglied zu werden. Die haben die entsprechenden Regeln bei der Berufskraftfahrerqualifikation schon umgesetzt und sind nach Informationen der deutschen Auslandshandelskammern vor Ort auf dem Niveau der europäischen Prüfung. Es stellt sich also die Frage: Könnte man das auch anerkennen? Ich glaube, da gibt es auch viele schnelle Stellschrauben, an denen man drehen kann. Dann geht es natürlich auch um die Frage: Was erkennen wir von Drittländern an? Es gibt den Fall, dass zum Beispiel Fahrer aus einem Drittland, die in Frankreich anerkannt wurden und seit Jahren in Frankreich fahren, zu einer deutschen Firma wechseln und ihre Qualifikation

nicht anerkannt wird, weil sie ihren Führerschein damals in Tunesien gemacht haben, aber über Jahre schon in Europa gefahren sind. Ich glaube, es gibt eine Menge Themen, die wir auch übersichtlich zusammengefasst haben, wo man die verschiedenen Aspekte, dem Fahrermangel entgegenzuwirken auch gut ablesen kann und auch gut daran arbeiten kann.

Ein Thema ist die Frage der Prüfungen. Aber ich glaube, das gravierendere Thema ist, wie gewinnen wir eigentlich mehr Personen für den Beruf. Wenn Sie erlauben, bei der verbleibenden Zeit möchte ich da gerne noch auf zwei Aspekte vielleicht auch für die weiteren Fragen und Diskussionen eingehen. Erstens Attraktivität des Berufes: Das fängt bei der Infrastruktur an. Also die Frage: Wo muss sich eigentlich so ein Fahrer waschen? Wo kann er parken? Wann und wie kann er laden? Das ist auch ein großes Thema in der Branche. Das sind wichtige Themen, glaube ich, für die Attraktivität. Das letzte Thema ist – und ich glaube dem wird Frau Alborn auch zustimmen –, wir haben ein Demografieproblem. Gerade in dieser Branche geht ein Großteil der vor allem männlichen Fahrer stramm auf die Rente zu. Das heißt, das Problem wird sich eher verschärfen. Ich glaube, wir sollten – wie heißt es so schön – alle Register ziehen, um zu schauen, wo wir mehr gut qualifizierte Fahrer herbekommen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich Herrn Orschulko das Wort geben. Sie haben drei Minuten Zeit.

Patrick Orschulko (BDO): Danke! Im Inland besteht vorwiegend das Problem der Ausgestaltung der Ausbildung. Das heißt, dass die Kosten von 8.000 bis 10.000 Euro und der Umfang der Pflichtstunden von bis zu 244 Pflichtstunden für den Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation in der Praxis einfach viel zu viel sind. Personen, die sich für den Beruf Busfahrer oder Busfahrer interessieren, können diese Hürden gar nicht stemmen, weil in dem langen Ausbildungszeitraum natürlich auch Lebenshaltungskosten anfallen. Unsere Betriebe zahlen daher meistens die Ausbildung, weil wir so viele Busfahrerinnen und -fahrer brauchen. Wir brauchen jetzt schon 5.000 nur um altersbedingte Abgänge auszugleichen und in acht bis zehn Jahren nochmal 36.000 neue Busfahrerinnen und -fahrer und mit der Verkehrswende wächst der Bedarf bis 2030 auf 76.000.



Unsere Betriebe können das in der Summe auch nicht mehr stemmen, weil neben der Ausbildungszeit, in der die Personen auch Gehalt bekommen, muss man die Wartezeit auf einen Prüfungstermin hinzurechnen. Der Prüfungstermin kann erst mit Erlangung der Prüfungsreife beantragt werden. Die Wartezeit beträgt derzeit drei bis vier Monate. In der Zeit ist das Personal auch nur sehr eingeschränkt innerbetrieblich einsetzbar, bekommt aber natürlich auch Vergütung. Das sind alles Kostenfaktoren, die sich aufsummieren. Die Ausbildung ist sowohl für Nachwuchskräfte als auch für die Betriebe viel zu zeit- und kostenintensiv. Wie schon gesagt wurde, in anderen Branchen besteht auch Fachkräftemangel. Wir als Busgewerbe haben aufgrund der Ausbildungsbedingungen oft schon gar keine Chance mehr mit anderen Branchen um die Nachwuchskräfte zu konkurrieren. Das heißt, wir müssen eine schlankere, effizientere Ausbildung hinbekommen, wie von uns vorgeschlagen: „Zwei in Eins“, den Führerschein- und die Berufskraftfahrerqualifikation zusammen, weil beides in der Praxis a) von allen ja gemacht wird, damit sie überhaupt Personen befördern können, und b) weil dadurch bei gleichen Lerninhalten, gleichem Prüfungsniveau – wir wollen weder an die Prüfung, wir wollen auch nicht an die Ausbildungsinhalte herangehen – viel mehr Personal gewonnen werden könnte. Zu den Hürden für ausländische Berufskraftfahrer:innen: hier besteht das Problem der Anerkennung. Das heißt, einerseits kommt es auf den Herkunftsstaat an, ob ein Führerschein in Deutschland anerkannt wird. Das wird in der Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung geregelt. Und das ist EU-weit nicht einheitlich. Dann besteht bei der Berufskraftfahrerqualifikation das Problem der Sprachen. Das Deutschniveau liegt für viele trotz Deutschkenntnissen über dem Niveau, das sie für den Beruf brauchen. Da schlagen wir vor, dass Fremdsprachen beim Führerschein mit aufgenommen werden, weil das die Prüfungssituation für viele deutlich entlasten würde.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Pawlowski das Wort.

Jens Pawlowski (BGL): Ganz herzlichen Dank für die Einladung! Herr Rehbaum, vielen Dank für die Frage! Sie fragen ja vor allem nach dem aktuellen Sachstand, wie ist denn der Überblick, wie ist die Situation in der Branche. Jetzt werden natürlich

gerade in Krisenzeiten auch Vergleiche schnell mal überstrapaziert. Gleichwohl muss man hier im Bereich des Fahrermangels wirklich sagen: „Es ist 5 vor 12“. Wir haben einen ganz akuten Fahrermangel, natürlich in Deutschland aber auch in Europa und in der Welt. In Deutschland fehlen nach unseren Schätzungen ca. 60.000 bis 80.000 Berufskraftfahrer – heute schon. Der Vergleichsmaßstab sind 563.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Ein Drittel der aktiven Fahrer sind schon jetzt älter als 55 Jahre. Das heißt, das wurde ja schon angesprochen, die gehen auch bald in Rente. Wir haben ein riesiges Demografieproblem. Wir müssen also gucken, wie können wir junge Menschen auch wieder motivieren, in diesen Job hineinzufinden. Wenn ich an junge Menschen denke, dann denke ich natürlich auch vor allem an das Thema „Digitalisierung“. Dann haben Sie gefragt: Welche Auswirkungen hat der Fahrermangel auf die Kunden? Aufgrund der hohen Zahl an fehlenden Fahrern müssen ganz viele unserer Unternehmen Aufträge ablehnen. Die können einfach schlichtweg nicht mehr übernommen werden, weil die Fahrer fehlen. Was heißt das? Wenn unsere Unternehmer Aufträge nicht ausführen können, die ja die Versorgungssicherheit gewährleisten sollen, dann haben wir ein großes Problem in der Versorgung der Gesellschaft. Wirtschaft und Bevölkerung können dann vielfach kaum mehr beliefert oder nur sehr schwer beliefert werden, wenn das Problem zunimmt. Ca. 80 Prozent der Unternehmen im Straßengüterverkehr haben weniger als 20 Mitarbeiter, das ist kleiner Mittelstand. Von ganz vielen Unternehmern hört man, dass zwei, drei, vier oder fünf Fahrzeuge permanent stehen, weil sie gar nicht eingesetzt werden können. Und ganz viele Unternehmer melden uns auch zurück, dass sie Teile ihres Fuhrparks stillgelegt haben, Fahrzeuge also gar nicht mehr eingesetzt werden können. Das ist ein massives Problem für die Lieferketten! Ich habe es gesagt, wir haben natürlich nicht nur in Deutschland, sondern weltweit und europaweit ein Problem beim Fahrermangel. Das sage ich deshalb, weil gerade die deutschen Unternehmen seit Jahren schon unter einem massiven Wettbewerbsdruck stehen. Das heißt, wenn wir über steigende Preise sowohl was die Energiekosten angeht, aber was natürlich auch – wenn weniger Fahrer im Angebot sind – Löhne und Gehälter der Fahrer selbst angeht, steigt der Wettbewerbsdruck auf die deutschen



Unternehmen, die ohnehin schon Wettbewerbsnachteile im europäischen Straßengüterverkehr haben. Das macht es natürlich auch für die Unternehmen sehr schwer zu operieren. Das macht es vor allem auch hinsichtlich der Existenzen, des Bestands der Unternehmer sehr schwer. Deshalb sind da effektive Kontrollen ganz wichtig, auch die Einhaltung der Mindestlöhne. Eben nicht nur bei den deutschen Fahrerinnen und Fahrern, sondern auch bei den vielen gebietsfremden Transportdienstleistern, die hier aktiv sind. Es sind immerhin 43 Prozent gebietsfremde Transportdienstleister, die in Deutschland bereits aktiv sind. Das ist auch ein wichtiger Punkt, wenn wir über Qualitätsstandards sprechen, dass man dort immer das Verhältnis wahren muss. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich jetzt Herrn Kopp das Wort.

Jürgen Kopp (BVF): Vielen Dank für die Einladung. Ich würde gerne die Frage von Frau Michalsen beantworten, welche bürokratischen Hürden aus unserer Sicht hier vermindert werden können. Das wäre mit Sicherheit – was schon gesagt wurde – die Antragstellung, dass die schlanker wird, schneller wird, dass sie bevorzugt wird. Damit meine ich allerdings nicht, dass man die Drittstaaten hier nicht so genau prüft, wie man es prüfen muss. Ich glaube das Thema heute – so habe ich es aus dem Protokoll der Anhörung vom Mai 2022 gelesen – sollte Qualität sein. Ich denke, das ist sehr gefährlich, was wir gerade diskutieren, dass man krampfhaft versucht, hier alles zu verschlanken, einzustampfen und zu verkürzen und das letztendlich auf dem Rücken der Fahrer. Das Beispiel Österreich wurde genannt. Auch die haben eine schlanke Bürokratie. Nur da sind die Grundqualifikation und der Führerschein nicht ganz eins – das ist nicht richtig –, sondern die sind getrennt. Allerdings wird das bei uns nicht beachtet. Auch bei uns ist das möglich. Ein Kraftfahrer kann heute bereits ohne weiteres sich quasi selbst vorbereiten, sofern er sich das zutraut, und kann die Grundqualifikationsprüfung machen. Der braucht keinen Ausbildungsbetrieb, gar nichts. Der muss dann nur die Grundqualifikation bestehen. Diese kolportierten Stundenzahlen sind nicht zwingend notwendig für den Fahrer; sie sind notwendig für die Verkehrssicherheit. Da ist eigentlich die unterste Grenze. Also hier müsste man

sich einfach mal in einem Arbeitskreis zusammensetzen und sich wirklich austauschen. Wir sind gerne bereit, da auch Ideen aus der Praxis beizubringen, welche Teile aus dem konjunktiven Bereich man ausgliedern könnte, um das Ganze etwas zu verschlanken. Aber zurück zu den bürokratischen Hürden: Also für die Führerscheineanträge sollte es ermöglicht werden, dass sie schlanker sind, besser bearbeitbar sind und dass sie schneller werden. Das würde den ganzen Ablauf nicht mehr so behindern. Vielleicht auch, dass man Arbeitsmodelle für Frauen schafft. Ich bin nicht mehr der Jüngste, ich kann mich daran erinnern, das gab es schon mal hier in Deutschland, dass man spezielle Busausbildungen in einen Rahmenplan für Frauen vorgesehen hat. Das hat eine ganze Zeit lang gut geklappt. Das müsste natürlich dann „schmackhaft“ gemacht werden. Das hilft vielleicht eher dem Personenverkehr. Wenn man sich die Verdopplung oder fast Verdreifachung des ÖPNV vor Augen hält, dann glaube ich, wäre da eine ganz große Zahl an möglichen Fahrerinnen vorhanden, die man in diesen Beruf reinbekommen kann, auch vielleicht für den speziellen Linienverkehr. Für den Güterverkehr, wie gesagt, da glaube ich, gibt es nicht die eine Lösung. Und ich glaube nicht, dass es einfach durch Verschlinkung und Zusammenlegungen so ohne weiteres urplötzlich mehr Fahrer gibt. Wo sollen die herkommen? Das Hauptproblem haben Sie gerade erwähnt, das ist der hohe Anteil der osteuropäischen Fahrer. Das darf man nicht vergessen, vor zehn Jahren waren die osteuropäischen Fahrer, die heute Firmen leiten, Fahrer in unserem Transportgewerbe. Ich hoffe, ich habe die Frage ausreichend beantwortet. Danke!

Vorsitzender: Danke! Herr Huster, Sie haben das Wort!

Frank Huster (DSLTV): Besten Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Einladung, vielen Dank, Herr Kruse für die Frage! Meine sehr verehrten Damen und Herren, geschätzte Kollegen, das Problem Berufskraftfahrermangel ist ja ein sehr vielschichtiges Problem. Das wurde an verschiedenen Stellen schon beleuchtet. Es ist zumindest ein europäisches Problem und deshalb würde ich gerne versuchen Erwartungen, die an die Migration geknüpft sind, auch nicht zu dämpfen, aber etwas zu relativieren. Wir wissen, dass mittlerweile in Rumänien 70.000 Fahrer fehlen, in



Polen fehlen genauso viele Fahrer wie in Deutschland und in anderen Staaten sieht es nicht viel besser aus. Das heißt, Migration kann ein Problem lösen, aber ich glaube nicht, dass wir dadurch eine wirkliche Umkehr dieses Trends bewirken können. Zunächst einmal haben wir ein demografisches Problem. Auch dagegen kann man momentan nicht ohne weiteres angehen. Bei der Frage der Attraktivität des Fahrerberufs müssen wir bitte auch zur Kenntnis nehmen, dass es bestimmte Berufe gibt, die schlichtweg auch gar nicht mehr funktionieren, weil sie nicht angesagt sind. Es gibt eben eine veränderte Hinwendung junger Menschen zu Berufsbildern, die regelmäßige Arbeitszeiten, Homeoffice, Work-Life-Balance, Unabhängigkeit und so etwas erwarten lassen. Da passt das Berufsbild des Kraftfahrers nicht rein. Deshalb sind wir gleichwohl auf Unterstützung aus dem Ausland angewiesen. Wir sind auch angewiesen darauf, dass überhaupt Transportunternehmen in Deutschland die Versorgung mitleisten. Wir haben nun mal die Werkbank auf viele andere Staaten ausgedehnt und da gehört es eben dazu, dass auch osteuropäische Flotten die Versorgung in Deutschland stützen und darauf auch gebaut wird. Das verstärkt natürlich den Wettbewerbsdruck, von dem Herr Pawlowski gerade sprach. Konkret vielleicht nochmal zu dem, was Herr Kruse gefragt hat, zunächst die zweite Frage. Die Erwartungen, die wir aus Staaten wie der Ukraine und Russland aufgrund des bestehenden Konfliktes haben, sollten wir nicht zu hoch schrauben. Ich glaube, da ist kein so hohes Potenzial da, dass die Lücke geschlossen wird. Auch Flüchtlinge aus anderen Staaten werden vermutlich nicht – aus den von mir genannten Gründen – auf den Berufskraftfahrerberuf einsteigen, weil die Verhältnisse ebenso sind, wie sie sind.

Zu den Fragen der Zugangshürden und der administrativen Auflagen wurde im Grunde schon vieles gesagt. Wir müssen die Zugangshürden natürlich für die ausländischen Fachkräfte senken. Dabei ist aber auch ganz wichtig, was von Herrn Kopp gerade gesagt wurde, der Fahrer hat einen verantwortungsvollen Beruf. Er hat eine hohe Verantwortung für Ladung, er hat eine hohe Verantwortung auch für die Verkehrssicherheit. Das Qualifikationsniveau beliebig zu senken, kann keine Lösung sein. Ich glaube, da schaffen wir größere Probleme, als wir lösen. Die Aufhebung des Wohnsitzprinzips, auch das unterstützen wir. Das

muss in jedem Fall gelöst werden. Dann haben wir die Frage der geteilten Qualifikation Fahrerführerschein und Berufskraftfahrerqualifikation. Und die Sprachbarrieren, die wir auch abbauen müssen, wurden meines Erachtens auch schon genannt. Insofern will ich es erstmal dabei bewenden lassen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich weiterleiten an Herrn Richter.

Berthold Richter (Halsped GmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Einladung! Ich würde zunächst einmal das Thema „Kabotage“ ansprechen. Kabotage ist natürlich für die deutschen Fuhrunternehmer deshalb schon sehr wichtig, weil wir uns in allem, was wir tun, auch immer darauf verlassen müssen, dass wir unter gleichen Wettbewerbsbedingungen arbeiten. Und die Wettbewerbsbedingungen sind natürlich nicht gleich, solange eine große Anzahl osteuropäischer Verkehrsunternehmen hier am Markt ist, die sich um Kabotage überhaupt nicht scheren und die teilweise den Mitarbeitern Gehälter zahlen, die weit unter unseren sind. Hier sehe ich natürlich auch das dringende Erfordernis, dass die Bundesrepublik einfach die Kabotage viel schärfer durchsetzt. Man hat jetzt vernünftige Mittel, mit der Überwachung der Mautdaten, sodass man gar nicht mehr „auf Teufel komm raus“ jemanden aus dem Verkehr rausziehen muss. Also das geht jetzt relativ einfach. Man muss es aber einfach machen, weil es natürlich auf Dauer nicht funktioniert, dass wir hier zu deutschen Kosten und mit entsprechenden Löhnen arbeiten, während wir – sage ich mal – speziell aus dem Ostblock immer noch massiv unterboten werden. Ich glaube, das ist ein Punkt, da passiert unserer Meinung nach zu wenig. Also ich fahre ja auch ab und zu auch selber Lkw und es passiert sehr oft, dass ich irgendwo zu einer Ladestelle fahre oder irgendwo ausladen fahre und ich habe tatsächlich von 20 Lkw das einzige Fahrzeug mit deutschem Nummernschild. Da muss man sich schon die Frage stellen, ob all das, was wir an gesetzlichen Möglichkeiten haben, genutzt wird. Ich denke, wenn hier mehr passieren würde, dann würden auf der einen Seite auch die Löhne in Deutschland steigen. Das ist kein unwichtiger Punkt, um Leute überhaupt für diesen Beruf zu begeistern. Und wenn man jetzt im Bereich Kabotage eine Null-Toleranzpolitik umsetzen würde, dann würde das definitiv zum



Wohle der Arbeitsplätze hier in Deutschland sein. Es ist eigentlich auch nicht einzusehen, dass hier Firmen agieren, die im Prinzip außer der Maut gar nichts zahlen. Die tanken im Ausland, die Leute sind im Ausland beschäftigt. Die bezahlen hier gar nichts und nehmen das ganze Jahr am deutschen Markt teil. Ich meine, dass man dort mehr tun müsste.

Zu den Arbeitsbedingungen: Also dazu muss ich sagen, es ist auch im Allgemeinen bekannt, die Arbeitsbedingungen sind sicherlich nicht die allerbesten. Wenn ich jetzt mal zurück denke, ich bin ja auch viele Jahre selber gefahren und für mich war das auch immer ein Job, der mir großen Spaß gemacht hat. Allerdings muss ich sagen, dass ich auch fast in ganz Europa unterwegs war. Ich war in Spanien, in Norwegen, ich bin mit der Fähre über die Ostsee, über die Nordsee und es war natürlich auch eine Art Abwechslung, die man heute nicht mehr hat, weil man natürlich seit der EU-Osterweiterung als deutsches Unternehmen mehr oder weniger von den internationalen Routen aus Kostengründen verdrängt wurde. Es macht natürlich mehr Spaß nach Sizilien zu fahren, als vielleicht mitten in der Nacht von Berlin nach München. Das sind natürlich Entwicklungen, die kann man so nicht zurückdrehen. Aber das waren Dinge, die den Job auch attraktiv gemacht haben. Wenn man mit dem Lkw in Gegenden hingekommen ist, wo andere nur in den Urlaub gefahren sind. Es ist schon ein Unterschied, ob man jede Nacht irgendwo in Deutschland unterwegs ist oder man fährt nach Spanien, Italien oder nach Norwegen, wo man auch in Gegenden kommt, in die man normalerweise nicht hinfährt. Ganz zum Schluss vielleicht noch eine Sache: Ich denke, wenn es um die Bedingungen hierzulande geht, dann kann man vielleicht auch mit den kleinen Sachen anfangen. Ich finde, es muss möglich sein, dass jeder Lkw-Fahrer auch auf der Autobahn zu bezahlbaren Preisen einen Kaffee bekommt oder für eine Bockwurst keine fünf Euro ausgeben muss. Ich denke, das ist mit wenig Aufwand möglich, es ist 100-prozentig möglich und an solchen Schrauben sollte man auch drehen, wenn man den Job interessanter und attraktiver machen möchte. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Stefan Thyroke hat jetzt das Wort, maximal 6 Minuten.

Stefan Thyroke (ver.di): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch Kollege Lutze für die Fragen und die Möglichkeit heute hier teilzunehmen. Die erste Frage war, wie die Gewerkschaft Verdi die geforderten Absenkungen bei den Zugangsvoraussetzungen einschätzt. Ja, politisch gesehen als ein Akt der Verzweiflung oder der Hilflosigkeit, um ganz ehrlich zu sein. Wenn man dann in die Inhalte einsteigt, kann man an der einen oder anderen Stelle sicherlich darüber sprechen. Ich möchte zunächst mal auch auf das eingehen, was Herr Huster gesagt hat. In Ihrem Papier sprechen Sie von einem Phänomen. Ich bin dankbar, dass Sie heute zumindest nur von einem Problem gesprochen haben, weil das Phänomen lässt ja irgendwie darauf schließen, dass es nicht erklärlich wäre. Ich glaube schon, dass der Mangel an Berufskraftfahrern, egal ob in der Güterbeförderung oder auch in der Personenbeförderung erklärbar und natürlich auch abwendbar ist. Ansonsten, glaube ich, wären wir alle ziemlich hilflos. Also worum soll es gehen? Ich finde, dass bisher keiner der Beteiligten, weder Politik noch die beteiligten Verbände, die heute hier gesprochen haben oder auch in der Vergangenheit gesprochen haben, gesagt hat, was es an zusätzlichen Berufskraftfahrern bringt, wenn Zugangsvoraussetzungen abgesenkt werden. Das ist aber die entscheidende Frage, um einschätzen zu können, ob ich ein Risiko – und für mich ist das Absenken von Zulassungsvoraussetzungen ein Risiko – eingee. Ich sehe das ganz genauso, dass großer Handlungsbedarf besteht, dass wir nicht in die Situation kommen dürfen, dass weiterhin Ware stehen bleibt. Bistlang ist es schon so, dass im Schnitt irgendwie einen Tag die Ware länger stehen bleibt als nötig oder als gewollt. Das würde sich wahrscheinlich in der Zukunft weiterhin verschärfen. Die Zahl dieser Tage würde ansteigen und irgendwann wird es dann früher oder später darum gehen, ob Lebensmittel rechtzeitig da sein werden, wo sie sein sollen. Werden Gesundheitsgüter entsprechend rechtzeitig da sein, wo sie sein sollen? Von daher ist der Handlungsbedarf natürlich dringend und deutlich. Nach unserer Meinung kann es aber eben nicht darum gehen, die Zulassungsvoraussetzungen abzusenken. Denn wir müssen auch einen Schritt weiter denken. Was wäre denn, angenommen all die Maßnahmen, die heute hier und in den Papieren diskutiert werden, würden dazu führen, dass – nur mal angenommen –



10.000 Berufskraftfahrer zusätzlich den Beruf ergreifen? Dann sitzen wir in zwei Jahren oder vielleicht auch in einem Jahr wieder hier und sagen: „Das hat immer noch nicht gereicht! Wir müssen noch mehr Zulassungsvoraussetzungen absenken.“ Also das heißt, es ist am Ende ein Fass ohne Boden. Von daher denke ich, wäre vor allem die Politik gut beraten, von vornherein klar zu formulieren, bis zu welchem Maß man denn gehen würde. Unserer Auffassung nach gibt es natürlich auch noch weitaus andere Möglichkeiten, ohne dass an der Qualität gespart werden müsste, den Berufskraftfahrermangel zu beheben. Ich will Ihnen ein Beispiel aus dem Busfahrerbereich nennen. Gerade da ist es so, dass unheimlich viele Kolleginnen und Kollegen, die die Zulassung haben, also die den Führerschein haben, den Beruf wechseln. Da stellt sich also die Frage der Attraktivität. Und es ist auch nicht immer nur der Gesundheitszustand der Fahrerinnen und Fahrer, der zu einen Berufswechsel führt, sondern tatsächlich die Gegebenheiten, die vorzufinden sind. Ich glaube, mein Kollege Ronny Keller hat das auch in der Anhörung im Mai auch deutlich gesagt, dass es natürlich um Faktoren geht, die für den Fahrer den Beruf attraktiv machen und nicht nur für den Arbeitgeber, nicht nur für das Fuhrunternehmen und schon gar nicht nur für das Logistikunternehmen, was natürlich zu einem möglichst geringen Preis Ware von A nach B schaffen will. Aber ich denke, wenn man sich die Bilanzen zumindest der großen Kunden der Logistikunternehmen in Deutschland anguckt, einfach mal die Top Ten der Logistik in Deutschland, dann sind da Gewinne im zweistelligen Milliardenbereich zu sehen. Das sind, denke ich, Summen, die durchaus an die Fuhrunternehmen und dann in einem weiteren Schritt von den Fuhrunternehmen an die Fahrerinnen und Fahrer weitergegeben werden könnten.

Die zweite Frage war zur Verteilung der Kosten zum Erwerb des Führerscheins. Die Antwort können Sie sich fast denken. Natürlich ist es aus unserer Sicht wenig erklärlich, warum der Auszubildende oder der Erwerber, der dann nicht mehr Auszubildender ist, die Kosten des Führerscheins übernehmen soll. Da haben wir seit einigen Jahren auch ein Gesetz in Deutschland, was die Mindestausbildungsvergütung vorsieht. Nach meiner Auffassung gehören die Kosten des Führerscheins

nicht nur zur Berufskraftfahrerqualifizierung, sondern auch ohne diese sind sie auch Teil einer Ausbildung oder zumindest Weiterbildung. Man sollte sich hier tatsächlich die Frage stellen, ob das nicht komplett gedreht wird, also die Kosten immer beim Unternehmen landen. Das wäre aus unserer Sicht sicherlich das Richtige. Mein Vordredner hat vorhin schon richtigerweise gesagt, wir sprechen hier fast von einem fünfstelligen Betrag. Für viele Beschäftigte ist das kaum zu stemmen. Selbst wenn sie es stemmen könnten, müssten sie sich natürlich die Frage stellen: Warum soll ich eigentlich 10.000 Euro aufwenden dafür, dass ich einen Beruf ergreifen kann? Es gibt natürlich bei Erwerbslosen auch Bildungsgutscheine von der Agentur für Arbeit. Das ist auch klar. Aber das sind natürlich Einzelfallentscheidungen, die die Zahl, die wir hier zu beklagen haben, nämlich 90.000 offene Stellen, eben nicht von heute auf morgen abändern können. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt noch Frau Krug das Wort geben.

Diana Krug (Berufskolleg Simmerath/Stolberg): Danke für die Einladung! Zur Bedeutung der dualen Ausbildung: Vor 20 Jahren wurde durchgesetzt, die dreijährige Ausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz zu machen, weil das schon dazu beitragen sollte, dass das Image des Berufskraftfahrers verbessert wird und gerade auch, dass die jungen Erwachsenen danach wirklich ein vollwertigen Berufsabschluss haben, mit dem sie dann entsprechende Aufstiegsmöglichkeiten verbinden können; zum Beispiel den geprüften Meister oder Meisterin für Kraftverkehr. Das wäre, wenn wir das immer nur verschlanken, gar nicht mehr möglich. Oder wenn sie vielleicht auch aus irgendwelchen familiären Umständen dann später sagen, wir möchten in einen anderen Bereich oder in ein anderes Unternehmen wechseln, ist es immer von Vorteil, wenn man einen anerkannten Berufsabschluss hat und nicht nur eine verschlankte Ausbildung genossen hat. Auch hier gibt es schon seit 2016 Förderprogramme des BAG für die Betriebe, um den Führerschein unterstützt zu bekommen. Des Weiteren möchte ich auch anmerken, wir haben sehr viele Geflüchtete in unseren Klassen, die wir auch sehr unterstützen. Nur leider haben wir hier auf der einen Seite das Problem, wenn die nach drei Jahren die IHK-Prüfungen machen, dass sie natürlich im Gegensatz zur



beschleunigten Grundqualifikationsprüfung ein ganz anderes Sprachniveau haben. Das muss man wirklich sagen. Die werden ja von der PAL in Stuttgart entwickelt. Die PAL ist die Prüfungsaufgaben- und Lehrmittelentwicklungsstelle. Da würde ich mir wünschen, dass man da vielleicht ein wenig mehr klar formulierte Fragestellungen verwenden würde. Das ist manchmal wirklich sehr umständlich geschrieben, wo dann Lernschwache oder Geflüchtete Probleme haben und dann vor diesen Prüfungen sitzen und diese eventuell wiederholen müssen. Das führt dann dazu, dass die Ausbildung sich natürlich verlängert und sie dann auch nicht dem ersten Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Da könnte man vielleicht auch herangehen und sagen: „Wir machen das Sprachniveau ein bisschen einfacher und stellen nicht so komplexe Fragen.“ Das wäre schon einmal ein Weg. Dann würde sich auch die Abbrecherquote verringern und man könnte verhindern, dass wegen dieses Sprachniveaus sogar auf die Wiederholungsprüfung verzichtet wird. Das wäre eine Sache, die man vielleicht überlegen sollte. Wenn gerade die jungen Geflüchteten auch dann nach dreieinhalb oder drei Jahren die Prüfung machen, dann hat sich das Sprachniveau auch wirklich verbessert. Sie haben dann auch einen anerkannten Berufsabschluss und können damit auch dementsprechende Aufstiegsfortbildungen anstreben oder auch im schlimmsten Fall, wenn aus irgendwelchen Gründen eine Berufsunfähigkeit eintritt, haben sie eben grundsätzlich bessere Möglichkeiten eine Umschulung zu machen. Deswegen poche ich so darauf, diese duale Ausbildung fortzuführen.

Das würde ich auch noch gerne ergänzen: Es wurde auch gesagt, dass kleine- und mittelständische Unternehmen Teile der Ausbildung nicht mehr leisten können. Man muss ja im Rahmen der Ausbildung die Werkstatt besuchen; im Entsorgungsbereich werden etwa andere Anforderungen an die Ladungssicherung gestellt. Da würde es helfen, wenn man ein Modell wie bei der Handwerkskammer mit überbetrieblichen Maßnahmen macht, die man in Kooperation mit Fahrschulen und Berufskollegen entwickeln könnte. Dabei würden wir dann natürlich auch gerne helfen. Da bestünde dann auch die Möglichkeit, dass die jungen Erwachsenen sich verbessern und eventuell die Ausbildung sogar verkürzen könnten und

dementsprechend dann auch wieder dem Arbeitsmarkt eher zur Verfügung stünden.

Vorsitzender: Danke, Frau Krug! Also ich stelle jetzt zunächst einmal fest, dass es viele kleine Mosaiksteinchen sind, die hier genannt wurden. Und ich versuche immer, das dann noch von der anderen Seite aus zu betrachten. Ich habe natürlich auch kein Patentrezept. Einiges, was wir jetzt diskutiert haben, da muss man von der Politik her auch ran. Das bringt dann auch die eine oder andere Verbesserung. Aber wo ist jetzt der „Kraacher“, der einem Jugendlichen sagt: „Ich möchte Berufskraftfahrer werden!“? Ich glaube, dass wir da wirklich noch die Quadratur des Kreises versuchen müssen. In meiner Jugendzeit waren Lkw-Fahrer für uns immer die, die durch die Lande fahren und so einen Hauch von Freiheit und Abenteuer mit sich führten. Die ganzen Aspekte, die Sie hier genannt haben, finde ich wichtig, dass wir die weiter aufarbeiten. Aber den großen „Kraacher“, den hat man sicherlich dabei noch nicht entdeckt, wo man jetzt sagen kann: „Darum will ich Berufskraftfahrer werden!“ Also Kabotage ist ein wichtiges Thema, da müssen wir ran. Das interessiert den Auszubildenden aber erstmal nicht, der sich entscheiden muss. Gute Bezahlung ist sicherlich ein ganz wichtiger Punkt, vernünftige Sozialbedingungen und eine gute Ausbildung sind wichtige Punkte. So, jetzt kommen wir in die zweite Runde. Da darf ich für die SPD-Fraktion nochmal das Wort ergreifen.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Und zwar an Sie Frau Krug auch noch mal die Frage zu dem, was Sie ausgeführt haben. Das heißt also, da ist ja nicht allein der Bund für zuständig. Auch die Frage der Ausbildung, was Zuständigkeiten der Länder betrifft, müsste man, wenn ich Sie richtig verstanden habe, noch mal anpacken. Und Sie sind eine Verfechterin, die klar sagt: „Wir dürfen diese duale Ausbildung nicht in Frage stellen.“ Und dann auch noch mal zweite die Frage auch an Sie: Wenn Sie mit jungen Menschen in Ihrer Berufsschule arbeiten, welche Resonanz bekommen Sie denn so mit, mit Blick auf das Image von Berufskraftfahrern?

Vorsitzender: Dann würde ich in der zweiten Runde wieder anfangen mit dem Kollegen Rehbaum. Bitte!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank!



Aus meiner beruflichen Praxis weiß ich, wie wichtig damals – wenn ich das in meinem Lebensalter schon sagen kann – für die Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes im Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr, gewisse Quellen waren, aus denen sich Führerscheininhaber ergeben haben. Also wir hatten die Bundeswehr, die viele ausgebildet hat; entweder Wehrpflichtige oder auch Zeitsoldaten, die vielleicht nachher auch mit Berufsförderung zu einem Führerschein gekommen sind. Wir hatten eine ganze Zeit die Spätaussiedler, die im großen Stil zum Führerschein gekommen sind. Und eine ganz wichtige Säule war: Wir hatten einen Strukturwandel. In meiner Region war es der Bergbau. Da gab es eine ganze Menge Leute, die dann auch zum Führerschein gekommen sind. Das war alles zweiter Bildungsweg! Diese Jahrgänge gehen jetzt in den Ruhestand. Und das erklärt auch sicher einiges, warum wir jetzt eine Lücke haben. Wir hatten immer diese Sondereffekte in einer Form von Zuwanderung oder speziellen Sachverhalten, warum Leute den Führerschein gemacht haben. Die fehlen uns jetzt und deswegen glaube ich, dass wir nach wie vor auch das Thema „Zuwanderung“ sehr intensiv ins Auge fassen müssen, um überhaupt weitere Berufskraftfahrer oder Führerscheininhaber zu rekrutieren. Deswegen geht meine erste Frage an Herrn Pawlowski: Die Unternehmen bemühen sich ja wirklich auch im Ausland um Fahrpersonal. Was ich so mitkriege ist, dass das sehr mühsam ist. Es geht ja nicht nur um die Anerkennung der Führerscheine oder von Sprachfähigkeit, sondern auch noch um die Erlangung von Visa. Also alles dicke Bretter und je nach Land, wo man landet, ist es mal leichter oder schwerer. Da kann sicherlich auch eine Bundesregierung, die eine oder andere Stellschraube verändern. Auch das Auswärtige Amt wird ja dort eine gewisse Funktion haben und auch sicherlich die Arbeitsverwaltung, die auch mit diesen ganzen Fragen befasst ist. Wenn Sie dazu vielleicht ein bisschen was sagen könnten, Herr Pawlowski. Und die zweite Frage geht an Herrn Orschulko. Wenn man jetzt das Szenario mal durchspielt: ein privates Busunternehmen – Sie vertreten ja die Privaten – hat einen Führerscheinanwärter ausgebildet – vielleicht sogar auf eigene Kosten, vielleicht auch mit dem Zuschuss von der Arbeitsagentur – und dieser Bewerber hat den Führerschein geschafft. Die 10.000 Euro sind in irgendeiner Art und Weise investiert

worden. Er hat vielleicht sogar Linienkenntnisse. Der Fahrer bekommt Tariflohn. Vielleicht die Frage: Wie viel kriegt er denn eigentlich so, wenn er einsteigt? Das ist ja so ein bisschen ein rosa Elefant. Wie viel verdient eigentlich ein Kraftfahrer? Das würde ich gerne mal wissen, was heute der Stand ist. Und dann gibt es ja einen Wettbewerb um ausgebildete Fahrer. Wie stellt der sich eigentlich in der Branche zwischen privaten, zwischen kommunalen, zwischen Konzernen dar? Wie geht man da miteinander um und welche Sorgen haben die privaten Busunternehmer da?

Vorsitzender: Danke! Frau Michaelsen, Sie haben das Wort!

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Meine erste Frage geht auch an Diana Krug. Noch mal ein bisschen anschließend an das, was Udo Schiefner vielleicht auch schon gefragt hat. Was ist denn heute bei jungen Leuten relevant für die Berufsentscheidung? Wie nehmen Sie die Debatten wahr? Was sind Parameter, worüber sich Leute Gedanken machen? Wir kommen immer sehr stark von der technischen Seite des Jobs und wie wir den jetzt besser unter die Leute bringen, aber vielleicht mal andersrum gefragt: Was beschäftigt denn Menschen, die sich heute Gedanken machen, welchen Ausbildungsweg sie wählen und was sind vielleicht auch Defizite, die dann in diesem Bereich noch bearbeitet werden müssen? Und meine zweite Frage geht noch einmal an Jürgen Kopp. Welche Rolle können die Fahrlehrer, die Fahrschulen in dem ganzen Setting spielen? Gibt es andere Aufgaben, die sie übernehmen können? Welche Veränderung kann vielleicht auf der Seite auch stattfinden, um mehr Menschen zu gewinnen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Brandes!

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich denke, es sind einige wichtige Aspekte schon angesprochen worden. Die Helden der Daseinsfürsorge; im Grunde müssen sie als solche auch mal benannt werden. Die Umstände, unter denen gearbeitet wird, das hat, glaube ich, Herr Pawlowski schon gesagt: warmes Wasser an den Raststätten wäre schon toll und einige andere Dinge. Ich habe eine Frage, die ich an Herrn Orschulko und Herrn Pawlowski stellen möchte. Und zwar haben wir ja in der Alterskohorte in Deutschland von 20 bis 35 ca. zwei Millionen



Menschen ohne Berufsabschluss. Und deutschlandweit haben wir 2,5 Millionen Menschen in Arbeitslosigkeit und seit 2014 wurden ganz unbürokratisch auch 3,3 Millionen Zuwanderer ins Land gelassen. Auf Grundlage dieser Zahlen dürfte es überhaupt keine Schwierigkeiten geben, diesen Fahrerpersonal-mangel rein mathematisch gesehen zu beheben. Warum finden sich aus dem aufgezeigten Arbeitskräftepotential von über fünf Millionen jährlich keine 15.000 fehlenden Lkw-Fahrer und keine weiteren fehlenden 5.000 Busfahrer, die man für diesen Beruf rekrutieren könnte? Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Kruse hat für die FDP das Wort!

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Herzlichen Dank auch für die erste Runde und die Einsichten insbesondere, was das Potential aus osteuropäischen EU-Ländern und auch aus Nicht-EU-Ländern betrifft. Ich würde gerne eine zweite Fragerunde machen zunächst an Herrn Dr. Nothnagel. Wie stehen Sie eigentlich zu der Idee, dass Prüfungen zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation nicht nur von den IHKs vorgenommen werden, sondern auch von den Fahrschulen? Das wäre ja eine Möglichkeit, auch Entlastung bei Ihnen zu schaffen und damit auch bei Bedarf einfach schneller zu qualifizieren. Und an Herrn Huster würde ich gerne noch mal die Frage richten, welche Veränderungen Sie für sinnvoll halten, um sprachliche Barrieren bei der Berufsqualifikation abzubauen, insbesondere auch im Hinblick auf Sprachkurse mit Logistikbezug, also speziell für die Branche. Denn wir haben ja jetzt in der ersten Runde alle miteinander festgestellt, *die* eine große Maßnahme gibt es nicht. Das heißt, wenn es die nicht gibt, dann gibt es eben viele kleine Maßnahmen. Hier noch einmal einen besseren Einblick zu bekommen, würde sicherlich für uns sehr hilfreich sein. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Und jetzt hat der Kollege Lutze das Wort.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich habe da nochmal eine Frage an den Kollegen Thyroke von Verdi. Das eine ist, worüber auch schon mehrfach gesprochen wurde: die Kosten des Führerscheins, wenn man Lkw oder Bus fahren will. Im Profifußball, das kennen wir ja auch alle irgendwie, da zahlt ein konkurrierender Verein eine Ablöse,

wenn man einen interessanten Spieler kriegen will, es sei denn der Vertrag ist ausgelaufen, dann kriegt er ihn kostenlos. Jetzt kann ich Arbeitgeber, gerade die kleinen und mittelständigen, relativ gut verstehen, wenn die einen Haufen Geld für den Führerschein bezahlen und der Azubi geht dann drei Wochen nach seiner Ausbildung. Welche Lösung sehen Sie da, um diesem Problem zu entgegen? Weil es kann ja für meine Begriffe auch nicht die Lösung sein, dass man sagt: „Du musst jetzt drei Jahre länger bei der Firma bleiben, wo du ausgebildet wurdest.“ Da wird es wahrscheinlich auch den einen oder anderen Fall geben, wo der dann zum Arzt geht und sich krank meldet, weil das Arbeitsklima nicht stimmt. Da einen gewissen Zwang in Richtung der Arbeitnehmer herzustellen, ist auch schwierig. Aber gibt es da Ideen oder Modelle, wie man sicherstellen kann, dass wenn die Arbeitgeber zu 100 Prozent die Ausbildungskosten tragen, es dann nicht Arbeitgeber gibt, die von der Ausbildungsleistung anderer profitieren? Der zweite Punkt, den ich noch habe: Mir war in der Dimension neu, dass bei unseren osteuropäischen Nachbarn im Prinzip der Arbeitskräftemarkt auch leer gefegt ist. Diese Konkurrenz, die wir mal vor Jahren auch in anderen Bereichen der Wirtschaft hatten, gibt es scheinbar nicht mehr. Deswegen würde mich vor allem auch unter dem Stichwort „Sicherheit für die Mitarbeiter:innen“ interessieren: Wie hoch ist eigentlich der Anteil an Arbeitgebern, wo in ihrer Branche Tarifverträge abgeschlossen werden, also vielleicht aufgeschlüsselt in Bus und Speditionsbereich und kleinere und größere Unternehmen? Nach unserer Erfahrung als Gewerkschafter ist eigentlich in der Regel dort, wo es Tarifverträge gibt, auch eine höhere Bindung und eine höhere Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen vorhanden, als in Bereichen, wo es keine Tarifverträge gibt. Es gibt sicherlich auch immer Ausnahmen, aber ich glaube, in dem Fall entsprechen die Ausnahmen nicht der Regel. Deswegen würde mich mal so diese Tarifbindungsquote, die Tarifvertragsquote interessieren, gerade in diesen beiden Bereichen.

Vorsitzender: Dann fangen wir mit Herrn Dr. Nothnagel an. Bitte!

Dr. Ilja Nothnagel (DIHK): Danke! Sehr gerne Herr Kruse, vielen Dank für die Frage! Also wir haben die Vorschläge der Kollegen auch gelesen. Ich möchte vielleicht noch mal zwei Vorbemerkungen



machen. Vorbemerkung Nummer eins, also eine Prüfung zur Berufskraftfahrerqualifikation kostet so zwischen 200 und 240 Euro bei den Industrie- und Handelskammern. Im Vergleich zu den Ausbildungsgebühren sehen wir ungefähr, was da die Dimension ist. Wir haben auch kein Problem damit, ausreichend Prüfungstermine zur Verfügung zu stellen. Vielleicht das vorweg. Zweite Frage: Ist es richtig bei so einem brennenden Thema so komplett die Spur zu wechseln? Das weiß ich nicht! Wir haben heute ja sehr viele Aspekte angesprochen, die man auch angehen kann. Ich finde, das sind Vorschläge, die man sehr gut diskutieren kann. Dafür ist der Rahmen hier vielleicht zu klein. Vielleicht Herr Schiefner zu Ihrer Frage: Wo ist der „Knaller“? Ich glaube, es gibt keinen „Knaller“ bei dem Thema. Das Thema „Fachkräftemangel“ wird uns durch die Bank weg und hier in diesem Bereich noch mal mehr richtig, richtig beschäftigen und uns alle richtig fordern, sodass wir an jeder Stelle, wo es auch nur geht, die Schrauben entweder fest anziehen können oder schauen, wo wir vielleicht die eine oder andere Beschleunigungsmöglichkeit haben. Das halte ich für eine sehr wichtige Erkenntnis. Wir sind, glaube ich, alle gefordert! Es fängt bei der BA an, bei der Berufsorientierung, es geht über die Werbung für die Ausbildung weiter, über die Frage, wie lang dauert es, bis man sein Führerschein, den man erworben hat, übrigens auch bekommt. Das dauert in Deutschland bis zu sechs Monate. Also sie haben den Führerschein, aber bis sie den dann in der Hand haben, dauert es eine Weile. Das sind für die Unternehmen auch große Kosten. Also ich glaube, da gibt es ganz viele Punkte. Und da müssen wir leider alle die Ärmel hochkrempeln. Und den „Kracher“, Herr Schiefner, wenn Sie den finden, wäre ich auch mit dabei!

Vorsitzender: Ich habe gedacht, Sie hätten den schon in der Tasche! Dann hat jetzt Herr Orschulko das Wort.

Patrick Orschulko (BDO): Vielen Dank! Auch vielen Dank Herr Rehbaum und Herr Brandes für die gestellten Fragen! Zuerst zu der Frage von Herrn Rehbaum. Die Abwerbung ausgebildeter Fahrer:innen zwischen den Betrieben; das Problem ist da, weil die Verzweiflung bei den Betrieben groß ist. Die bekommen kein neues Personal! Wir haben gerade Anfang September eine Umfrage zum Fahrpersonalmangel in den Betrieben gemacht. Da

hat deutlich über die Hälfte der Betriebe angegeben, ihnen gehen frisch ausgebildete Fahrer oft innerhalb des ersten Jahres verloren, weil andere Betriebe zum Beispiel beim Gehalt ein verlockenderes Angebot machen und die Betriebe, die die Kosten für die Ausbildung vorgestreckt haben, verlieren dann das Personal. Das trifft kleine Betriebe, mittelständische Betriebe, die verlieren zwei, drei neue Fahrer:innen pro Jahr. Es gibt auch Großbetriebe, die verlieren 10 - 20 Fahrer. Das Problem ist da! Aufgrund des Mangels wird sich das auch leider nicht so schnell beheben lassen. Wir haben jetzt zum Beispiel die Lage: – wir haben es auch schon angesprochen – der Altersdurchschnitt; 84 Prozent der Betriebe können vorhandene Fahrer, die in Rente gehen, nicht ersetzen. Und wenn sie dann mal einen neuen Fahrer haben, verlieren sie den auch, wenn sie Pech haben, an die Konkurrenz. Das Konkurrenzverhalten ist hier ausgeprägt. Zum Thema „Gehälter“: Wir haben regionale Tarifverträge. Die sind insbesondere im ÖPNV-Bereich sehr ausgeprägt. Es wird stetig angepasst. Die Gehälter sind dadurch auch regional sehr unterschiedlich und auch das Gehalt ist gerade jetzt bei der Abwerbung zwischen Unternehmen auch ein sehr entscheidender Faktor. Das heißt, hier geht die Spirale auch nach oben und entsprechend verlagern sich die Kosten von den Ausbildungsmöglichkeiten auf die Abwerbung des Bestandspersonals. Das hat auch dazu geführt, dass der Fahrpersonalmangel stetig zunimmt. Wir haben im Oktober 2021 eine Umfrage gemacht. Da haben 85 Prozent der Unternehmen angegeben, sie haben Fahrpersonalmangel. Jetzt Anfang September 2022 sind es bereits 94 Prozent. Das heißt, da ist auch ein Corona-Effekt dabei. Busreiseverbote: monatelang ging in der Reisebustouristik gar nichts. Da sind die Fahrer zum Teil in den ÖPNV abgewandert, aber auch in andere Bereiche, weil sie natürlich auch einer Tätigkeit nachgehen wollten.

Zu Herrn Brandes und dem möglichen Fachkräftepotential: Bei der Anwerbung neuer Busfahrer kommt es natürlich auf die Eignung und die Umstände des Personals an. Wir wissen, der Anteil von Frauen in unserem Gewerbe nimmt zu. Es sind natürlich immer die Begleitumstände. Eine alleinerziehende Mutter, kann zum Beispiel nicht jede Schicht übernehmen. Dann kommt es immer darauf an, was für Leute wir bekommen. Wir wis-



sen auch, dass unseren Unternehmen viel Personal von der Bundesagentur für Arbeit vermittelt wird. Dieses Personal wurde aber durch Vermittlungstätigkeit zu den Unternehmen gebracht und kommt nicht aus eigenem Antrieb. Wir haben viele Unternehmen, die sagen: „Die Leute lassen sich bei uns ausbilden. Die Ausbildung wird von der Bundesagentur bezahlt, sie werden aber hinterher nicht tätig.“ Sie wollen nicht in dem Beruf arbeiten. Sie werden nur zwangsvermittelt, damit sie in einer Maßnahme sind und in der Statistik nicht auftauchen. Das ist böse gesagt, pure Geldverschwendung, weil das Personal teuer ausgebildet wird und nicht bei uns landet! Ein weiteres Problem bei der Vermittlung ist, dass unser Beruf nicht als Mangelberuf gilt, obwohl es einer ist. Weil er einerseits in der Engpassanalyse der Bundesagentur Busfahrer mit Straßenbahnfahrern zusammen erfasst werden. Das sind zwei komplett verschiedene Berufe und wir sind jetzt runter gerutscht. Es war am Anfang ja noch ein Beruf unter Beobachtung, nicht mal ein Mangelberuf. Und er ist noch weiter runter gerutscht. An der Zahl ist überhaupt nicht feststellbar, ob es jetzt mehr Busfahrer oder mehr Straßenbahnfahrer gab. Bei uns sind die Leute nicht angekommen! Weil die Politik auf diese Engpassanalyse schaut, wird nicht erkannt, dass wir in einem Mangelberuf sind und das schlägt sich auch bei der Vermittlung nieder. Soweit von meiner Seite. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann gebe ich jetzt Herrn Pawlowski das Wort – maximal 6 Minuten.

Jens Pawlowski (BGL): Danke, Herr Vorsitzender! Ich möchte auch gleich mit der Frage von Herrn Brandes anfangen, einfach um ein Missverständnis, das sich meiner Wahrnehmung nach hier ein bisschen aufgetan hat, aufzuklären. Herr Schiefner, *den* Hebel haben wir nicht! Das hat, glaube ich, der Kollege vom DIHK schon gesagt. Wir müssen jetzt eine echte Fachkräftewende hinbekommen. Wir müssen alle Stellhebel anpacken. Es darf auch keine Denkverbote geben. Wir müssen alte Zöpfe abschneiden und wir müssen wirklich an allen Stellschrauben drehen. Nur dann, wenn wir das gemeinsam in einem riesigen gesellschaftlichen Kraftakt schaffen, können wir diesem wirklichen Fahrernotstand entgegenwirken. Es wird also nicht allein mit dem Hebel Zuwanderung möglich sein. Es wird nicht möglich sein, allein mit dem heute diskutierten Hebel Qualifizierung

etwas zu bewirken. Weil das immer ein bisschen in den Raum geworfen wird. Man muss das alles machen. Und man darf auch nicht länger darüber reden, sondern wir müssen handeln! Ich will noch mal wiederholen: 80.000 fehlende Fahrer! Wenn wir hier weiter abwarten, werden das jedes Jahr 15.000 mehr. Das heißt, wir müssen jetzt etwas tun und zwar an allen Stellhebeln: Wertschätzung, Image verbessern. Der BGL ist da, aber auch viele andere, als Branchenvertreter selbst natürlich dabei, um mitzuhelfen. Herr Richter hat vorhin angesprochen: „Warum kann denn der Kaffee an der Raststätte nicht kostenfrei sein?“ Wir haben eine Brummi-Card aufgelegt – das Symbol den Brummi kennt vielleicht der eine oder andere – zusammen mit Tank & Rast. Es ist möglich, an den Raststätten von Tank & Rast kostenfrei die Toiletten zu benutzen und auch vergünstigt Kaffee zu beziehen. Das heißt, die Branche macht hier was. Aber die Politik muss auch was machen! Die Arbeitsbedingungen müssen verbessert werden. Wir brauchen eine starke Digitalisierung. Wir müssen die dreijährige Berufsausbildung – das wurde ja auch gesagt – natürlich stärken. Darum müssen wir uns überlegen, was man machen kann. Wie kann man es attraktiver machen, gerade auch für die jungen Leute, diesen Beruf zu ergreifen? Wenn ich als junger Zehntklässler sage: „Okay, ich will jetzt Lkw-Fahrer werden!“ Dann will ich natürlich Lkw-Fahrer werden und nicht erst drei Jahre oder zwei Jahre lang den Hof kehren. Deshalb ein Vorschlag auch vom BGL – wie gesagt, ein Stellrädchen, nicht die Lösung schlecht hin – auch ein begleitetes Fahren für Azubis, also diejenigen, die eine Berufsausbildung für den Kraftfahrer machen möchten, bereits mit 17 den Führerschein zu bekommen, damit sie das, was sie eigentlich machen wollen, machen dürfen. Wir müssen darüber hinaus die Digitalisierung stärken. Das ist auch ganz wichtig, hier hat der Verkehrsausschuss in der letzten Legislaturperiode – damals hieß er noch Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur – bereits die Bundesregierung aufgefordert, ich glaube, das war am 07.10.2020 ein Entschließungsantrag, eine Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorzulegen, mit der eine Fremdsprachenausbildung und auch das Thema „E-Learning“ ermöglicht werden. Jetzt haben wir Herbst 2022 und es noch nichts passiert. Das ist genau das, wo wir tatsächlich ran müssen, wo dringend etwas getan werden muss!



Jetzt komme ich noch, damit ich die Zeit einhalte, auf das Thema „Zuwanderung und Visaerteilung“. Es ist eine Katastrophe, wenn Sie mit den Unternehmern sprechen. Wenn die aus Serbien oder Montenegro Kraftfahrer anwerben möchten, die auch bereitstehen, die „Gewehr bei Fuß“ stehen, dauert es zunächst ein Jahr lang, bis sie beim Konsulat überhaupt einen Termin bekommen, um ein Visum zu beantragen. Und wenn sie es dann beantragt haben, wird es nach einem weiteren Jahr abgelehnt, weil das Sprachniveau nicht B1 ist oder andere Voraussetzungen fehlen. Die Unternehmer sind da inzwischen wirklich frustriert. Wir haben erfreulicherweise den § 24a der Beschäftigungsverordnung, der aber aufgrund einer sehr hohen Messlatte bei der Qualifikation ins Leere läuft. Das heißt, wir müssen uns auch einfach als einen Baustein diese Zugangshürden anschauen und runterschrauben. Wir müssen ermöglichen, dass die Qualifizierungen auch in Drittstaaten stattfinden können, nach europäischen Standards. Warum ist das nicht möglich? Da können wir die qualifiziert herholen. Geht aktuell nicht. Wir können auch die bestehenden Qualifikationen nicht einfach anerkennen. Es gibt eine CEMT-Qualitätscharta. Das sind diejenigen Gebietsfremden aus Drittstaaten, die hier bereits unterwegs sind. Warum kann man nicht einfach gucken, dass, wenn die schon die Qualifizierung haben, sie auch bei einem deutschen Unternehmen angestellt werden können? Muss runter! Wir müssen die Ausbildungsprüfungen in Fremdsprachen machen, das hatte ich schon gesagt. Ich kann hier gerne auch zuliefern. Eine BGL-Umfrage, die ergeben hat, welche Staaten da primär angegangen werden sollten. Ganz oben steht übrigens Englisch, worin die Prüfungen und die Ausbildungen stattfinden sollten. Wir müssen auch die Lkw-Führerscheine aus Drittstaaten unproblematischer umschreiben können, sprich die Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung muss entsprechend erweitert werden. Und sie müssen vor allem auch harmonisiert werden, damit man nicht in Polen Standard A, in Tschechien Standard B oder in Rumänien Standard C hat. Und jeder erkennt Führerscheine bzw. Fahrerlaubnisse aus Drittstaaten in einer anderen Art und Weise an. Das muss europäisch harmonisiert werden. Mein Appell ist also: Wirklich alle Zöpfe abschneiden! Alle Hebel anpacken! Nicht zu denken, nur Qualifizierung! Nein, hier muss alles umgedreht werden! Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön. Herr Kopp, Sie haben das Wort – maximal drei Minuten.

Jürgen Kopp (BVF): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Frau Michaelsen für die Frage! Gestatten Sie mir, dass ich kurz darauf etwas sage aus der Praxis für die Praxis. Diese Leute, die Sie ansprechen, Herr Pawlowski und der Kollege Orschulko, das hat einen ganz anderen Grund. Das Material, was die Fahrschulen bekommen, das ist weder der deutschen Sprache mächtig, noch können wir ihnen das in der kurzen Zeit beibringen, noch verstehen die das. Und wenn die dann irgendwie durchkommen und die Fahrerlaubnis schaffen und dann kurioserweise auch bei der IHK die Prüfung bestehen und dann zum Unternehmer kommen, dann kommen die Unternehmer wieder zu uns und sagen: „Diese Leute können wir nicht gebrauchen, die sprechen kein Deutsch!“ Wie kann man einen Busfahrer in einem Notfall gebrauchen, der nicht Deutsch oder zu mindestens Englisch kann? Das sind alles so kleine Dinge, die möchte ich nicht im Detail ausführen, sondern ich möchte das als Anregung in den Raum stellen, dass man sich mal zusammensetzt. Wir sind gerne bereit; da komme ich gerne zur Frage, welche Aufgaben die Fahrschulen übernehmen könnten. Aus der Praxis sich mal zusammensetzen und sagen, was passiert denn da draußen. Welche Aufgaben wir definitiv nicht übernehmen werden: Das sind solche Ideen, dass wir Führerscheinprüfungen oder die IHK-Prüfungen abhalten. Es gibt einen Grundsatz und damit ist Deutschland die letzten 30 Jahre sehr gut gefahren: wer ausbildet, prüft nicht und wer prüft, der bildet nicht aus. Das ist einfach die Trennung, die wir haben und das kann man sehr gut miteinander kombinieren. Was wir aber noch anbieten können ... Welche Aufgaben – das ist natürlich eine strenge Frage, Frau Michaelsen – können wir noch übernehmen? Man müsste eigentlich sagen, viele Aufgaben zusätzlich können die Kollegen nicht mehr übernehmen, wenn man sich das Tätigkeitsfeld anschaut, was wir alles machen. Wir sind übrigens auch nicht gegen Digitales, sondern es muss einen vernünftigen Einsatz geben. Wie nutzt man das sinnvoll? Da sind wir wieder bei der Qualität. Was wir anbieten können: Wir haben Zugriff nicht auf die Schüler, aber in Deutschland machen eine relativ stabile Zahl von ca. 1,1 bis 1,4 Millionen im Jahr die Führerscheinprüfung. Das heißt, die sind alle irgendwann in der Fahrschule.



Und wenn Interesse besteht, dass dort ihre Imageleute die Fahrschüler ansprechen und nicht in der 10. Klasse in der Schule abholen, sondern über die Fahrschulen, dann sind wir da gerne bereit, hier auch noch Aufgaben mit zu übernehmen. Und ansonsten von der Ausbildung her...ich wüsste jetzt wirklich nicht, was ich den Kollegen noch aufdrücken sollte, was sie an Aufgaben übernehmen sollen. Und bitte, bei allem, was notwendig ist; wir gehen auch dabei mit, alte Zöpfe abzuschneiden. Dieses Bild nehmen wir gerne auf, aber wir sollten nicht nur an Schrauben drehen, sondern wir sollten einige festmachen, die dann genau den Wow-Effekt bringen, den sie gefordert haben: „Warum möchte ich Kraftfahrer werden?“ Herr Huster hat das sehr gut gesagt, es gibt einfach Berufe, die sind momentan nicht so „in“. Mich würde interessieren, was machen die Schüler wirklich? Was wünschen die? Wir haben sie mal gefragt. Das hatte einen anderen Grund. Da kommt der Bus- oder Lkw-Fahrer leider nicht vor! Wir können das gerne zur Verfügung stellen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Kopp! Herr Huster, Sie haben das Wort!

Frank Huster (DSLIV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich glaube, Herr Rehbaum hat gerade einen sehr wichtigen Punkt bei der Analyse der Vergangenheit, nämlich der ursprünglichen Quellen der Führerscheininhaber, vorgebracht. Sie haben genannt Bundeswehr, Spätaussiedler und vom Strukturwandel Betroffene. Hand aufs Herz: Das sind alles Personengruppen, die ursprünglich nicht vorhatten, Lkw-Fahrer zu werden, sondern mit einer bestehenden Qualifikation den Job des Lkw-Fahrers, nachdem sie einen Wechsel vollzogen haben oder vollziehen mussten, ergriffen haben. Die Berufseinsteiger heute, die jünger als 25 Jahre sind, liegen bei drei Prozent. Ich kann das Anliegen des BGL, mit 17 begleitetes Fahren zuzulassen, durchaus verstehen. Aber ich glaube, auch da sind die Erwartungen zu hoch. Herr Pawlowski, Ihr leidenschaftlicher Vortrag, den unterschreibe ich zu 100 Prozent! Also alles, was Herr Pawlowski gesagt hat, sind Stellschrauben, die wir wirklich drehen müssen und auch festdrehen müssen. Aber am Ende des Tages reden wir von einem Arbeitsmarkt. Und ein Markt hat marktwirtschaftliche Anforderungen. Und auf dem Markt für Berufskraftfahrer konkurrenziert sich

die Logistikbranche selber. Da sind Mitarbeiter im gewerblichen Bereich, die für kaufmännische Berufe nicht qualifiziert sind oder nicht einsetzbar sind, die möchten auch lieber Terminalmitarbeiter werden, also einen stationären Beruf haben, anstatt Berufskraftfahrer zu werden. Wir reden hier über das Problemfeld Lkw-Fernfahrer. Zwischen Lkw-Fahrern gibt es ja auch noch einen Unterschied, ob ich jemanden im Nahverkehr beschäftigen und der jeden Tag nach Hause kann oder ob man im Fernverkehr zwei Wochen lang unterwegs ist. Also dieses marktwirtschaftliche Prinzip muss greifen und es greift auch. In unserem Papier haben wir auch dargelegt, was die unternehmerische Verantwortung ist und die ist mindestens genauso hoch, wie die des Gesetzgebers. Dazu zählen auch Sachen wie den Führerschein mitzufinanzieren. Aber im Gegenzug muss man natürlich auch sagen, dann muss der Mitarbeiter auch drei bis fünf Jahre im Unternehmen verbleiben, denn wenn er den Führerschein bezahlt bekommt und dann sofort wechselt, hat man dann auch auf Sand gebaut. Weiterbildung unterstützen, auch die Förderung von Sprachkursen.

Es wurde vorhin gesagt, die Kleinstunternehmen bis 20 Mitarbeiter und dem wurden gegenübergestellt die Konzerne mit Milliardengewinnen. Dazwischen gibt es die gigantische Spanne der Unternehmen, die mehr als 20 Mitarbeiter haben, die 600 Mitarbeiter haben, auch Mittelstand, und da passiert unglaublich viel und da muss – ich komme zu der Frage, die Herr Kruse gestellt hat – die Integration ausländischer Fachkräfte unterstützt werden. Die Unternehmen investieren bereits selber in Sprachkurse, um Migranten in die Lage zu versetzen, überhaupt einen Beruf ergreifen zu können. Die sprachlichen Barrieren müssen abgebaut werden! Es muss mindestens Englisch als Prüfungssprache zugelassen werden. Es gibt aber auch andere Sprachen wie Polnisch oder Kroatisch, die bei diesen Bevölkerungsgruppen einen hohen Anteil haben. Was auch zu den marktwirtschaftlichen Prinzipien gehört, ist, dass die Löhne sich entwickeln. Und sie haben sich entwickelt! Sie sind teilweise sogar über das Tarifniveau gestiegen. Also der Markt funktioniert, wenn wir nicht in allen anderen Ländern auch Defizite hätten, würde es ja nicht zu einer Steigerung kommen. Aber dennoch fällt es uns schwerer zu gewinnen. Also, ob man ausschließlich mit Tarifbin-



dung etwas erreicht und mehr Zufriedenheit herstellt, kann ich nicht beurteilen, aber darüber hinaus passiert in den Unternehmen ... Ich adressiere meine eigene Branche, die Unternehmen müssen es selber machen, um an diesen Markt bestehen zu können. Die Krise kommt, sie wird auch wieder zu Defiziten führen, aber irgendwann ist die Krise überwunden und dann haben wir keine Fachkräfte mehr. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann darf ich gleich weiterleiten zu Herrn Thyroke.

Stefan Thyroke (ver.di): Ja, vielen Dank. Zu den Kosten der Ausbildung: Man muss, glaube ich, tatsächlich einerseits zwischen den Kosten einer Ausbildung und andererseits Kosten einer Weiterbildung unterscheiden. Bei der Weiterbildung gibt es ja klare Regeln, nämlich dass der Arbeitgeber den Beschäftigten dann an sich binden darf. Bei den Kosten der Ausbildung ist das schon anders zu bewerten. Man könnte auch sagen, es ist unternehmerisches Risiko. Nichts anderes trifft auf andere Ausbildungsberufe auch zu. Wenn man einem Krankenpfleger beibringt, wie er Kranke wieder gesund pflegt und er hinterher zu einem anderen Arbeitgeber geht, hat der Betrieb auch „auf Sand gebaut“, so wie mein Vorredner es formuliert hat. Also das sehe ich ehrlicherweise als unternehmerisches Risiko und da haben die Firmen zumindest von meiner Seite auch keinen Mitleid verdient. Wo man es natürlich regeln könnte, wäre über die Frage der Höhe der Tarifbindung.

Und damit bin dann auch schon bei der zweiten Frage, die an mich gestellt worden ist. Wenn derjenige, der die Ausbildung im Betrieb A beendet und er im Betrieb B und auch beim Betrieb C bis Z die gleichen Bedingungen wie im Betrieb A vorfindet, bei dem wo er ausgebildet wurde, hat er ja keinen Grund zu gehen. Also deswegen könnte man das natürlich schon über die Tarifbindung regeln. Ich will aber die Zeit durchaus nutzen, um das Bild ein bisschen zu erweitern, weil in der Tat gibt es schon Gründe, warum man junge Menschen – oder auch schon ältere Menschen – dazu bewegen kann, in den Beruf zu gehen. Wir haben da ein Problem. Wir haben schon viel Zeit verloren. Vor einiger Zeit ging es darum, dass die Branchen untereinander konkurriert haben, in welchen Berufszweig die Bewerber eigentlich gehen. Mittlerweile mangelt es tatsächlich in allen Branchen nicht nur an Fachkräften, sondern insgesamt an

Arbeitskräften. Es gibt Zahlen aus dem Bundeskanzleramt, die sprechen von sechs bis sieben Millionen fehlenden Arbeitskräften bis 2030. Das heißt also, einiges an Dienstleistungen in unserem Land wird in Zukunft mit Sicherheit nicht mehr stattfinden, wenn wir das nicht über Zuwanderung regeln und die Menschen, die dann zu uns kommen auch entsprechend qualifizieren. Also die Verantwortung liegt aus unserer Sicht schon bei den Arbeitgebern. Ich will mal ein Wort von Herrn Dr. Engelhardt vom BGL von vor vier Jahren aufgreifen, der auf einer Veranstaltung gesagt hat, er möchte, dass jeder Lkw-Fahrer 5.000 Euro verdient. Auch da hat sich bislang nichts getan. Und wer, wenn nicht der Arbeitgeberverband mit seinen Mitgliedern den Arbeitgebern könnte denn dafür sorgen, dass sich in der Vergütung was ändert? Es gibt aber viele andere Punkte, die die Lebensumstände der Lkw-Fahrer deutlich verbessern würden. Ich muss noch mal auf das Papier des DSLV zu sprechen kommen. Dort spricht Herr Huster davon, dass die Arbeitsbedingungen optimiert werden könnten, wenn man digital gestützte Tools einsetzen würde und so Zeitpuffer bei der Tourenplanung entstehen. Erstens frage ich mich, warum man das nicht auch analog jetzt schon machen könnte, dass der Fahrer Zeitpuffer zur Erholung hat. Warum muss man da auf den Einsatz digitaler Möglichkeiten warten? Und der zweite Kritikpunkt wäre eben ganz deutlich: Natürlich muss der Disponent bei der Tourenplanung darauf achten, dass die Touren erstmal erreichbar sind, dass Lkw-Fahrer nicht vor verschlossenen Toren stehen oder die Rampen von anderen Fahrern besetzt werden und man dann selbst warten muss. Es gibt übrigens seit einigen Monaten bzw. Wochen in Portugal und Spanien Gesetze, die das Be- und Entladen durch den Lkw-Fahrer verbieten. Das muss das Logistikunternehmen machen! Auch das hat zur Qualitätsverbesserung für die Lkw-Fahrer beigetragen. Ich selbst war letzte Woche Montag in Madrid und habe mir das zusammen mit der Europäischen Arbeitsbehörde ELA vor Ort angeguckt. Im Übrigen war das eine Initiative, die von Arbeitgebern und Gewerkschaften gestartet worden ist. Auch insgesamt lässt sich, glaube ich, sagen: Vor zwei Wochen war ich auch mit dem Direktor der ELA auf einem Lkw-Parkplatz in der Nähe von Berlin. Für diejenigen, die heute hier sitzen und sich tatsächlich fragen, ob sich an den Arbeits-, Einkommens- und Lebensbedingungen



der Fahrer nicht etwas ändern müsste, denen empfehle ich sehr dringend, doch mal vor Ort mit den Fahrerinnen und Fahrern zu sprechen und sich die Lebensumstände anzugucken. Ich glaube, das hilft denen, die zweifeln. Das hilft dabei, sein politisches Profil zu schärfen und zu gucken, wo man eigentlich steht. Und ich glaube, dann lassen sich viele Fragen ganz anders beantworten, als das heute der Fall gewesen ist. Natürlich wollen die Menschen nicht vier Wochen am Stück unterwegs sein. Ich war Montagmorgen in Madrid im Hotel, da waren acht Busse, die gleichzeitig abgereist sind. Einige Fahrer haben gesagt, sie waren seit acht Monaten nicht zu Hause! Also wir reden nicht nur vom Gütertransport, sondern auch vom Personentransport. Deswegen, ich habe eingangs gesagt, dass es natürlich auch um die Konkurrenz unter den Branchen geht. Und wenn wir nur mal bei dem Teil bleiben – also geht ein junger Mensch in die Bank, geht er in den Einzelhandel, wird er Lkw-Fahrer –, dann glaube ich, dass diese Branche – und die Busbranche – auch einiges tun kann, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und dazu beizutragen, dass die Schulabgänger sich dafür entscheiden, in den Beruf zu kommen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Und nun hat Frau Krug das Wort – maximal 9 Minuten.

Diana Krug (Berufskolleg Simmerath/Stolberg): Ich würde jetzt gerne direkt sagen, warum sich auch junge Menschen für den Beruf entschieden haben. Also man muss sagen, es liegt sehr am familiären Kontext. Wir haben sehr viele Auszubildende, die aus Speditionsfamilien oder aus Fahrerfamilien kommen, wo es dann auch weitergegeben wird. Aber wir haben auch in letzten Jahren festgestellt, dass die Firmen auch viel über Social Media machen und auch Verbindungen untereinander entstehen und dies als Mittel genommen wird, um Fahrer zu werben. Leider konnten die Firmen, mit denen wir kooperieren, coronabedingt in den letzten zwei Jahren nicht mehr in die Schulen gehen und den Beruf dort vorstellen. Wir haben als Bündelschule den Vorteil, dass wir sogenannte Inklusionsklassen mit Geflüchteten aus verschiedenen Ländern haben. Die absolvieren Bildungsgänge, in denen wir auch Praktika bei verschiedenen Firmen vermitteln. Daraus ergeben sich dann auch reguläre duale Ausbildungsverhältnisse. Das geht bei uns als Bündelschule, aber

man könnte dann natürlich auch direkt an die Lehrpläne anschließen. Man könnte auch Berufsgrundschuljahre einrichten, in denen man nicht nur Verwaltung und Wirtschaft als spezifische Berufskenntnisse vermittelt, sondern auch generell den Themenbereich Logistik. Wir reden ja jetzt nicht nur vom Berufskraftfahrer, sondern auch von Fachkräften für Lagerlogistik oder Kaufleuten für Speditions- und Logistikdienstleistungen. Also auch da könnte man schon im Vorfeld einiges tun, um dieses Berufsbild oder generell den großen Arbeitsbereich Logistik näherzubringen. Meines Erachtens nach wurde dieser in den letzten Jahren oder Jahrzehnten doch schon recht stiefmütterlich behandelt.

Was natürlich auch noch dazu zu sagen wäre: der Bereich der Ausbildung. Sie haben das ja eben schon angesprochen, Herr Pawlowski, mit dem begleiteten Fahren. Das wäre sicherlich eine Möglichkeit. Es wäre aber auch – wenn man sich mal die Vergütungen ansieht – vielleicht sinnvoll, dass man sagt: „Okay, wenn der Führerschein bei dem jungen Mann, bei der jungen Frau vorhanden ist, gibt es einen gewissen Gehaltssprung.“ Nicht, dass sie dann einfach nur als billige Fahrer benutzt werden, sondern dass man sagt: „Wenn jemand den Führerschein hat, machen wir einen gewissen Gehaltssprung.“ Das wäre natürlich gerade für junge Erwachsene – wir haben in unseren Bildungsgängen auch viele, die eine junge Familie haben – eine Hilfe, die Ausbildung nicht abzubrechen und dann notgedrungen eine andere Tätigkeit ohne Berufsabschluss ausüben zu müssen.

Dann die Resonanz, die unsere Schülerinnen und Schüler in ihrem Berufsalltag bekommen, ist natürlich ganz unterschiedlich, muss man sagen. Da muss ich auch dem Herrn Pawlowski zustimmen, dass gerade das Verhalten an den Be- und Entladerampen teilweise wirklich menschenunwürdig ist, sage ich jetzt mal. Dass die dann einfach gesagt bekommen: „Ja komm, abladen!“. Dass da die erforderliche Wertschätzung in keinster Art und Weise vorhanden ist und gerade auch in der Corona-Pandemie sehr klar wurde, dass es den Fahrern oder gerade den Fahrerinnen nicht möglich war, mal auf die Toilette zu gehen. Das kann es ja wohl nicht sein! Gerade auch für die Fahrerinnen ist das wichtig. Die können sich nicht – ich sage mal – hinter die Leitplanke stellen. Eine Verbesserung hier würde auch schon viel beitragen.



Das ist das Eine. Dementsprechend mehr Gehalt ab dem Führerschein, würde auch schon helfen. Bei uns wird auch eine Gefahrgutausbildung angeboten. Ich selbst bin Gefahrgutausbilderin für den Bereich Basiskurs und Tank. Viele Firmen nehmen das gerne an, weil es für die Schülerinnen und Schüler natürlich eine Zusatzqualifikation darstellt. Die ist auch unabhängig davon, ob man später den Ausbildungsbetrieb wechseln möchte. Es gibt leider auch Firmen, die machen diesen Kurs leider nicht. Hier müsste man eventuell andere Regelungen finden, dass dieser Kurs auf anderem Wege bezahlt wird, um allen diese Möglichkeit der Zusatzqualifikation zu ermöglichen. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank. Ich denke wir könnten jetzt sicherlich noch mehrere Fragerunden machen. Ich kann Ihnen nur sagen, bei dem Thema bleiben wir auf jeden Fall am Ball. Sie haben vollkommen Recht, das wurde bei Ihnen allen deutlich, der Ball muss ganz schnell gespielt werden. Ich darf mich noch mal recht herzlichen bedanken, freue mich auf unser Wiedersehen und ich gehe davon aus, dass wir auch noch weitere Anhörungen dazu machen werden. Ich wünsche Ihnen einen schönen Nachmittag, alles Gute und bleiben Sie vor allen Dingen gesund!

Schluss der Sitzung: 16:13 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender