



## **Redigiertes Wortprotokoll der 27. Sitzung**

### **Verkehrsausschuss**

Berlin, den 12. Dezember 2022, 13:30 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 -fahrer mangel hinsichtlich ihrer Arbeitsbedin-  
gungen, insbesondere der Situation an Rampen  
und auf Rastanlagen**

**Selbstbefassung 20(15)SB-55**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
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	Bareißen, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, 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	Gürpınar, Ates Latendorf, Ina



## Liste der Sachverständigen

### **Ulrich Binneböfel**

Handelsverband Deutschland - HDE e. V., Abteilungsleiter Logistik

### **Prof. Dr. Dirk Engelhardt**

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

### **Ronny Keller**

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

### **Andreas Kernke**

Berufskraftfahrer, Emmerthal

### **Markus Olligschläger**

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V. (BWVL), Hauptgeschäftsführer

### **Berthold Richter**

Geschäftsführer Halsped GmbH, Leipzig

### **Mark Schneider**

Berufskraftfahrer, Abenberg

### **Michael Wahl**

Beratungsstelle „Faire Mobilität“, Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)



### **Einzigster Tagesordnungspunkt**

#### **Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer-mangel hinsichtlich ihrer Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen**

#### **Selbstbefassung 20(15)SB-55**

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 27. Sitzung des Verkehrsausschusses, der öffentlichen Anhörung zu den Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahrer-mangel. Zu unserer Anhörung darf ich herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Ulrich Binneböfel, Abteilungsleiter Logistik beim Handelsverband Deutschland - HDE, Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Herrn Ronny Keller von ver.di und dort Gewerkschaftssekretär in der Fachgruppe Speditionen, Logistik, Herrn Andreas Kernke, Berufskraftfahrer aus Emmerthal bei Hameln, Herrn Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer beim Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik, Herrn Berthold Richter, Geschäftsführer der Halsped GmbH, Leipzig – Herr Richter ist per Videokonferenz zugeschaltet –, Herrn Mark Schneider, Berufskraftfahrer aus Abenberg in Franken und Herrn Michael Wahl von der Beratungsstelle Faire Mobilität des DGB. Herzlich willkommen!

Wir sprechen heute zum dritten Mal in diesem Jahr über die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern und wirksame Maßnahmen gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrer-mangel. Heute soll es vor allem um die Arbeitsbedingungen gehen, insbesondere die Situationen an Rampen und auf Rastanlagen. Wir haben in den letzten beiden Anhörungen bereits vieles gehört. Ich erhoffe mir aber von der heutigen Anhörung, dass wir noch tiefere Einblicke in die täglichen Probleme der Fahrerinnen und Fahrer bekommen. Wir haben viel von Stress und Zeitdruck gehört, Müdigkeit am Steuer, fehlendem Familienleben, fehlender Wertschätzung. Es ging um die Lohnhöhe. Der bundeseinheitliche allgemeinverbindliche Tarifvertrag als Lösungsansatz wurde hier in den Anhörungen benannt. Wir wissen, dass wir Sozialdumping insgesamt bekämpfen müssen. Die fehlenden Vertragsbeziehungen der Liefernden zu den Belieferten erschweren die Situation an den

Rampen. Wir haben gelernt, dass zum Beispiel den Lkw-Fahrenden das Be- und Entladen in Portugal und Spanien inzwischen gesetzlich verboten ist. Es wurde auch mehrfach angesprochen, dass die Gesetze weitgehend da sind, aber nicht hinreichend kontrolliert und somit durchgesetzt werden. Auch oder vielleicht besonders das Mobility Package wurde als wichtiger Schritt benannt. Aber auch hier werden die Folgen noch immer als nicht ausreichend angesehen. Ist also alles nur eine Frage der Kontrollen? Dann haben wir ein massives Problem, denn grundsätzlich stößt die Forderung nach mehr Kontrollen im Straßengüterverkehr natürlich irgendwann auch an technische und personelle Grenzen. Eine vollumfängliche Kontrolle, wie oft gefordert, wird es auch bei vollem Einsatz elektronischer Möglichkeiten, wie dem elektronischen Fahrtenschreiber, sicherlich nicht geben können. Wir können und müssen die Kontrollen verbessern. Das ist, glaube ich, keine Frage. Aber wir müssen heute auch über die Verantwortung der beteiligten Unternehmen sprechen. Und das nicht nur, weil das Verhalten an den Be- und Entladerampen in der letzten Anhörung wortwörtlich als wirklich menschenunwürdig bezeichnet wurde. Ich erwarte hier mit meinen Kolleginnen und Kollegen mit Spannung Ihre Aussagen, damit wir zu all diesen Aspekten noch mehr Einsicht und Klarheit gewinnen.

Bevor ich jedoch zum weiteren Verfahren der Anhörung komme, möchte ich an dieser Stelle auch noch ganz herzlich die Kolleginnen und Kollegen aus den mitberatenden Ausschüssen begrüßen. Insbesondere freue ich mich, dass auch der Ausschussvorsitzende für Arbeit und Soziales, Herr Bernd Rützel, anwesend ist. Herr Kollege Rützel, wenn Sie möchten, können Sie kurz ein paar einleitende Worte an die Anwesenden richten.

**Abg. Bernd Rützel (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich will die Zeit nicht zu sehr strapazieren. Ich finde es sehr gut, dass Sie sich des Themas ständig annehmen, nicht nur kurzfristig. Es ist ein umfassendes und schwieriges Thema und es betrifft natürlich den Verkehrssektor, aber auch Arbeit und Soziales. Deswegen kann ich bestätigen, dass wir sehr gut zusammenarbeiten und uns gemeinsam bemühen, Verbesserungen für die Menschen herbeizuführen, die dort arbeiten, aber auch für das ganze Logistikumfeld. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank! Dann möchte ich



kurz das Verfahren zum Ablauf dieser Anhörung beschreiben. 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 einem bzw. einer 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 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 zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Auch die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Antwort-Redezeit von maximal vier Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise zwei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen insgesamt maximal acht Minuten zur Verfügung. Die Redezeit wird hier im Saal entsprechend zu Ihrer Information unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die Redezeit während ihres Redebeitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen, also anstelle des Sitzungssaals. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir haben, wie gesagt, einen Zeitrahmen von etwa zwei Stunden, also bis ca. 15.30 Uhr. Es sind heute zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Diese Anhörung wird im Parlamentsfernsehen übertragen und kann später in der Mediathek des Bundestages abgerufen werden. Wie üblich wird das Ausschusssekretariat von der Anhörung auch ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Ich möchte noch den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, auch dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)116 verteilt und sind ebenfalls auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. 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 selbst das Wort ergreife.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Meine erste Frage richte ich an Herrn Wahl und Herrn Schneider, dass Sie vielleicht kurz skizzieren, wo Sie die Gründe für den Fahrermangel sehen, insbesondere natürlich mit Blick auf die Lebenssituation der Fahrenden. Und wo sehen Sie, Herr Schneider, sich und ihren Berufsstand in unserer Gesellschaft? Sie haben Kontakte mit Kolleginnen und Kollegen und reden täglich über Ihre Arbeit – wenn Sie uns da auch nochmal einen kurzen Abriss geben könnten.

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt das Wort für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Rehbaum!

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Herren Sachverständige, herzlichen Dank, dass Sie gekommen sind! Mein Name ist Henning Rehbaum, ich bin Berichterstatter der CDU/CSU-Fraktion für das Thema „Personalmangel in der Verkehrswirtschaft“. Ich habe die Thematik früher mal beruflich betreut, habe ein Busunternehmen mit 200 Mitarbeitern geleitet und bin davor auch lange Jahre selber Bus und auch Lkw-Gefahrgut gefahren. So ein Stück weit kann ich mich noch erinnern, wie das alles ist, auch wenn es schon ein paar Jahre her ist. Und als zweite kommt dann die Kollegin Englhardt-Kopf, die Berichterstatterin für den Verkehrsträger Lkw in der Fraktion ist.

Ja, wir haben die Anhörungsserie zum Fahrermangel. Die Situation ist dramatisch! Demografie spielt eine Rolle, Lohnfragen, Arbeitsbedingungen. Die Frage des Infrastrukturausbaus, Autobahnen, Baustellen, die wir auch als Union noch angestoßen haben, die jetzt natürlich auch zu Staus führen und eine allgemeine politisch-gesellschaftliche Haltung, die dem Lkw ein Stück weit mit Desinteresse begegnet, teilweise ihn sogar ächtet, wohlwissend, dass bei einer Verlagerung der Güter auf die Schiene, selbst wenn die 25 Prozent erreicht werden, die sich die Koalition – und auch schon die letzte Koalition – vorgenommen hat, immer noch 65 Prozent Güteranteil auf den Lkw entfallen, was so bleiben wird. Wir haben also eine gesellschaftliche Entwicklung, die wir als Union für bedenklich halten. Und wir sind an dieser Stelle ein Stück weit bei der Frage des Images des Kraftfahrers, das ein Stück weit gesellschaft-



lich, politisch von interessierter Seite auch so geschaffen worden ist. Daher zwei Fragen, beide an Herrn Olligschläger. Das Image des Kraftfahrers ist negativ konnotiert. Können Sie uns ein Beispiel geben, welche Anstrengungen die Branche unternimmt, um das Berufsbild des Fahrers in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit aber auch für den Fahrer selbst wieder attraktiv zu machen? Und in der Regel sind Fahrer vom Be- und Entladen des Fahrzeuges befreit, um ihre Ruhepausen einhalten zu können. Welche Vor- und Nachteile hat ein solches Be- und Entladeverbot bzw. welche Aspekte sind dabei aus Sicht des BWVL, also Ihres Verbandes, in der Praxis zu berücksichtigen? Und wo gibt es in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten noch Probleme im Berufsalltag der Fahrer? Herzlichen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt dem Kollegen Gastel das Wort für die Grünen!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sehr freundlich, Herr Vorsitzender, vielen Dank! Herzlich Willkommen an die Sachverständigen! Zur Lage an den Rampen ist festzuhalten, dass nach unserer Kenntnis häufiger Probleme beim Zugang zu Sanitäreinrichtungen bestehen, seit Corona mit Sicherheit stärker noch als vorher. Hier der Hinweis darauf, dass Spanien – vor fast einem Jahr inzwischen – ein Gesetz über die Regelung von Wartezeiten erlassen hat. Da komme ich gleich noch bei den Fragen zu. An den Rastanlagen ist häufig eine schwierige Situation vorzufinden. Ich war kürzlich mit zwei Fraktionskolleginnen an einem Rastplatz. Wir haben dort mit polnischen und litauischen Fahrenden über deren Arbeitssituation gesprochen. Dort sind einige Dinge noch mal deutlicher geworden, die man vorher schon vielleicht etwas abstrakter gewusst hatte, was die Arbeitszeiten angeht, die Situation auf den Rastplätzen mit der Suche nach Parkplätzen, mit Zugang zu Hygiene, Zugang zu Wasser. Das war dann doch überraschend, dass selbst der Zugang zu sauberem Wasser zum Waschen und Trinken gar nicht immer so einfach ist. Auch Bezahlung und Lohnfortzahlung im Krankheitsfall sind ebenfalls Themen gewesen, die anders werden müssen, die so nicht akzeptabel sind. Das ist nämlich nichts anderes, als dass sich manche Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil auf Kosten der Beschäftigten verschaffen. Übrigens ist das dann auch ein Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn,

bei der mit starken Gewerkschaften, hoher Tarifbindung andere und viel fairere Arbeitsbedingungen – in aller Regel zumindest – herrschen. Meine erste Frage richte ich an Andreas Kernke. Ich würde von Ihnen einfach so ein bisschen eine Erlebnisschilderung hören wollen, wie Sie das wahrnehmen, wie die Situation an den Rastanlagen ist. Sie als jemand, der viel mit dem Lastwagen unterwegs ist, was erleben Sie da? Wie ist das zum Beispiel auch mit Lenkzeiten und gleichzeitigem Mangel an Parkmöglichkeiten an den Rastplätzen? Was erleben Sie da? Wie gehen Sie damit um? Was hören Sie von Kolleginnen und Kollegen und von anderen? Man redet da ja sicherlich auch miteinander und übereinander. Wie ist das mit Ruhe- und Schlafmöglichkeiten? Wenn Sie da einfach ein bisschen einen Einblick in Ihre Erfahrungen geben. Die zweite Frage richtet sich an Michael Wahl. Ich würde gerne wissen, wie Sie die gesetzliche Regelung eines Be- und Entladeverbotes durch Berufskraftfahrer:innen einschätzen und genauso auch, was ich gerade schon angesprochen hatte, was seit März diesen Jahres in Spanien Gesetz ist, nämlich ein Standgeld an der Laderampe. Sehen Sie das als eine Möglichkeit auch für uns? Würde sich das aus Ihrer Sicht anbieten?

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt der Kollege Lenders das Wort!

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Ja, vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Von meiner Seite ein herzliches Willkommen! Meine Fragen würde ich an Herrn Binneböbel richten, weil er ein Vertreter sozusagen der anderen Seite ist, also von denjenigen, die beliefert werden, um diesen Blick auch mal zu haben. Die Rampenschnittstellen sind seit langem Thema, Lösungen wurden erarbeitet, wurden verfeinert. Vielfach fehlen da aber vertragliche Bindungen, eine Dreiecksbeziehung zwischen Käufer-Verkäufer-Logistiker. Aus unserer Sicht führt das ein bisschen zu ineffizienter Kommunikation. Können Sie genauer darstellen, welche Rahmenbedingungen es für eine bessere Vertragsausgestaltung bräuchte bzw. wie können GPS, Telematik etc., also wie können digitale Lösungen hier vielleicht eine Rolle spielen? Das zweite, was ich Sie gerne fragen würde: Die Mithilfe des Fahrers bei der Ladetätigkeit ist ja auch ein wertschöpfendes Element. Ein Lkw-Fahrer ist grundsätzlich für seinen Lkw und seine Ladung verantwortlich, also folglich auch für die korrekte



Behandlung und auch gerade bei der Sicherung spielt das ja eine große Rolle. Welche Auswirkung hätte denn aus Ihrer Sicht ein mögliches Verbot der Mithilfe eines Fahrers bei der Ladetätigkeit auf diese Verantwortlichkeiten?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Kollege Brandes für die AfD bitte!

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Guten Tag an die Herren Sachverständigen, danke für Ihr Erscheinen! Ich habe lange Zeit auch in der Logistikbranche gearbeitet, zwar nicht als Kraftfahrer, aber in der Lagerlogistik und da bin ich jeden Tag damit konfrontiert gewesen, dass die Lkw bei uns angedockt haben. Wir haben Zeitfenster vergeben, um die Entladung möglichst komfortabel gestalten zu können. Wenn man sich jetzt mal die Stellungnahmen durchliest, sind da einige Punkte, die immer wieder auftauchen: Park- und Rastanlagen sollen mit Lärmschutzeinrichtungen versehen werden, 24-Stunden-Service sanitärer Anlagen soll vorhanden sein, Toilettenzugang und Duschkmöglichkeiten dürfen nicht zu teuer sein etc. Wenn man das mal zusammenfasst, kommt man unterm Strich auf einige Punkte, die am meisten genannt werden und das sind das gewünschte Verbot der Be- und Entladung durch die Fahrer und die Probleme, die angesprochen werden, von der Billigkonkurrenz aus dem osteuropäischen Ausland. Meine Frage richtet sich daher an Berthold Richter. Laut einem Bericht des BAG müssen 90,9 Prozent der vom BAG befragten Kraftfahrer ihr Fahrzeug selbst entladen und das, obwohl das ja nicht immer die vertraglich Zuständigen sind. Können Sie die Situation an den Rampen mal aus eigener Erfahrung schildern und was halten Sie von einem möglichen Be- und Entladeverbot für das Fahrpersonal? Und ich ergänze noch die Frage: Es gibt eine interessante Aussage des ADAC: „Wer einen Brummi steuert und die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten will, ist regelmäßig gezwungen, das Fahrzeug verbotswidrig abzustellen.“ Auch da an Herrn Richter: Wie erleben Sie die Parkplatzsituation an deutschen Raststätten und was halten Sie von der Forderung des BGL zur Einführung von Parkgebühren auf Lkw-Rastplätzen für Langzeitparker über 24 Stunden? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann ist der Kollege Lutze für die Fraktion DIE LINKE. zugeschaltet.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank! Und auch einen herzlichen Gruß, diesmal ausnahmsweise nicht aus dem Sitzungssaal, sondern aus dem sonnigen Saarbrücken. Meine Frage geht an den Kollegen Keller. Und zwar vor dem Hintergrund – mein Vorredner hat es auch gerade schon ein bisschen mitangedeutet –, dass Sie uns vielleicht mal schildern: Was passiert denn da eigentlich an den Rampen? Warum gibt es denn überhaupt diese Forderung, dass jemand der, ich sage mal so, einen 40-Tonner durch die Gegend lenkt, den „Bock“, wie man so schön sagt, wieder abladen muss? Was gibt es da an vertraglichen Bedingungen? Mich würde einfach mal der Grund interessieren, warum sollte ein Lkw-Fahrer nach vier bis fünf Stunden Fahrt nicht noch die Paletten vom Wagen schieben. Und was muss man sich denn unter „Situationen an den Rampen“ noch so vorstellen? Ich meine, wir haben ja alle noch ein bisschen das romantische Bild eines Fernfahrers im Hinterkopf. Wir wissen alle, transnational gibt es das schon lange nicht mehr. Aber dass es doch offensichtlich solche massiven Verwerfungen gibt, von denen man hier an der einen oder anderen Stelle lesen muss, hat mich ehrlich gesagt etwas überrascht. Dass es manchmal ein bisschen hektisch zugeht und es gibt zwei Rampen und drei Lkw und man hat dann ein Problem, das gibt es in anderen Branchen auch alles. Aber hier scheint ja auch ein bisschen System dahinter zu stecken. Da bitte ich Sie hier um eine klare Aufklärung: Was passiert dort eigentlich und machen die Gewerkschaft oder diejenigen, die die Arbeitnehmer/-innen dort vertreten, an dieser Stelle Druck, um da endlich Abhilfe zu schaffen? Was kann vertraglich geregelt werden? Was funktioniert vertraglich nicht und was muss der Gesetzgeber regeln? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann sind wir am Ende der ersten Fragerunde und ich würde sagen, wir gehen wieder alphabetisch vor: Herr Binneböbel, es wurden zwei Fragen an Sie gestellt.

**Ulrich Binneböbel** (HDE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, auch für die Fragen! Tatsächlich ist es so, dass die Rampe natürlich seit Jahrzehnten den Kontaktpunkt zwischen zwei Parteien bildet, die untereinander nicht in einem Vertragsverhältnis stehen. Die Rampe ist der Ort, an dem diese beiden physisch zueinander finden und die Regeln setzt in der Regel auch der Rampenbetreiber. Er



hat das Hausrecht und muss entsprechende Regeln aufstellen, um hier einen geordneten Zugang zu schaffen. Dass das Thema nicht neu ist, hat auch das BAG schon in einer Marktuntersuchung von 2010 festgestellt. Bereits hier steht als Zitat: „Aus Sicht der Kraftfahrer bestehen die Probleme im Umfeld der Rampen in Informationsdefiziten, in unklaren Leistungsverpflichtungen sowie auch in den Arbeitsbedingungen vor Ort.“ Das heißt, dass eigentlich die Streitigkeiten und auch Wartezeiten, die sich daraus ergeben, oftmals auf fehlende vertragliche Bindungen der Akteure untereinander zurückzuführen sind. Regelmäßig kommuniziert zwar der Rampenbetreiber mit seinem Hersteller, also dem Lieferanten, und auch der Spediteur kommuniziert mit dem Lieferanten, aber beide eben nicht miteinander. Das ist das angesprochene Dreiecksverhältnis untereinander. Und in einer weiteren Stufe würde ich sogar sagen: Der Spediteur mit seinem ausführenden Transporteur und Fahrer sind weitere Informationsstufen. Hier haben wir natürlich einen Auftrag, den auch das Verkehrsministerium schon erkannt hat und vor einigen Jahren, ich glaube 2010 war es, einen Arbeitskreis „Rampe“ ins Leben gerufen hat, der sich seitdem mit dieser Thematik beschäftigt. Es wurde in der Zeit auch ein entsprechendes Handbuch „Best Practice“ herausgegeben, Beispiele genannt, also es gibt Lösungsmöglichkeiten, die man dort aufsetzen kann. Jedoch wurde auch in den Diskussionen im Verkehrsministerium nie ein Ergebnis dahingehend erzielt, dass Forderungen nach gesetzlichen Maßnahmen erfüllt werden sollten, sondern es ist ein Thema, das eigentlich unter den Akteuren gelöst werden sollte. Zudem gibt es bei GS1 Germany, das ist eine Standardisierungsorganisation, inzwischen auch eine Anwendungsempfehlung zu einem effizienten Wareneingang, der eigentlich genau diese Dinge regelt und in einer standardisierten Form normiert. Da geht es um Transport, Kaufvertrag, Zeitfenstermanagement, frühzeitige Kommunikation von Abweichungen und ähnlichem – insofern eine Lösung, die man umsetzen kann. Weiterhin haben Handelsunternehmen inzwischen Lieferantenbücher erstellt und sie den Verladern zur Verfügung gestellt, die sie bis in die letzte Stufe zur Umsetzung weitergeben sollten. Inzwischen wissen wir, dass das oft nicht geschieht. Die Handbücher sind teilweise auch im Internet downloadbar, um die Anweisung

möglichst einfach zu kommunizieren. Zeitfenstermanagement ist aus meiner Sicht ein gutes Mittel, um tatsächlich die Wartezeiten zu verkürzen, um viele Streitigkeiten gar nicht erst aufkommen zu lassen. Die Verspätungen, die man entsprechend einkalkulieren müsste, bei der Buchung im Zeitfenstermanagement, das sehe ich noch als einen technischen Entwicklungsauftrag an, dass man diese enge Zeitfensterbuchung manchmal auch flexibilisieren kann. Das setzt aber voraus, dass diejenigen, die die Zeitfenster buchen, entsprechende Abweichungen bekannt machen. Hier gibt es aus meiner Sicht einen Entwicklungsauftrag, den die Digitalisierung tatsächlich lösen könnte. Zeitfensterslots könnten breiter gefasst werden und entsprechende Rückmeldungen über Verzögerungen eingespeist werden, damit man Rampenplätze anders belegen kann. Das ist für mich ein wichtiges Thema und tatsächlich auch die Vernetzung von Echtzeitdaten in einem digitalen Raum, um diese Informationsdefizite lösen zu können. Das halten wir für einen großen Entwicklungsaufwand, wo vielleicht dann auch der Bund unterstützend helfen kann, diese Daten auch umsetzen zu können. Es gibt weitere Lösungsmöglichkeiten wie Begegnungsverkehre, aber auch die Selbstbeschaffung im Handel, Beschaffungslogistik, mit der der empfangende Händler die Sache selbst in die Hand nimmt und versucht, die genannten Probleme zu vermeiden, indem er eigene Fuhrparkangestellte und seinen eigenen Fuhrpark nutzt, um die Informationen, die notwendig sind, auch durchzusetzen. Insofern gibt es – und das ist die Antwort – sehr viele digitale Lösungsmöglichkeiten, die umgesetzt werden können, um diese Rampenthematik zu entschärfen.

Die zweite Frage war die Mithilfe des Fahrers bei Ladetätigkeiten. Und hier gibt es natürlich im HGB auch den entsprechenden Paragraphen dazu, der sagt: „Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden.“ Also es ist Aufgabe des Absenders des Gutes auch tatsächlich zu entladen. Das wissen die Händler und fügen in ihre Kaufverträge regelmäßig auch entsprechende Klauseln ein. Zum Beispiel die Klausel „Frei Verwendungsstelle“. Das heißt, dass man hier eine konkrete Aufforderung an den Versender hat, dafür zu sorgen, dass das Gut der Verwendungsstelle entladen wird. Das ist die Rampe innerhalb der Lagerstellen. Nach der



Rechtsauffassung gibt es auch „Frei-Haus-Lieferung“. Diesen Begriff nutzen viele auch nicht mehr, um wirklich darzustellen, dass es geschieht. Und wie das geschieht, wird in den besagten Logistikhandbüchern auch dargestellt, in den Lieferantenbüchern. Letztendlich ist der Fahrer aber auch Repräsentant des Versenders, des Herstellers. Insofern ist er aus unserer Sicht auch in die Lage zu versetzen, Abweichungen und Schäden, Fehl- und Mindermengen beim Entladen zu beobachten und auch zu quittieren. Das heißt, er ist ohnehin beim Entladevorgang beschäftigt und muss entsprechende Thematiken auch berücksichtigen, die aus meiner Sicht dann auch umzusetzen sind. Auf entsprechende Sicherheiten, die der Fahrer dann gewährleisten sollte, besteht auch der Rampenbetreiber. Eine Vergütung dieser Entladevorgänge und dieser Beobachtung ist natürlich Sache der Vertragspartner. Hier müssten entsprechende Verträge aufgestellt werden. Es ist und bleibt eine wertschöpfende Tätigkeit, die auch Transporteure nutzen können, um sie tatsächlich in entsprechende Kalkulationen einfließen zu lassen. Und vielleicht noch ein Wort zur Verkehrs-sitte, was auch oftmals als „branchenüblich“ bezeichnet wird. Auch wenn teilweise die Entladungsvorgänge im Einzelhandel als branchenüblich anerkannt werden, sollten die Frachtführer das inzwischen auch wissen und in ihre Verträge miteinbeziehen. Und wir haben ja tatsächlich einen Angebotsmarkt, sowie es sich derzeit darstellt. Da sollte es eigentlich möglich sein, dass Spediteure diese entsprechenden Formalien auch in ihre Verträge einbeziehen. Tatsächlich würden gesetzliche Regelungen die Optionen der Beteiligten dann eher einschränken. Eine weitere Standardisierung mit zum Beispiel einem Entladeverbot würde aus meiner Sicht auch die Austauschbarkeit erhöhen und die Vertragspartner tatsächlich noch ein Stückweit weiter voneinander entfernen als eigentlich nötig. Sie können solche wertschöpfenden Details selbst abstimmen. Ganz am Schluss noch: Der Arbeitsaufwand an Handelsrampen ist aus meiner Sicht – ich spreche jetzt im Wesentlichen für den Einzelhandel – sehr überschaubar. Entladematerial wird zur Verfügung gestellt, entsprechende Rampentechnologien sind vorhanden und man kann aus meiner Sicht heutzutage auch nicht mehr von einem Kraftaufwand reden. Im Gegenteil, der Fahrer weiß, wie seine Ware verzurrt und beladen ist und kann insofern eigentlich

diese Leistung sehr gut wahrnehmen, wenn er ohnehin den entsprechenden Entladevorgang begleitet.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Keller das Wort. Er hat eine Frage, also maximal vier Minuten.

**Ronny Keller (ver.di):** Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete, vielen Dank für die Möglichkeit, heute hier sprechen zu dürfen! Wir begrüßen es als ver.di sehr, dass der Verkehrsausschuss sich dieses Mal in der dritten Anhörung dem Thema der Verwerfungen und den Belangen der Lkw-Fahrenden widmet. Wir finden es an anderer Stelle aber auch bedauerlich, dass sozusagen die Aufmerksamkeit erst auf die Lkw-Fahrenden und auf ihre Arbeitsbedingungen gerichtet wurde, als sich herausgestellt hat, dass es einen Mangel gibt und die Versorgungssituation gefährdet ist. Wir sind auf dem Weg hierher ins Gebäude an einer Glaswand vorbeigegangen. Dort war das Grundgesetz aufgeführt. Und wir sind an Artikel 1 hängen geblieben: „Die Würde des Menschen ist unantastbar.“ Das ist eine Situation, die ich zumindest aus den eigenen Erzählungen von Berufskraftfahrenden wiedergeben möchte und wiedergeben kann. Eine Situation, die sie an den Rampen und auch auf den Rastanlagen als einen wenig würdevollen Umgang und eine wenig würdevolle Arbeitsrealität erleben. Ich glaube, die Kollegen Berufskraftfahrer, die heute hier anwesend sind, werden noch besser begründen können, warum zum Beispiel das Be- und Entladen nicht zur Tätigkeit gehören sollte. Ich kann es dahingehend nur beschreiben, dass natürlich auch Be- und Entladetätigkeiten Arbeitszeit sind. Die Fahrenden müssen nach vorheriger Lenkzeit den Lkw entladen und anschließend vom Hof fahren. Das heißt, es gibt eigentlich kaum Ruhezeit oder Pausen dazwischen. Wir sehen ein Stück weit auch die Just-in-time-Logistik als Ursache, die zwar eigentlich Lagerplatz und -kosten spart, letzten Endes aber zu Lasten der Lkw-Fahrenden geht, weil sie aufgrund der engen Taktung, die dann doch oft nicht punktgenau ist, zum Teil extrem lange Wartezeiten vor den Laderampen und vor dem Be- und Entladen verbringen müssen. Wir stellen fest, dass bedingt durch die Wartezeiten – und das ist der Punkt, der die Würde dann doch sehr ankratzt – die Kolleginnen und Kollegen einfachste Dinge wie Toilettengänge nicht verrichten dürfen, maximal eine



bereitgestellte Dixi-Toilette nutzen können mit fehlender Möglichkeit, sich die Hände zu waschen, dass keine Aufenthalts- oder Sozialräume genutzt werden können. Das ist ein Punkt, den wir als nicht würdevollen Umgang und auch maßgeblich für die Arbeitsbedingungen und die Attraktivität des Berufes sehen. Wir haben gerade gehört, dass es momentan kein Verbot zum Be- und Entladen gibt. Das HGB sieht es anders vor. Aber wir haben auch die Ausführung von Herrn Binneböbel gehört, dass es immer wieder vertragsrechtliche Vereinbarungen gibt, in denen doch diese Be- und Entladetätigkeit aufgenommen wird. Das sollte unserer Auffassung nach ausgeschlossen werden. Deshalb plädieren wir auch im Zweifel für ein rechtskräftiges Verbot des Be- und Entladens oder den Ausschluss, solche Vereinbarungen dienstvertragsrechtlich zu regeln. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke schön! Dann hat jetzt Herr Kernke das Wort. Auch er hat für eine Frage maximal vier Minuten Zeit. Bitte schön!

**Andreas Kernke** (Berufskraftfahrer): Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete! Ich soll die Situation auf den Rastanlagen beschreiben. Da gibt es verschiedene Gesichtspunkte. Wenn ich von der Ladung komme und auf dem Weg zum Kunden bin, muss ich erst mal beachten, dass ich versuche meine Lenkzeiten möglichst voll zu fahren. Dazu bin ich im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten arbeitsvertraglich verpflichtet. Das heißt, ich kann mir nicht immer aussuchen, ob ich eine Rastanlage mit Tankstelle und Duschmodöglichkeit bekomme oder auf einem einfachen Parkplatz Feierabend machen kann. Das ist das erste Problem. Das zweite Problem ist: Ich komme abends auf einer Raststätte mit Tankstelle und Duschmodöglichkeit an. Wenn ich es schaffen sollte – was fast unmöglich ist –, dort einen Parkplatz zu bekommen, dann werde ich versuchen, duschen zu gehen. Die Duschen werden um diese Zeit, in der Regel ab 20, 21 Uhr nicht mehr gepflegt. Das heißt, sollte ich überhaupt Zugang zu dieser Dusche bekommen, werde ich in einer schmutzigen, dreckigen Dusche duschen müssen und wenn ich Pech habe, nicht sauberer rauskommen, als ich da reingegangen bin. Wenn ich dann nach dem Duschen was essen möchte, die Raststätten, die Küchen werden um diese Zeit zu sein. Seit der Corona-Pandemie ist das Gang und Gäbe. Und das ist bisher noch nicht wieder geändert worden. Um 21 Uhr sind

die Restaurants auf Autobahnraststätten geschlossen, vielleicht ist auf dem Autohof noch was möglich, aber auf der Autobahnraststätte nicht. Und wenn ich dann etwas bekomme, muss ich das von meinen 28 Euro Spesen bezahlen, die jetzt schon den ganzen Tag haben reichen müssen. Die werden nicht reichen, wenn ich alleine 12 Euro für das Frühstück auf dem Autohof oder der Raststätte bezahle. Ein normales Frühstück! Das ist die eine Seite. Die andere Seite ist die, dass ich sehr häufig abends um diese Zeit, also um acht bis neun Uhr, überhaupt keinen Parkplatz mehr finde, dass ich also von Parkplatz zu Parkplatz springe und irgendwann in die Situation komme, wo ich meine Lenkzeiten oder meine mögliche Arbeitszeit überschreite. Ich werde immer müder, es fällt mir schwer, mich zu konzentrieren. Ich bin den Tag 500 bis 600 Kilometer gefahren. Es ist dann auf diesen engen Raststätten nahezu unmöglich, sich da „durchzuzirkeln“. Was sagen andere dazu? Ich erlebe es oft von den Kollegen, dass die von ihren Unternehmen genötigt werden, wirklich bis zum bitteren Ende zu arbeiten und dass es dann eigentlich gar nicht mehr möglich ist, im Rahmen der Gesetze zu arbeiten. Ich bemühe mich selbst, das noch zu machen. Das heißt, ich werde eine Stunde bevor meine Arbeitszeit ausläuft oder sogar früher mit der Parkplatzsuche anfangen. Viele Kollegen haben diese Möglichkeit nicht. Sie müssen bis zum Ende fahren. Und dann entstehen diese Situationen, dass sie auf den Autobahnraststätten in den Einfahrten stehen oder in Gewerbegebieten im Halteverbot. Sie versuchen sich überall hinzustellen, in Nothaltebuchten auf der Autobahn und so weiter, weil eben nichts mehr da ist, wo man parken kann.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Olligschläger das Wort. Er hat zwei Fragen bekommen. Sie haben jetzt maximal acht Minuten.

**Markus Olligschläger** (BWVL): Vielen Dank. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses, verehrte Kollegen, vielen Dank dafür, dass ich heute an der Ausschusssitzung teilnehmen darf und mit meinem vermeintlichen Sachverstand ein bisschen zu dem Thema beitragen darf, das, wie ich meine, eigentlich das Ergebnis einer aufgeschobenen Krise ist. Denn das Thema ist seit vielen, vielen Jahren bekannt. Mehr als zehn, vielleicht 15 Jahre haben sich diese Sachverhalte aufgestaut. Ich möchte Ihnen dies



aus meiner Perspektive heute schildern. Meine Perspektive ist, dass ich als Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik Mitgliedsunternehmen vertrete, die in ihrer zentralen Tätigkeit Handel betreiben oder Produkte herstellen, aber einen eigenen Bereich, Hilfstätigkeiten, im Bereich der Logistik ausüben. Das heißt, sie betreiben Werkverkehr. In der Summe sind das immerhin fast 50 Prozent der Güterkraftverkehr ausführenden Unternehmen in Deutschland. Die anderen etwa 51 Prozent sind Spediteure und Frachtführer. Ich verfüge außerdem über Erfahrung aus mehreren Jahren als Leiter einer staatlich anerkannten Ausbildungsstätte und viele Jahre als Dozent für Sozialvorschriften und digitale Tachographen im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation. Da habe ich mehrere tausend Fahrer sprechen dürfen und Unternehmen kennengelernt. Und das, was ich bisher gehört habe, ist vor allen Dingen ein Eindruck über die Situation, wo immer wieder gesagt wird "die Fahrer" oder "die Unternehmen". Es wird also sehr viel mit Pauschalisierungen gearbeitet. Und aus meiner Erfahrung muss man das Ganze schon etwas differenzierter betrachten. Ich würde einfach gerne anfangen mit dem Werkverkehr. Herr Rehmaier, Sie hatten die Frage gestellt, ob es auch positive Beispiele gebe. Was tun Unternehmen dafür? Als ich noch nicht mit dem Werkverkehr so intensiv zu tun hatte, habe ich immer mit einem leicht eifersüchtigen Auge dahin geschaut. Denn tatsächlich, Herr Binnebösel, Sie haben es schon angesprochen, gerade im Werkverkehr sind die Fahrer Vertreter des Unternehmens. Sie sind der Kontakt zum Kunden und das zeigt sich nicht nur in einer einheitlichen Bekleidung, sondern auch in sehr viel mehr Integrationsbemühungen in das Unternehmen, wo sich intensiv um die Fahrer gekümmert wird. Ich nehme ein Beispiel: Wir haben ein Mitgliedsunternehmen, das sich tatsächlich um die Schlafaussetzer der Fahrer kümmert, also die sogenannte Schlafapnoe. Und auch bei Fahrern gibt es Müdigkeit über den Tag, die natürlich noch viel größere Schäden und Folgeschäden haben kann als im normalen Leben. Ich falle maximal in meinen Bleistift. Bei einem Fahrer, der 40 Tonnen fährt, sind die Schäden erheblich größer und diese Unternehmen haben zum Beispiel zusätzliche Steckdosen in die Fahrer-Cockpits eingebaut, um dort die Schlafmasken anstecken zu können, damit die Fahrer einen durchgängigen Schlaf

haben und am nächsten Tag ausgeruht sind. Das betrifft nicht nur den Werkverkehr. Das sind wirklich tolle Beispiele. Und ich komme mir vor wie der Rufer in der Wüste, aber vielleicht noch für den gewerblichen Güterkraftverkehr: 2006 ist der digitale Tacho eingeführt worden. Es gibt Unternehmen, die haben sich schon frühzeitig um die Schulung der Fahrer bemüht. Das Gerät ist auch wieder mal ein Beispiel, dass man solche Geräte nicht empathisch, fahrerorientiert entwickelt, sondern die werden einfach eingebaut. Keiner kann damit wirklich umgehen, bis dann die Bußgelder purzeln. Und dieses Unternehmen hat sich sehr intensiv darum bemüht und hat viele Schulungen durchgeführt. Da gibt es Qualitätsmanager, die sich darum kümmern. Jüngst hat ein großes Logistikunternehmen in Süddeutschland den zentralen Standort eröffnet und ein Fitnessstudio 24/7 für alle Beschäftigten mit eingebaut. Und last but not least für die Verloader: Ich war Anfang vergangener Woche bei einem großen Mitglied und habe ein bisschen mal gefragt, wie es denn hier an der Rampe so zugeht bzw. wie im Unternehmen mit den Kraftfahrern umgegangen wird. Daraufhin wurden mir Duschen gezeigt, mir wurden sanitäre Anlagen gezeigt. Die Fahrer dürfen auch in die Betriebskantine, im Warteraum war ein Fernseher aufgestellt. Gerade lief – ich weiß nicht mehr welches – ein Fußballspiel und sie dürfen auch die Tankstelle benutzen – AdBlue dort – und kriegen am Ende sogar noch ein Fahrerbier. Wie mir gesagt wurde, war auch vor kurzem erst jemand aus dem Verkehrsausschuss zu Besuch und hat sich davon selbst überzeugen können.

Was das Be- und Entladen anbelangt: Die Situation in Spanien ist geprägt von vielen Ausnahmen. Das ist ein Eingriff in die Privatautonomie, da muss man genau hinschauen. Die Spanier haben das vielleicht auch gemacht, denn so pauschal wie es zum Teil angeklungen ist oder wie es berichtet wird, ist es nicht geregelt. Mittlerweile gibt es auch in Spanien eine schwarze Liste. Ob das am Ende so zielführend ist, möchte ich bezweifeln, denn ich glaube, es ist sinnvoll, hier für das Image insgesamt etwas zu tun und Gräben nicht noch weiter auszuheben, die sich über viele Jahre vielleicht entwickelt haben, sondern man sollte versuchen, sie zuzuschütten. Die Frage ist: Wer läßt dann am Ende ab? Personal auf der Rampe gibt es ja auch nicht irgendwo frei zur



Verfügung. Das wusste man in Spanien. Auch deswegen hat man versucht, den Rampenbetreibern mehrere Monate Vorlauf zu geben. Nichts desto trotz, Be- und Entladen kann vereinbart werden, egal in welcher Form, AGB oder was auch immer. Oft geht das auch nicht anders, weil die transportierten Güter das zwingend notwendig machen. Denken Sie einfach mal an die Fahrzeuge, hochwertige Güter, Schüttgüter zum Beispiel oder an den allseits bekannten Mitnahmestapler, das ist schon ein Teil des Ganzen. Aber was würde grundsätzlich dagegen sprechen, das nicht auch als Mehrwert zu betrachten, als Mehrwert, den auch der Fahrer leisten kann? Natürlich nur gegen entsprechende Bezahlung. Das ist ja eine Dienstleistung und die muss honoriert werden. Das Prinzip, dass man alles haben kann, es aber nichts kosten soll, das ist kontraproduktiv, wenn man das Image der gesamten Branche verändern möchte. Letztendlich ist die Ladungssicherung zu erwähnen. In dem Zusammenhang, der Fahrer ist für die betriebssichere Fahrt verantwortlich. Der kann nicht mehr eine halbe oder Dreiviertelstunde spazieren gehen und dann zurückkommen und feststellen, dass die Antriebsachse um zwei Tonnen überladen ist. Da muss man sicherlich noch mal entscheiden, ob das Ganze im Fern- oder Nahverkehr mit den Pausen kombiniert werden kann. Der letzte Aspekt bezog sich auf die Lenk- und Ruhezeiten. Das ist ja auch schon öfter angeklungen. Man kann natürlich eine Tour planen. Wenn man dann allerdings weiß, dass man zum Beispiel am Dreieck Heumar um Köln herum morgens vor sechs durch sein muss, ansonsten schmeißt einem das die gesamte Tagesplanung durcheinander, dann ist das eine Ursache, die weniger bei den Fahrern und bei den Beamten zu suchen ist – die müssen es am Ende ausbaden –, sondern die ist schlicht und ergreifend in der schlechten Infrastruktur zu suchen. Ich denke, wir sollten integriert gemeinsam versuchen, Lösungen zu suchen, nicht radikal. Und ich glaube, es hat sich viel getan. Es hat sich ein Umdenken breitgemacht, auch auf der Verladeseite. Ich könnte noch etliche Beispiele bringen. Aber wenn es die Zeit jetzt nicht hergibt, dann vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke, Herr Olligschläger! Dann hat jetzt Herr Richter das Wort. Er hatte auch zwei Fragen und hat nun maximal acht Minuten.

**Berthold Richter** (Halsped GmbH): Einen guten Tag und vielen Dank für die Einladung. Ich will mal mit der Situation an den Rampen beginnen. Und da möchte ich mich ausschließlich auf Dinge beziehen, die wir in unserer Firma selber erlebt haben. Ich will mal mit einem positiven Beispiel anfangen. Es gibt einen großen Online-Versandhändler, der seinen Hauptsitz nicht in Deutschland hat, der hat das wirklich perfekt organisiert. Da kommt man an die Rampe, da wird man von A bis Z beladen. Da muss der Fahrer überhaupt nichts machen, da kann der Fahrer im Aufenthaltsraum Platz nehmen und da gibt es sogar den Kaffee und Getränke gratis. Also das ist für den Fahrer wirklich eine optimale Situation, wo man sich mit diesen Zusatzaktivitäten überhaupt nicht befassen muss. Und auch hier in diesem Unternehmen laufen die Be- und Entladung zu einem großen Teil sehr pünktlich ab. Das ist eigentlich ein Beispiel, wie vernünftige Logistik auch funktionieren kann. Aber es gibt natürlich auch die anderen Beispiele, die teilweise katastrophal sind. Fangen wir mal damit an: Wir laden in Nürnberg, starten mit voller Fahrtzeit nach Sachsen-Anhalt und brauchen insgesamt bei einem Lebensmittelhändler 17 Stunden – 17 Stunden! –, um den Lkw leer zu bekommen, müssen wir mehrfach die Rampe wechseln, müssen uns dann noch im Palettenlager anstellen, um dann noch irgendwo 50 Kilometer weiter falsch verladene Ware abzustellen. Das sind natürlich unhaltbare Situationen. Beim anderen Lebensmittelgroßhändler, da ist es nicht damit getan, dass man die Ware vom Lkw runterfährt, sondern dann fährt man mehrere hundert Meter durch die Halle quasi vor das Regal. Da muss man sich die Frage stellen, wann es soweit ist, dass man den Firmen noch die Regale einräumt. Das geht überhaupt nicht! Bei einem Lebensmittel-discounter kommt man im Hochsommer mit einer Partie TK-Ware – also gefrorene Ware –, da ist man in einem auf unter null Grad abgekühlten Bereich, ohne jede Schutzkleidung, und muss dort über Stunden den Trailer abladen. Das sind auch Zustände, die eigentlich inakzeptabel sind. Dann hatten wir eine Getränkefirma, da mussten sämtliche Paletten vor dem Verladen gescannt werden, versehen mit dem Hinweis, wenn man eine Palette vergisst zu scannen, räumt man den ganzen Lkw wieder aus. Und dann mussten noch irgendwelche Spanplatten von den Paletten abgestapelt werden, schwere Spanplatten. Das



sind alles Dinge, die im Prinzip mit dem Job, den ein Lkw-Fahrer hat, eigentlich gar nichts zu tun haben und wo sehr dreist auf Kosten der Speditionen und der Fahrer Arbeiten, die eigentlich Sache dieser Firmen wären, auf die Branche verlagert werden. Dann gab es auch wieder einen Discounter in Brandenburg, da hat man zwar nach einer Stunde den Lkw entladen, muss aber sage und schreibe fünf Stunden auf die Papiere warten, weil einfach viel zu wenig Personal da ist, das die Ware kontrolliert. Und wir erleben es natürlich auch immer wieder, dass selbst gebuchte Termine um Stunden überschritten werden, sodass man im Prinzip dort über Stunden wartet, ohne dass man an die Rampe kann und so dass dadurch sämtliche Terminpläne nicht mehr eingehalten werden können. Im Ergebnis würde ich sagen, dass es vernünftig wäre, wenn der Gesetzgeber es den Speditionsfirmen verbieten würde, die Entladung vorzunehmen und das im Prinzip so regeln würde, wie es in Portugal oder Spanien geregelt ist. Weil man einfach sagen muss, es wird in viel zu vielen Fällen dreist ausgenutzt, ohne dass dort irgendwo ein Euro extra gezahlt wird. Im Gegenteil, die Fahrer werden dann noch beschimpft oder werden genötigt, wenn sie es nicht machen, können sie vom Hof fahren oder sie kriegen Hausverbot oder bleiben bis zum nächsten Tag stehen. Es wäre meines Erachtens schon geboten, dass der Gesetzgeber hier handelt und im Interesse der Fahrer sowohl Höchstzeiten vorgibt, bis wann ein Lkw entladen sein muss. Und da sind wir uns sicher alle einig: 17 Stunden für einen Lkw von 33 Paletten, das ist wirklich ein bisschen viel und ich meine, wenn man sich dazu durchringt, entsprechende Gesetze wie in Spanien oder Portugal einzuführen, dann werden das die Fahrer bestimmt auch begrüßen.

Dann zu den Parkplätzen: Ich meine, das Thema Parkplätze ist aktuell wirklich das Mega-Thema, dass es an allen Ecken und Enden an Parkplätzen fehlt. Ich meine, man muss positiv feststellen, dass in letzter Zeit doch an verschiedenen Ecken neue Parkplätze entstehen und dass auch Initiativen privat finanzierter Parkplätze bundesweit gefördert werden. Das ist alles gut und wichtig, aber das muss natürlich über Jahre weitergehen, weil der Mangel nicht von heute auf morgen abgebaut werden kann. Was Stellplätze betrifft: Auf den Autobahnen wäre es gegebenenfalls vernünftig, dass man ab einer bestimmten Zeit ein Entgelt nimmt, weil es natürlich so ist, dass auch viele

Lkws nicht nur neun oder elf Stunden auf der Autobahn stehen, sondern manchmal auch – weil der Autobahnparkplatz kostenlos ist – tagelang rumstehen. Einen krassen Fall hatten wir letztes Jahr um Weihnachten irgendwo im Nürnberger Raum. Da hatte eine Firma mehrere Dutzend Parkplätze über Wochen blockiert, als die Fahrer nach Hause gefahren sind – irgendwohin, keine Ahnung, wo sie herkamen –, aber wo dann einfach diese Plätze von einer Spedition über Wochen blockiert wurden. Und in jeder Hinsicht wäre es sicherlich nicht ganz verkehrt, wenn man dort vielleicht eine Gebühr nähme. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Richter! Jetzt hat Herr Schneider Wort. Er hatte eine Frage, also maximal vier Minuten Zeit. Bitte schön!

**Mark Schneider** (Berufskraftfahrer): Zunächst möchte ich mich bedanken, dass ich heute hier sein darf. Die Frage an mich war: Wie sehen Sie Ihre Position in der Gesellschaft? Und ich glaube, es ist nicht zu viel gesagt, wenn ich sage, wir sind am Rand der Gesellschaft. Wir sind die, die ausgebremst werden, die nicht wahrgenommen werden, die beschimpft werden, die teilweise auch – tatsächlich habe ich das selbst schon erlebt – während der Fahrt mit Dingen beworfen werden. Dabei sind die Lkw-Fahrer eigentlich diejenigen, die helfen, wenn es notwendig ist. Ich denke an die Flutkatastrophe im Ahrtal, wo sehr schnell, sehr viele zusammengekommen sind und geholfen haben. Ich denke an Benefiztouren. Ich denke an Geschichten, wo man einfach auch versucht, Menschen das Leben schöner zu machen. Ich persönlich bin mit meinem Lkw an eine Schule gefahren, habe Kindern gezeigt, wo die Gefahrensituationen beim Lkw sind. Das ist eigentlich nicht meine Aufgabe. Wir tun das in unserer Freizeit. Wir tun das nebenbei. Es gibt eine tolle Aktion: "Blicki blickts", die auch Lkw-Fahrer benötigt, um Verkehrserziehung zu machen. Ich habe das zu meiner Zeit noch von der Verkehrspolizei gelernt. Aber wir wissen – das wurde in dem Gremium auch schon öfter gesagt –, dass auch da Personal-mangel herrscht. Und die machen das einfach nicht mehr, also machen wir es. Warum tun wir das? Weil wir uns unserer Verantwortung bewusst sind. Wir wissen, was es bedeutet, mit einem 20 Meter langen Lkw mit 40 Tonnen durch Berlin zu fahren. Wir sind uns dessen im Klaren und wissen auch, was das für Gefahren birgt. Und wir wollen



alle, dass wir gut ankommen. Schön wäre tatsächlich ein kleines bisschen Entgegenkommen, ein kleines bisschen Dankbarkeit. Wir haben in der Corona-Zeit gelernt, wie schnell das hohe Haus sehr viel Geld zur Verfügung stellen kann. Wir Lkw-Fahrer kommen uns einfach vergessen vor. Wir kommen uns tatsächlich vergessen vor. Der Kollege Kernke hat es sehr deutlich gemacht, was das auf den Autobahnen für uns bedeutet: Parkplatzsituation, Rastplatzsituation, zu wenig; wenn da, dann furchtbar unhygienisch. Ich weiß nicht genau, wie da die genaue Situation ist, wie die Verhältnisse sind, aber die Autobahnen gehören dem Bund. Es ist eigentlich Sache des Bundes, hier Abhilfe zu schaffen, in meinen Augen. Wir haben an den Rampen die Problematik, dass dort auch einfach Toiletten geschlossen werden, aufgrund der aktuellen Situation. Ich weiß nicht, ob Sie meine Stellungnahme gelesen haben. Mich hat tatsächlich jemand aufgefordert, auf die Autobahn zu fahren, um auf die Toilette zu gehen. Ich war dort zum Beladen bestellt, also der Kunde hat mich und mein Fahrzeug bestellt. Jetzt fahre ich das Fahrzeug – Staplerzug, ich könnte das theoretisch auch selbst machen, aber es ist nicht mein Job und ich kriege es auch nicht bezahlt. Warum soll ich es tun? Ich sehe das auch für meinen Unternehmer. Die Staplerstunde kostet auch Geld. Warum soll ich den Stapler nehmen? Es gibt keinen Grund. Wenn es der Kunde nicht bezahlen will, dann mache ich es auch nicht. Wir sind geschunden. Ich bin eigentlich der Gejagte, muss ich ganz ehrlich sagen. Ich bin ein sehr gut ausgebildeter Mensch. Ich hab zwei Ausbildungen. Ich habe einen Meistertitel und habe mich irgendwann dazu entschieden, Lkw-Fahren zu gehen in der Hoffnung, dass ich tatsächlich jemand bin, der viel kontrolliert wird, um einen vernünftigen Beruf zu haben. Und ich wurde massiv enttäuscht. Und ich glaube, da ist der Gesetzgeber gefordert zu sagen, diese Enttäuschung darf nicht fortgeführt werden, weil anders kriegen wir den Fahrer-mangel nicht in den Griff. Wir haben furchtbar tolle Gesetze. Wir haben zu wenige Leute, die es kontrollieren. Es gibt mehr Siegel für fairen Kaffee als für fairen Transport.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Und als letzter Beitrag in dieser Runde, Herr Wahl, maximal acht Minuten zu den beiden Fragen.

**Michael Wahl** (Faire Mobilität): Guten Tag. Vielen

Dank für die Einladung! Mein Name ist Michael Wahl. Ich arbeite für eine Beratungsstelle des Deutschen Gewerkschaftsbundes. Ich glaube, das sollte ich kurz erwähnen. Wir machen arbeits- und sozialrechtliche Beratung für Menschen aus Osteuropa in allen Branchen. Ich mache selber fremdsprachliche Beratung auf Polnisch. Wir als Team gehen seit 2017 immer wieder auf Lkw-Parkplätze und sprechen Menschen an, die nicht in unsere Beratungen kommen, weil sie gar nicht glauben, dass sie in Deutschland Rechte haben. Das sind Lkw-Fahrer mit Arbeitsverträgen im Ausland. Das heißt, ich habe einen Einblick in Arbeitsrealitäten, die wir als gesamtes Team haben. Und wir haben als gesamtes Team Einblicke in Arbeitsverträge aus dem Ausland, also Subunternehmer, die für Großunternehmer aus Deutschland fahren. Ich glaube, die Perspektive dieser Menschen, die dann am Ende Lkw fahren, ist bisher in diesem Ausschuss noch nicht ganz so zum Tragen gekommen. Deswegen freut es mich, dass wir das präsentieren können. Es ist so, dass diese Menschen ausgenutzt werden und im Grunde genommen mit ihnen eine ganze Branche kaputt gemacht wird. Ich möchte deswegen ganz kurz auf ein grundlegendes Thema eingehen: Für Lkw-Fahrende heißt Arbeiten im Lkw auch immer Leben im Lkw. Ich glaube, wir haben hier schon gute Beiträge dazu gehört, was Leben bedeutet. Das hängt damit zusammen, dass die rechte Spur der Autobahnen und die Parkplätze die modernen Lager sind. Speditionen und Unternehmer können Lkw und deren Anhänger extrem flexibel durch Europa schicken. Es wird am Ende in einer Auftraggeberkette der Unternehmer beauftragt, der am flexibelsten und vor allem am billigsten ist. Die größten Gewinner sind die Verlader, also häufig Großunternehmen aus Deutschland. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen, die diese Arbeit machen, sind katastrophal. Man kann es nicht anders sagen. Für faire Arbeits- und Lohnbedingungen müssten Facharbeiterlöhne gezahlt werden. Es müssten angemessene Verpflegungs- und Übernachtungspauschalen zum Standard gehören. Das ist heute nicht der Fall. Viele Fahrer aus dem Ausland haben, vereinfacht gesagt, immer dann, wenn sie im Auftrag deutscher Verlader fahren, das Recht auf den in Deutschland gültigen Mindestlohn. Ich glaube, das ist auch allen hier klar. Wir beobachten aber vor allem zwei



Tendenzen, diesen Mindestlohn ständig zu umgehen. Es werden zum einen nicht alle Arbeits- und Bereitschaftszeiten aufgezeichnet. Das hat Gründe und der Hauptgrund ist, der Unternehmer verdient dann Geld, wenn das Auto rollt. Um Touren so flexibel wie möglich planen zu können, halten Unternehmer ihre Lkw-Fahrer 13 bis 15 Stunden am Tag in Bereitschaftszeit. Das ist der Arbeitstag eines Lkw-Fahrers. Gleichzeitig berichten viele Lkw-Fahrer – und das hat Andreas Kernke auch schon gesagt –, dass sie angewiesen werden, Arbeits- und Bereitschaftszeiten als Pause zu registrieren. Wenn wir Fahrerkarten auslesen, um arbeitsrechtliche Beratung machen zu können, sehen wir die Konsequenz. Häufig sind maximal zehn Stunden als vergütungspflichtige Zeit erfasst. Bereitschaftszeiten müssen bezahlt werden! Die sind aber häufig nicht nachweisbar. Am Ende kann der Unternehmer am günstigsten wirtschaften, dessen Fahrer am wenigsten aufzeichnen. Das ist im Grunde genommen ganz einfacher Lohnbetrug über schlechte Aufzeichnungen. So kommen wir aber zu anderen Systematiken. Jedem sollte klar sein, Verpflegungspauschalen, Übernachtungspauschalen und Reisekosten sind keine Lohnbestandteile. In dieser Branche ist das überhaupt nicht klar. Deutsche Arbeitgeber werben aktuell unter unseren ratsuchenden Menschen mit 2.000 bis 2.400 Euro netto an. Auf der Lohnabrechnung sehen wir, was damit gemeint ist. Das ist eine Kombination aus Verpflegungsmehraufwand und Mindestlohn. Eine Übernachtungspauschale suchen Sie dort vergeblich. Es wäre möglich, die zu zahlen, acht Euro am Tag steuerfrei. Das ist nicht einfach nur, den Menschen ein bisschen mehr Geld zu geben, das sind die deutschen Arbeitsverträge. Es wird aber ständig so getan, als wären die Spesen ein Gehaltsbestandteil. Überstunden werden nicht vergütet. Andere Arbeitsangebote bekommen unsere Ratsuchenden von Unternehmern aus Osteuropa. Auch diese Fahrer werden quer durch Westeuropa geschickt, meist im Auftrag von Verladern aus Westeuropa. Auch die haben den Mindestlohnanspruch. Die osteuropäischen Arbeitgeber verrechnen aber den Mindestlohn sehr häufig mit Spesen. Bis zu zwei Drittel von dem, was eigentlich versicherungspflichtiger Lohn sein sollte, wird in Spesen ausgezahlt. Wir beobachten auch, dass ausländische Arbeitgeber genauso Probleme haben, Personal zu finden.

Deswegen weichen sehr viele dieser Fuhrunternehmen – und das sind riesige Flotten inzwischen – auf Drittstaaten aus: Ukraine, Belarus sind ein Trend gewesen. Wir reden heute von Recruiting in Kirgisistan, Kasachstan, Usbekistan, Moldawien, auf den Philippinen oder in Indien. Diese Beschäftigungsgruppe wird mit Tagespauschalen von 70 bis 90 Euro gelockt. Die Fahrer – das muss man ganz deutlich sagen – haben keine Ahnung davon, welche Anteile ihres Entgelts Lohn und welche Spesen sind. 70, 90 Euro ist ungefähr die Spanne. Da sind die Spesen drin. Die verstehen ihren Arbeitsvertrag nicht. Sie verstehen ihre Lohnabrechnungen nicht. Häufig kriegen sie gar keine Lohnabrechnung. Auf dem Papier werden Menschen gezwungen, Dinge zu unterzeichnen, von denen sie nicht wissen, was es ist. Und wer so bezahlt wird, der kann sich auch gewisse Dinge auf der Fahrt nicht leisten. Vor allem, wenn sie so teuer sind wie in Deutschland. Wer in Spesen bezahlt wird, der überlegt ganz genau, gehe ich duschen oder sende ich das Geld zu meiner Familie, die darauf setzt, dass ich in Westeuropa gut bezahlt werde. Wenn wir im Sommer auf Raststätten Lkw-Fahrer ansprechen, dann sehen wir häufig, dass da so eine Camping-Dusche rumliegt, weil man sich eben das Duschgeld spart. Im Winter treffen wir Fahrer, die ihre Wäsche unter der Motorhaube aufhängen, dann den Lkw-Motor anmachen, damit das überhaupt trocknet. Ganzjährig sehen wir Fahrer Wasserkäner über die Parkplätze schleppen, um ihr Geschirr, ihre Wäsche und so weiter unter dem lauen Strahl des Käners sauber zu machen. All das macht niemand freiwillig. Das machen Facharbeiter, weil ihr Geld nicht für ein menschenwürdiges Leben auf der Autobahn reicht. Möchte man diese Zustände verändern, müssen sich vor allem zwei grundlegende Sachen ändern. Zum einen müssen Facharbeiterlöhne bezahlt werden, angemessene Spesen, Übernachtungspauschalen auch für das Schlafen im Lkw und die Taxifahrt zum Hotel. Wir erwarten auch, dass die verladenden Unternehmen, die beauftragenden Unternehmen stärker in die Verantwortung genommen werden, dass das auch beim Fahrer wirklich ankommt. Dann möchte ich noch mal ganz kurz auf die Probleme eingehen. Drei Vorschläge: Rastplätze ohne Tankstellen an der Autobahn und Landstraßen müssen vernünftige Sanitäreinrichtungen bekommen. Man kann dafür nach



Polen schauen. Dort entsteht gerade ein Netz solcher Raststätten mit Sanitäreinrichtungen, die 24 Stunden gereinigt werden. Industriegebiete müssen Bauvorschriften bekommen, bei denen die Lebensrealität von Lkw-Fahrern mitgedacht wird, Parkplätze, Sanitäreinrichtungen und so weiter. Und Parkplätze, die wir uns vorstellen, brauchen mindestens einen Mülleimer, befestigte Gebäude mit Duschen und Toiletten, die beheizt werden. Gut wären Einkaufsmöglichkeiten, Waschsalons, befestigte Kochgelegenheiten.

Ich bin jetzt ein bisschen über der Zeit. Es tut mir leid. Ich konnte noch nicht auf die Rampenthematik eingehen. Ich glaube, dazu ist hier aber auch viel gesagt worden. Wenn so ein Verbot kommt – und das möchte ich als letzten Punkt setzen –, müssen wir natürlich ganz sicher sein können, dass die Fahrer ihre Arbeits- und Bereitschaftszeiten aufzeichnen können, damit sie dafür auch einen Lohn bekommen. Das hat der Kollege Binneböbel ja auch gesagt. Es ist trotzdem Arbeitszeit, auch wenn sie es selbst nicht verlangen.

**Vorsitzender:** Dann kommen wir in die zweite Fragerunde und dann darf ich wieder für die SPD-Fraktion anfangen.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Dann können Sie ja gegebenenfalls bitte gleich nochmal in einem Beitrag auch Ihre konkreten Forderungen skizzieren. Denn wir sind jetzt hier in einer Reihe von Anhörungen, wo wir nächstes Jahr ran wollen. Dass Sie uns nochmal schildern, auch als Ergebnis dessen, was hier bereits aus den verschiedenen Richtungen gesagt wurde, angefangen vom HDE bis zum Herrn Kernke und Herrn Keller oder Herrn Olligschläger. Und die gleiche Frage nach konkreten Forderungen auch an Sie, Herr Schneider.

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

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, werte Herren! Zunächst auch von unserer Seite ganz herzlichen Dank an Sie, sehr geehrte Sachverständige, dass Sie heute hier sind und auch unsere Fragen beantworten. Vieles wurde bereits aufgegriffen, die Problemlagen auch entsprechend geschildert. Ich frage Herrn Prof. Dr. Engelhardt: Die Situation allgemein in der Branche, was sind aus Ihrer Sicht die größten Probleme – auch aus Sicht

der Fahrerinnen und Fahrer – der Mitgliedsunternehmen, die Sie vertreten? Was hat die Branche bereits getan, also die Verbände, aber auch die Speditionen? Und welche Maßnahmen kann die Politik jetzt schnell ergreifen? Sicherlich wird es auch Maßnahmen geben, die vielleicht erst mittel- und langfristig greifen. Was können wir tun, um hier entgegenzuwirken, um möglicherweise auch bessere Standards zu erreichen? Es wurde vorhin angesprochen, ein Gütesiegel. Ich fand das Bild sehr treffend von Ihnen, um hier besser voranzukommen. Uns allen ist schon klar, dass die Branche systemrelevant ist und Güterverkehr entscheidend auch über die Straße läuft. Und deshalb müssen wir hier aktiv handeln und vorwärts kommen. Wie bewerten Sie das aus Ihrer Sicht, aus Sicht ihrer Mitgliedsunternehmen? Herzlichen Dank!

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Kollege Gastel das Wort für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich möchte noch eine Anmerkung machen. Als wir vor Ort an einem Rastplatz waren, drei MdB meiner Fraktion, da wurde uns aus anderen Ländern berichtet, dass es da Rastplätze gibt, wo nach der Einfahrt und vor der Ausfahrt jeweils ein Kreisverkehr ist, was den Vorteil bringt, dass man dann nochmal zurückfahren kann, um vielleicht den zweit- oder drittbesten Parkplatz zu nehmen. Weil man ja oft nicht weiß, ob da noch ein besserer kommt oder nicht. Aber wenn man durchgefahren ist, dann kann man nur noch regelwidrig parken, schlecht parken oder eben den Rastplatz wieder verlassen, aber man kann nicht zurückfahren. Das wäre vielleicht auch noch eine Anregung für die Zukunft, wie man Rastanlagen entsprechend gestalten kann. Ich möchte Herrn Kernke die Frage stellen, wie er das mit dem Wasserzugang an den Rastplätzen wahrnimmt. Das war ja für uns die Überraschung, dass das ein so schwieriges Thema ist. Was für Erfahrungen haben Sie? Und haben Sie vielleicht, Herr Kernke, auch Erfahrungen mit Rastplätzen, von denen Sie sagen, das ist vorbildlich, da gucke ich immer, wenn ich unterwegs bin, dass ich es bis dahin schaffe, weil da das und das gegeben ist, sei es im Inland oder im Ausland. Können Sie uns bitte schildern, was diese Rastplätze aus Ihrer Sicht entsprechend gut machen? Dann habe ich



eine Frage an den Handelsverband, Herrn Binneböfel. Ich würde gerne von Ihnen wissen, wie das mit den Sanitäreinrichtungen an den Rampen ist, was man da tun kann, was Sie da als Verband tun können, um die Situation zu verbessern. Ob Sie aus Ihrer Sicht – jetzt nachdem sich die Corona-Lage etwas entspannt bzw. verbessert hat –, wenn neue Anlagen gebaut werden, ob die dann anders gebaut werden, sodass dann der Zugang zu den sanitären Anlagen leichter möglich ist. Was sind die Gründe für die Probleme? Was tun Sie als Verband? Und was kann getan werden, wenn neu gebaut wird, wenn investiert wird, um die Situation der Lkw-Fahrerinnen und -fahrer zu verbessern, was Pausenzeiten, aber eben auch Hygiene angeht?

**Vorsitzender:** Danke! Für die FDP-Fraktion hat der Kollege Lenders das Wort.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank! Die letzte Frage hat der Kollege von den Grünen jetzt vorweg genommen. Die hätte ich Herrn Binneböfel auch gestellt. Aber das gibt mir dann die Gelegenheit vielleicht einen Punkt nochmal zu vertiefen. Herr Binneböfel, darauf können wir vielleicht nochmal ein Augenmerk werfen: Wir haben beide von der Wertschöpfung gesprochen. Jetzt müssen Sie vielleicht auch mal erklären, was es denn ist. Wir haben einen Besteller und einen Lieferanten. Da werden die Frachtbedingungen vereinbart. Dann ist es genau so, was Sie eben gesagt haben, im HBG geregelt: frei, frei Haus, unfrei, freier Verwendungsort. Was vielen überhaupt nicht bekannt ist, dass es auch der Moment des Gefahrenübergangs ist. Was für mich eigentlich ein Präzedenzfall ist, dass man diese Dinge auch viel stärker in die Ausbildung von Frachtführern, aber auch der Mitarbeiter, die an der Rampe beschäftigt sind, verankern müsste. Was jetzt hier immer wieder anklingt, würde ja eigentlich dem nahe kommen, dass es nur noch die Möglichkeit gibt, unfrei zu liefern. Aber in diesem Dreiecksverhältnis ist es der Spediteur. Der Frachtführer kennt dieses Vertragsverhältnis ja meistens überhaupt nicht. Dem ist das überhaupt nicht klar. Wie würde ich jetzt dazu kommen und sagen: Wir machen jetzt nur noch unfreie Lieferungen möglich? Verlagere ich dieses Problem nur auf den Besteller? Aber der Spediteur weiß immer noch nicht, wie das Verhältnis ist, sondern es wird im Prinzip eine Rech-

nung gestellt. Das Vertragsverhältnis steht ja immer noch nicht, da müsste ich als Besteller eine Spedition beauftragen, die Ware abzuholen. Das wäre allerdings ein Paradigmenwechsel in Deutschland und so nur schwer vorstellbar. Diese Fragen: Wie kann der Frachtführer an diesem Mehrwert beteiligt werden? Wie kann er überhaupt Transparenz darüber bekommen? Welches Recht hat er? Gibt es dort dann eine entsprechende Vergütung? Ist das überhaupt schon mal diskutiert worden – ich sage mal –, den Dritten in dieses Dreiecksverhältnis mit reinzunehmen, dass er auch klar eine Vergütung bekommt?

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt der Kollege Brandes das Wort!

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Danke, Herr Vorsitzender und danke natürlich auch für Ihre Statements und vor allem an die Herrn Richter, Schneider und Kernke, die hier die Situation sehr schön darstellen! Ich finde, da Sie Daseinsvorsorge leisten und im Grunde auch Steuerzahler sind, haben Sie auch das Recht, hier ganz klare Forderungen zu artikulieren, genauso wie Ihre Berufskollegen. Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Dr. Engelhardt. Herr Engelhardt, in Ihrer Stellungnahme fordern Sie mehrere Verbesserungen der Sanitärsituation für Berufskraftfahrer. Sind diese Forderungen komplementär zu sehen, also entweder an der Raststätte oder am Lkw oder hätten Sie da gerne an beiden Stellen eine Verbesserung? Dann hätte ich meine zweite Frage an Mark Schneider. Mich interessieren die Auswirkungen der politisch gemachten Krisen der letzten Jahre auf Ihren Beruf. Gibt es Verschlechterungen durch die Corona-Krise, die Sie feststellen, die sich jetzt wieder verbessern? Oder sind jetzt mit der nächsten Krise, die meines Erachtens auch die Politik zu verantworten hat, der Energiekrise, auch wieder Verschlechterungen festzustellen, zum Beispiel bei den Sanitäreinrichtungen, was die Heizung angeht oder die Warmwasserversorgung? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt der Kollege Lutze das Wort für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Eine Vorbemerkung und dann zwei Fragen. Eigentlich waren es auch vorher zwei Fragen, aber egal. Zur Vorbemerkung: Man muss natürlich auch – im Parlament ist das nun mal so – politische Diskussionen führen. Das ist natürlich nur eine Ursache, dafür



können die Speditionen überhaupt nichts. Die Tatsache ist, dass wir in den Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahren so ziemlich alles an Güterfernverkehr von der Schiene auf die Straße geholt haben und uns dann nachher gewundert haben, dass die Infrastruktur bis hin zur Laderampe und zur Raststätte nicht ausreicht. Ich denke, wenn wir wieder dahin kämen, dass ein Großteil des Güterfernverkehrs auf der Schiene wäre und der Güternahverkehr tatsächlich dann über Speditionen abgewickelt würde, hätten wir eine ganze Reihe von Problemen, zumindest die Zuspitzung in dieser Form heute, nicht. Das sehe ich leider politisch betrachtet in der jetzigen Koalition auch noch nicht so, aber kann ja alles noch werden. Jetzt eine zweite kleine Vorbemerkung, die ich noch habe, das ist diese Geschichte mit der Kostenpflicht. Ich mache da mal ein ganz großes Fragezeichen dran, ob es wirklich Mittel der Lösung ist, bei Rastplätzen irgendwas kostenpflichtig zu machen. Die Beispiele, die da geschildert wurden, ich glaube, solche Speditionen, die das missbrauchen, die zahlen auch keine 50 Euro Gebühren am Tag und lassen ihre Dinger da stehen. Das vielleicht als Vorbemerkung. Vielleicht kann auch der Kollege Keller von ver.di was dazu sagen. Meine Fragen gehen aber dorthin. ver.di hat einen Forderungskatalog aufgestellt dafür, was an Raststätten passieren müsste. Ich glaube, da stimmt auch vieles mit dem überein, was die beiden Vertreter des fahrenden Gewerbes in der ersten Runde schon gesagt haben. Da würde mich nochmal seitens ver.di genauestens interessieren – nachlesen kann jeder –, was so die Hauptschwerpunkte sind. Was muss jetzt tatsächlich auf die Schnelle passieren und was sind Sachen, die man langfristig planen muss, wenn man Raststätten neu anlegt oder bestehende Raststätten ausbaut? Also die Frage wäre: Was kann man jetzt wirklich relativ flott umsetzen? Und was braucht da auch länger? Die letzte Frage, die ich dazu habe, wir hatten vor einigen Wochen ein interessantes Hintergrundgespräch mit Vertretern von Toll Collect. Es würde mich auch die Position von ver.di interessieren, ob Sie da auch eine Variante drin sehen, weil das im Katalog natürlich nicht drin war. Für mich war das auch neu bei dem Toll Collect-Termin, dass Toll Collect natürlich alle möglichen Daten sammelt – das ist in Ordnung – und rein theoretisch auch weiß, wie auf den Autobahnraststätten die Parkplätze belegt sind. Wenn ich als Fahrerin oder

Fahrer – vorhin ist von Herrn Gastel auch der Vorschlag mit dem Kreisel gemacht worden – dort rauffahre, sehe ich ja erstmal nicht, ob da hinten vielleicht in der vorletzten Reihe noch ein Platz frei ist. Weil ich das nicht riskieren will, parke ich vielleicht vorne in der Einfahrt, weil da gerade eine Lücke frei war, stehe aber reichlich dämlich rum. Deswegen würde mich das interessieren, seitens von Herrn Keller. Eine Variante, Toll Collect hier mit ins Boot zu holen, dass den Fahrern Daten zur Verfügung gestellt werden, wo ist was frei auf dem Rastplatz. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Das waren zwei Fragen an Herrn Keller. Jetzt fangen wir wieder alphabetisch an. Zunächst hat Herr Binneböbel vom HDE das Wort. Zwei Fragen wurden an Sie gerichtet, also maximal acht Minuten.

**Ulrich Binneböbel (HDE):** Vielen Dank! Die erste Frage ging in Richtung aktuelle Situation bzw. was kann man im Hinblick auf Sanitär- und Waschräume generell auch im Handel an der Rampe verbessern. Das Thema ist ja nicht neu. Das haben wir tatsächlich auch schon lange benannt. Und ich kann sagen, dass es auch entsprechend bearbeitet wird. Wir haben eben schon Beispiele gehört, wie es funktionieren kann. Herr Olligschläger hatte auch ein positives Beispiel genannt, welche Möglichkeiten heutzutage in modernen Lagerstandorten auch für Fahrer geschaffen werden können oder auch geschaffen wurden. Ich habe zum Beispiel auch von einem entsprechenden Pfortnergebäude gelesen, das natürlich Duschen, Wasch- und Aufenthaltsräume hat, mit entsprechendem Fernsehempfang, und ich glaube, sogar ein Grillplatz wurde da noch angeboten und auch die Teilnahme an entsprechenden Verköstigungen. Handelsunternehmen investieren sehr stark in Logistikinfrastruktur. Der Handel befindet sich ohnehin in einem Umbruch. Das hat auch mit entsprechend neuen Anforderungen der Kunden an schnelle Lieferung, passgenaue Lieferung zu tun. Insofern werden neue Lagerstandorte heute nach dem neusten Stand der Technik ganz anders geplant und umgesetzt als noch vor wenigen Jahren. Selbstverständlich gehört da auch eine effiziente Abwicklung der Anlieferungen dazu. Anmeldeverfahren, Aufenthalts- und auch die Parksituation werden hier selbstverständlich berücksichtigt, wie auch der Umgang mit dem Fahrpersonal. Ich frage mich dann auch in dem Zusammenhang,



wie groß das Problem der Nichtzugänglichkeit eigentlich noch ist. Gibt es tatsächlich einen strukturellen Mangel an Zugang? Mir ist da auch keine verlässliche Studie bekannt, die sich diesem Thema wirklich von Grund auf nähert und diesen Mangel als strukturell anerkannt hat. Es wird sicherlich schwarze Schafe geben. Möglicherweise ist das auch der eine oder andere aus dem Handel. Aber wie gesagt, ob das ein strukturelles Problem ist, das der Gesetzgeber angehen muss, würde ich nochmal hinterfragen. Ich gebe aber auch zu, die Corona-Krise hat einiges verändert und das Thema wieder befördert. Rampenbetreiber hatten natürlich gesetzliche Maßnahmen umzusetzen, Vorgaben zu Impf- und Testnachweisen zu berücksichtigen, auch bei Fremdpersonal. Aber auch Maßnahmen umzusetzen, um das eigene Personal zu schützen. Dass das dann tatsächlich in dem einen oder anderen Fall – vielleicht auch relativ häufig – zu Ad-hoc-Maßnahmen geführt hat – das das entsprechende TOI-TOI-Häuschen ..... –, das will ich gar nicht verneinen, dass es das gibt. In einer aktuellen Studie hat das BAG – noch vom Sommer dieses Jahres – auch eine Befragung in dem Zusammenhang durchgeführt. Danach haben 85 Prozent aller Fahrerinnen und Fahrer angegeben, mit den Arbeitsbedingungen zufrieden oder eher zufrieden zu sein. Und nur lediglich 2,7 Prozent waren unzufrieden. Aber insgesamt hat die Hälfte aller Befragten auch angegeben, dass die Arbeitsbedingungen seit Ausbruch der Corona-Pandemie positiv wahrgenommen werden. Also man kann sagen, dass es seit Corona tatsächlich schon positive Wendungen gibt und diese Sanitäräume nochmal angesprochen worden sind. Im Übrigen gab die Studie auch bekannt, dass etwa 19 Prozent der Berufskraftfahrer angegeben haben, seit Ausbruch der Corona-Pandemie ihren Arbeitgeber gewechselt zu haben, also innerhalb der „Speditorswelt“ gewechselt zu haben, was entsprechend in Richtung Arbeitsbedingungen, was Arbeitsverträge und ähnliches angeht, auch etwas aussagen könnte. Ich will auch nicht verhehlen, dass auch bei Rampenbetreibern – Stichwort „Schutz des eigenen Personals“ – möglicherweise die Frage besteht, dass sich Rampenbetreiber heute einer Vielzahl von Positionen und Verhaltensweisen des entsprechenden Fremdpersonals gegenübersehen und dann einfach auch Lösungen suchen, die konsequent umgesetzt werden können. Was im Einzelfall dann auch zum Verbot des

Zugangs zu den Mitarbeiterwaschräumen führt. Und an Altstandorten gibt es eben noch keine gesonderten Waschräume – möglicherweise für Fahrer –, was aber sicherlich ein Problem ist, das mit den aktuellen Investitionen auch gelöst werden kann. Insofern denke ich, dass wir ein Fazit ziehen können. Es ist aus meiner Sicht etwas weit hergeholt, dass die sanitäre Situation an Laderampen – ich sage ausdrücklich an Rastanlagen mag das ein anderes Thema sein – ein ausschlaggebender Grund für das schlechte Image des Berufs des Kraftfahrers ist, dass sich Schüler oder Jugendliche diesen Beruf nicht aussuchen, in dem Wissen, dass sie an den Laderampen keine oder nicht genügend Waschräume vorfinden. Insofern das eine Thema.

Das Andere war tatsächlich die Wertschöpfung, wie man die beim Ladevorgang noch etwas ausweiten kann. Da ist das grundlegende Problem natürlich, dass eben kein Vertragsverhältnis besteht. Die Frage, die dann wohl zu lösen ist: Inwiefern können wir es schaffen, dass die Inhalte eines Speditionsvertrages, den der Spediteur eingeht, dem Fahrer bekannt gemacht werden könnten, auch dem Rampenbetreiber bekannt gemacht werden? Was hat der Fahrer aus Sicht des Vertragsgestalters durchzuführen und was kann der Rampenbetreiber erwarten? Ich glaube, dass man da in einer digitalen Welt auch sehr viel nochmal befördern kann. Wir haben mit GS1 Germany ja auch schon eine entsprechende Anwendungsempfehlung herausgegeben. Da steht zum Beispiel auch drin, dass die übereinstimmenden Regelungen zwischen dem Transport- und dem Kaufvertrag ein Inhalt sein sollten; der Informationen, die an den Empfänger übermittelt werden. Was hat der Händler mit dem Lieferanten vereinbart? Und was hat eigentlich der Spediteur mit dem Lieferanten vereinbart? Das soll einfach mitgeliefert werden. Natürlich geht es dann auch noch um das Doing. Aber das ist ein Ansatzpunkt, wo wir tatsächlich auch vorankommen könnten und wirklich auch das Ganze fördern könnten. Wenn nichts vereinbart ist, würde das dem Rampenbetreiber auch bekannt gemacht. Dann kann er vielleicht mit dem Spediteur selber Vereinbarungen treffen, die auch werthaltig sein können und auch eine entsprechende Entlohnung berücksichtigen können. Ich denke, mit der Weitergabe von Informationen, was ist vereinbart, was ist nicht vereinbart, kann man hier noch sehr viel gewinnen. Ich glaube, das ist



auch ein möglicher Ansatzpunkt für die Bundesregierung, diese Thematik zu fördern, vielleicht entsprechende Projekte anzustoßen, die auch den Datenaustausch zwischen den Beteiligten unterstützen. Ich denke, das wäre auch eine Möglichkeit, dass man das Ganze nochmal angehen könnte.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Prof. Engelhardt das Wort, drei Fragen maximal zwölf Minuten.

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL):** Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, ich würde zuerst starten mit den Fragen von Frau Enghardt-Kopf. Wie ist die Situation? In Deutschland stellen derzeit jeden Tag 800.000 Lkw unsere Versorgung sicher, 560.000 deutsche, 250.000 gebietsfremde. Derzeit fehlen 100.000 Lkw-Fahrer, jedes Jahr werden es 15.000 mehr, die dazu kommen. Wenn wir das so weiterlaufen lassen, haben wir sehr bald englische Verhältnisse, die wir alle kennen. Der BGL hat unter mehreren tausend Fahrern eine Umfrage gemacht. Da sind im Wesentlichen drei Gründe genannt worden, warum wir keinen Nachwuchs kriegen: 1. Entlohnung, 2. das schlechte Image, 3. die Arbeitsbedingungen. Ich möchte noch vorwegnehmen, so wie Herr Schneider und Herr Kerne das geschildert haben, ich habe das ganze Studium auf 40 Tonnern gesessen, bin quer durch Europa gefahren, kenne es also aus der Praxis sehr gut. Ich hatte danach ein Unternehmen mit 700 eigenen Lkw und kenne also auch die Belange meiner Fahrerinnen und Fahrer, die ich dort im Einsatz hatte. Es gibt keinen Königsweg. Nur die Entlohnung anzuheben, hilft nichts. Das sehen wir in den USA, da bekommt ein Fahrer mittlerweile um die 100.000 Dollar und sie finden trotzdem keine Fahrer. Aber die Entlohnung ist ein wesentlicher Aspekt, nicht der Hauptaspekt, aber ein Aspekt. Was hat die Branche bereits getan, was die Frage von Frau Enghardt-Kopf. Mittlerweile kaufen unsere Unternehmer die Fahrzeuge nach Fahrerwunsch. Also der Fahrer kann sich aussuchen, wie das Fahrzeug gestaltet wird, welche Marke, was an entsprechender Ausstattung reinkommt. Die Disposition wird oft in Abstimmung mit dem Berufskraftfahrer konzipiert und es wird versucht, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu optimieren. Wir haben gemeinsam mit Tank & Rast eine „Brummi-Card“ auf den Weg gebracht. Wenn man bei uns Mitglied

ist und diese Karte vorzeigt, kann man die Sanitäranlagen kostenlos nutzen, sowohl die Toiletten als auch die Duschen. Dafür sind wir Tank & Rast sehr dankbar. Wir haben in Berlin und Brandenburg ein Konzept der besten Rampe, Best Drivers Waypoint, auf den Weg gebracht, wo positive Beispiele von Verladerschaft prämiert werden. Wir haben einen eigenen Verein gegründet, um das Image des Berufsstandes zu verbessern. Wir sind also recht umtriebig, was die eigenen Aktivitäten der Branche angeht. Aber Fakt ist, es reicht nicht. Es reicht bei Weitem nicht, um den Fahrermangel zu bekämpfen. In dem Zusammenhang sind es wirklich große Probleme, die ich von unseren Mitgliedsunternehmen und auch von deren Fahrerinnen und Fahrern höre, nämlich dass es doch sehr viele Verloader gibt, wo kein Zugang zu sanitären Einrichtungen gewährt wird, dass wir Gewerbegebiete haben, die mit null Lkw-Stellplätzen ausgewiesen werden, dass wir ein Mobilitätspaket haben, was nicht kontrolliert wird. Die regelmäßige Wochenruhezeit wird immer im Lkw verbracht. Da wird Herr Wahl ein Lied von singen können, weil es einfach nicht belegt wird. Wir haben einen Bundesrechnungshof, auch sehr bemerkenswert, der neue PWC-Anlagen plant, unbeheizt und 2,5 m<sup>2</sup>, vorschlägt. Auch das ist wirklich erstaunlich. Wir haben eine EU-Verordnung, die es uns ermöglichen sollte, ukrainische Fahrer zum Einsatz zu bringen, das hat Deutschland immer noch nicht umgesetzt. Auch bemerkenswert! Und bevor ich zu der Frage von Herrn Brandes komme, würde ich jetzt gerne zu den konkreten Verbesserungsvorschlägen übergehen.

Erstens, Verbesserung der Rampensituation, das ist der Schwerpunkt der heutigen Anhörung, Verbindlichen Zugang zu Sanitär- und Sozialräumen gesetzlich sicherstellen. Das kann entweder in den Räumlichkeiten sein oder dadurch, dass entsprechende Container aufgestellt werden. Man sollte ernsthaft ein Verbot der Be- und Entladung nach dem spanischen Vorbild prüfen. Da gibt es viele Ausnahmen, viele Möglichkeiten, dass der Fahrer das auch weiterhin machen kann, aber dann vergütet und vertraglich separat geregelt. Verbesserung der Parkplatzsituation: Wenn ich mir die PWC-Anlagen, die unbewirtschafteten Standorte, an unseren Autobahnen angucke, möchte ich da selbst als Pkw-Fahrer nicht auf Toilette gehen. Und das muten wir unseren Fahrerinnen und Fah-



rern zu. Da muss Abhilfe geschaffen werden! Andere Standards, angemessene Standards, angemessene WCs, angemessene Duschen und Waschräume, auch an diesen PWC-Anlagen. Der BGL fordert zwar die Einführung von Parkgebühren, es ist aber eine Idee des Ausschussvorsitzenden, der das mal auf den Weg gebracht hat. Gerade wenn die Fahrzeuge länger als 24 Stunden stehen, halten wir es für sehr sinnvoll, dass der Parkraum nicht als kostenlose Parkfläche für zumeist mittel- und osteuropäische Fahrzeugflotten genutzt wird. Uns fehlen 40.000 Parkplätze, die wird keine Regierung in der Zeit bauen können. Deswegen brauchen wir dort alles, was Abhilfe schafft. Auch schon angeklungen ist, dritter Punkt, Bekämpfung von Sozialdumping und Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen, ganz, ganz wichtig, das fordern alle unsere Mitglieder, Intensivierung und Digitalisierung der Kontrollen, endlich Umsetzung des Mobilitätspakets. Die Gesetze sind gut, die Kontrollen sind mau. Lkw-Maut ab 2,5 Tonnen! Herr Wahl hat es gesagt, Herr Keller auch: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit! Auch das muss kontrolliert werden. Wenn unsere Mitgliedsunternehmen endlich unseren Fahrern mehr Geld bezahlen können. Weil es so ein knapper Markt ist, erleben wir aber trotzdem noch Situationen, wie sie von Experten hier geschildert worden sind. Darauf möchte ich nicht noch mal eingehen. Aufstockung der Förderprogramme De-Minimis, wenn die Lkw-Maut ausgeweitet wird.

Und jetzt kommen wir zu der Überleitung, das beantwortet sowohl die Frage von Frau Englhardt-Kopf, als auch die Frage von Herrn Brandes. Nein, beides müssen wir tun. Wir müssen die Parkplätze besser ausstatten, wir müssen aber auch die Fahrzeuge autark machen. Autark heißt, es gibt genug Technik aus dem Wohnmobilsegment, wenn uns 40.000 Stellplätze fehlen. Wir haben eine Frauenquote von 1,9 Prozent. Wir haben die Problematik mit den Wasserkisten gehört, die Schilderungen des Abgeordneten Gastel, der gesehen hat, dass Trinkwasserversorgung dort ein Problem ist. Ich sage es einfach nur noch mal für den Ausschuss, wenn man nach acht, neun Stunden Lenkzeit, zehn, elf, zwölf Stunden Arbeitszeit, dann an so einem Gewerbegebiet ankommt, vor einem verschlossenen Tor steht und kann seine Notdurft in der nächsten Hecke verrichten, dann ist das in 2022 einfach nicht mehr der richtige Arbeitsplatz. Da brauchen wir uns auch nicht wundern, dass

junge Männer und junge Frauen diesen Job nicht mehr antreten wollen. Deswegen muss beides gemacht werden. Wir brauchen andere PWC-Anlagen und wir brauchen mehr Komfort in den Fahrerhäusern, zum Beispiel Festschreibung der Ladelänge. Die muss nicht größer werden, aber die Fahrzeuge müssen länger werden, zum Wohl des Fahrers. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Ich darf jetzt überleiten an Herrn Keller. Sie hatten zwei Fragen in der Runde, also maximal acht Minuten.

**Ronny Keller (ver.di):** Vielen Dank, mir obliegt es natürlich als Vertreter der Gewerkschaft auch den Blick in Richtung Arbeitgeber/-innen zu werfen. Und ich möchte an dieser Stelle Herrn Olligschläger kommentieren. Als Sie gesagt haben, als wir über das Be- und Entladen gesprochen haben, dass wir das Image generell verbessern müssen. Ich erlaube mir zu sagen, dass Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer nicht für sich zu werben bräuchten. Wir wissen, dass sie systemrelevant sind und für die Versorgung in diesem Land mit Waren und Gütern Sorge tragen. Ich erlebe Lkw-Fahrende auch als Beschäftigte mit einer sehr hohen Identifikation mit ihrem Berufsbild und auch mit einer hohen Bereitschaft, bestimmte Bedingungen nicht hinzunehmen, aber auch zu verbessern. Ich habe Respekt vor diesen Kolleginnen und Kollegen. Und Herr Binneböbel, wir sprechen natürlich auch nicht davon, dass Schülerinnen und Schüler bei der Berufswahl schon jetzt wissen, dass sie später an der Rampe nicht auf die Toilette gehen dürfen. Aber allein das Im-Raum-Stehen, dass man ihnen den Toilettengang verwehrt, nicht zu skandalisieren, missfällt mir an dieser Stelle auch.

Ich wurde von Herrn Lutze gefragt, was an Rastplätzen, Rastanlagen passieren muss, sofort und langfristig. Ich erlaube mir zu sagen, dass gute Raststätten attraktivitätssteigernd für das Berufsbild wären. Ich habe mir von den Kollegen Lkw-Fahrern hier heute Vormittag berichten lassen, dass es gar nicht mehr so ist, dass man lange unterwegs sein möchte, von daher wird es in der Zukunft auch die Erforderlichkeit an guten Raststätten und Rastanlagen geben. Aber ich glaube, ein erster Schritt wäre zu überlegen, wie man Touren so planen kann, dass man einfach kürzere Zeiten unterwegs ist. Also bei der Tourenplanung schon an sich, über Modelle wie Begegnungsverkehr –



auch das geht nicht immer, da habe ich mich aufklären lassen von euch – nachdenkt. Und natürlich – wir wissen, die Schiene lässt es momentan noch nicht zu, aber – auch über Kombinierten Verkehr nachzudenken, um einfach die Abwesenheitszeiten von zu Hause und auch die Verweildauer auf solchen Rastanlagen möglichst systemisch zu verkürzen. Nichtsdestotrotz – und das war die Frage von Thomas Lutze – wir haben einen Anforderungskatalog, der ist nicht abschließend, wie gute Raststätten aussehen müssen. Wir haben viele gute Beispiele gehört, ausreichend geschützte, ruhige und beleuchtete Parkplätze. Ich habe mir sagen lassen, dass man auf einem Rastplatz auch schlecht schlafen kann, aus der Angst heraus, gegebenenfalls in der Nacht einen Dieseldiebstahl zu erleiden, die Plane aufgeschlitzt zu bekommen oder was auch immer. Ein kostenfreier Zugang zu sanitären Räumen. Das hatten wir bereits. Begegnungs- und Sozialräume, um auch ein bisschen dieser Tristesse und der Vereinsamung entgegenzuwirken, sodass man vielleicht einen gemeinsamen überdachten Bereich hat, wo man kochen kann, im Zweifel auch hygienisch sein Geschirr abspülen kann, weil man gezwungen ist, sich selbst zu versorgen, weil es die Preisgestaltung an den Rast- oder Tankstellen einfach nicht zulässt, sich von dem wenigen Geld dort noch mit Essen und Lebensmitteln zu versorgen. Breitband-Internetnutzung, WLAN auf einem Rastplatz, Möglichkeit der Bewegung, also der sportlichen Betätigung, Sie kennen diese Fitnessgeräte, die man manchmal in öffentlichen Parkanlagen findet. Auch das ist etwas, um dieser Zwangshaltung – so hat es mal ein Lkw-Fahrer gesagt –, nämlich im Führerhaus zu sitzen, entgegenzuwirken. Entnahmestellen für Trinkwasser. Da sind wir wieder bei Würde, sauberes Trinkwasser natürlich, ein preisreduziertes Angebot zum Beispiel für Nahrung, Hygieneartikel, Dinge des täglichen Bedarfs auch auf den Raststätten. Im Zweifel muss man irgendwie einen Rabatt auf das Angebot an einer Tankstelle bekommen, um sich versorgen zu können oder eine Sicherstellung der Mobilität, also ÖPNV-Anbindung oder Carsharing-Modelle, um den Rasthof, die Raststätte auch verlassen zu können.

Ich wurde weiter nach Toll Collect gefragt und der Möglichkeit, dort über Informationen aus dem Mautsystem heraus festzustellen, wo noch Park-

plätze frei sind. Das kann ich datenschutzrechtlich nicht bewerten. Aber wir haben aus den Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Engelhardt bereits gehört, dass grundsätzlich zu wenige Parkplätze zur Verfügung stehen. Natürlich wäre die Anzeige, wo noch was frei ist, hilfreich, aber wir werden dem Problem, dass grundsätzlich zu wenige Parkplätze da sind, damit nicht Herr.

Ich würde gerne noch auf die Eingangsfrage nach Lösungsansätzen eingehen wollen und beziehe mich da auch auf unsere Stellungnahme aus dem Mai. Aktuell, insbesondere wenn man sich die Stellungnahme von Herrn Schneider anschaut, dann sieht man auf der letzten Seite, aus einer Frachtbörse rauskopiert, sozusagen ein Angebot eines Versenders: 91 Cent pro Frachtkilometer. Du hast mir das heute Vormittag mal vorgerechnet, was da alles für Kosten mitreinzurechnen sind. Ist das eigentlich Sozialdumping, das schon vom Auftraggeber gemacht wird? Dementsprechend sprechen wir uns als ver.di für eine Preisuntergrenze für Frachtkilometer aus, europaweit, um dem Sozialdumping etwas entgegenzuhalten, eine Angleichung der Mindestlöhne. Wir wollen eine Stärkung der Tarifbindung und sehen dort auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, Arbeitgeberverbände in der Verantwortung. Verkürzung der Touren, hatte ich bereits gesagt, um das Berufsbild attraktiver zu machen und eine bessere Work-Life-Balance bzw. Familie und soziales Umfeld in den Vordergrund zu stellen, weil das ist wirklich attraktiv für einen zeitgemäßen und modernen Beruf. Ich beziehe mich auch auf das Gespräch mit dem Kraftfahrerkollegen heute Vormittag, der in vier Jahren nicht einmal kontrolliert wurde. Wir sprechen uns für europaweit stärkere Kontrollen, für qualifiziertere Kontrollen und auch für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten aus. Ausbau des Schienennetzes, wie ich schon gesagt habe, um die Möglichkeiten des Kombinierten Verkehrs zu nutzen. Und letzter Punkt: Natürlich sehen wir auch Unternehmen in Deutschland, die wohl wissend, dass Sozialdumping betrieben wird, Subunternehmen beauftragen, die ihren Unternehmenssitz in Litauen oder vergleichbaren Ländern haben und damit wohlwissend in Kauf nehmen, dass diese Leute, die aus Osteuropa hier auf deutschen Straßen Transporte ausführen, um ihren Lohnanspruch betrogen und ausgebeutet werden. Vielen Dank!



**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Kernke das Wort. Eine Frage wurde an ihn gerichtet, also vier Minuten Zeit.

**Andreas Kernke** (Berufskraftfahrer): Beim Wasserzugang kann ich mich kurz fassen. An den meisten Raststätten in Deutschland ist es sehr schwierig bis gar unmöglich, an Wasser zum Waschen, Kaffeekochen oder was auch immer zu kommen. Wenn man dran kommt, muss man dafür bezahlen. Den aktuellen Preis weiß ich leider nicht, ob das jetzt ein Euro oder 50 Cent pro Liter sind, ich habe das schon gesehen. Ich selber nehme das Wasser von zu Hause mit. Viel mehr möchte ich dazu nicht sagen.

Dann war die zweite Frage, was ich für eine gute Raststätte halte. Da könnte ich ein bisschen ausführlicher antworten. Und zwar gibt es ein Raststätten-Beispiel in Belgien, Heusden-Zolder. Die Raststätte ist komplett mit Fotovoltaik überdacht. Da stehe ich bei 40 Grad wirklich im Schatten und nicht in der prallen Sonne auf dem Asphalt, wie bei uns auf den Großanlagen, die wir zurzeit überall bauen. Das wäre also mal ein Denkanstoß, ob man das nicht machen will. Bevor man Lärmschutzwände mit Photovoltaik macht, kann man erst mal an uns denken, damit wir ein bisschen angenehmer stehen. Schweden macht es vor. Schweden baut die Raststätten in die Natur. Da werden die Bäume stehen gelassen, da stehe ich im Schatten. Da habe ich angenehmere Verhältnisse. Dann möchte ich dazu noch erwähnen, dass ich im Ausland sehr häufig auch kostenlos duschen kann, wie zum Beispiel in Italien. Da kann man der Dame, die da vorne die Toilettenreinigung übernimmt, wohl ein kleines Tip geben. Das ist aber nicht Bedingung, um die Dusche zu nutzen. Da meldet man sich lediglich an. Eine hervorragende Sache, die mir in Frankreich aufgefallen ist, da habe ich ein französisches Mautgerät vorne in der Scheibe. Da fahre ich auf eine Autobahnraststätte bzw. auf eine überwachte Raststätte und das Mautgerät öffnet mir die Schranke. Ich erfahre nicht, was das Parken kostet. Ich habe alles mit dem Maut-Gerät bezahlt. Das wäre vielleicht eine Überlegung wert – das wurde ja schon angesprochen –, wenn man etwas verändern will. Dann habe ich noch eine Anmerkung zur Nutzung der sanitären Anlagen zu machen. Die Brummi-Card war einmal eine hervorragende Idee. Ich habe sel-

ber eine. Mittlerweile ist es mit großen Diskussionen verbunden. Sanifair hat angefangen, auf allen oder auf sehr vielen Tankstellen in Deutschland die Anlagen umzubauen. Es ist heutzutage mit großen Diskussionen mit Tankstellenkassierern verbunden, eine Dusche oder eine Toilette mit dieser Brummi-Card zu betreten. Früher hat man eine Karte gekriegt, womit man die Toiletten bzw. das Drehkreuz öffnen konnte. Das ist überwiegend vorbei. Eine Zeit lang haben mich sehr viele Fahrer angerufen und gefragt, was sie machen können. Ich habe immer den Rat gegeben, bitte schreibt in sozialen Medien an Brummi, die kümmern sich dann. Das war auch so. Mittlerweile sagen mir die Fahrer, dass sie die Diskussionen leid seien und sie lieber den Euro bezahlten. Das dauere zu lange, die Zeit hätten sie einfach nicht, mit den Tankstellenleuten zu diskutieren, dass diese Karte eigentlich die Toilette oder die Dusche freischaltet. Thema Parkplätze im Allgemeinen: In Vorbereitung auf diese Anhörung bin ich dahintergekommen, dass es mittlerweile eine Zertifizierung von Parkplätzen gibt. Die ist seit Juli in Kraft. Eine Regelung, nach der die Parkplätze in verschiedene Stufen eingeteilt sind. Das beginnt mit Videoüberwachung, Umzäunung, Beleuchtung, Internetzugang, was teilweise schon angesprochen wurde. Auf einem überwachten Parkplatz schlafe ich ruhiger, weil er überwacht ist. Das heißt, ich bin dann auch morgens ausgeruhter. Das ist vielleicht ein Denkanstoß. Ich glaube, ich habe jetzt alles gesagt.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Dann hat jetzt Herr Schneider das Wort, maximal acht Minuten.

**Mark Schneider** (Berufskraftfahrer): Vielen Dank! Die Eingangsfrage war, was die Bundesregierung tun kann. Meine Forderungen habe ich in meiner schriftlichen Stellungnahme weitestgehend dargelegt. Ich kann das nochmal ein bisschen zusammenfassen. Wir haben viele tolle Gesetze, das habe ich vorhin schon gesagt. Das muss einfach besser kontrolliert werden. Kontrollorgane müssen besser ausgebildet werden. Das ist für mich ein ganz großes Thema. Wenn ich innerorts mit einem Polizisten spreche und der noch nicht mal eine Ahnung vom Unterschied zwischen Lenkzeit, Ruhezeit, Schichtzeit oder Arbeitszeit hat, dann weiß ich, dass hier massive Defizite herrschen. Selbst wenn kontrolliert würde, es kommt so viel unter die Räder, das ist einfach so. Auch das habe



ich vorhin schon gesagt: Es wird furchtbar viel Geld furchtbar schnell ausgegeben. Wir merken leider nichts davon. Ich bin in der vorteilhaften Situation, ich habe einen Gabelstapler mit 2,5 Tonnen Hubkraft hinten dran. Ich mache mir meinen Platz in so einem Industriegebiet. Ich nehme so einen Würfel und stelle ihn weg, das ist mir egal und dann stelle ich ihn auch wieder hin. Und keiner weiß, dass ich je da war. Warum müssen solche Würfel überhaupt gebaut werden? Ich verstehe es nicht. Ich kriege es nicht in meinen Kopf. Es tut mir leid. Hier ist vielleicht auch das Baurecht ein Thema. Das ist nicht Teil dieses Ausschusses, aber vielleicht nimmt man das mit. Als Häuslebauer – ich habe mir kürzlich einen alten Bauernhof gekauft –, wenn ich eine Nutzungsänderung beantrage, muss ich nachweisen, dass ich Parkflächen habe. Ein Gewerbegebiet kann gebaut werden, ohne dass eine einzige Parkfläche für den Lkw entsteht. Das funktioniert für mich nicht, haut nicht hin. Es gibt Brachflächen, nicht so viele, die man anmieten und einfach als Parkflächen ausweisen könnte. Das wäre ein schnell umzusetzender Vorschlag. Wir sprechen hier darüber, warum wir einen Berufskraftfahreremangel haben. Für mich ist das Thema einfach: Ja, es fangen einige den Job an. Hier leisten Menschen, wie die Frauenbeauftragte Christina Scheib, einen massiven Beitrag, eine Frau Oschmann, ein Herr Kalabis, bekannt aus Film und Fernsehen, sind tatsächlich hier ganz weit vorne, um auch was am Image zu tun. Die Leute steigen ein, die gucken sich das an, und die steigen genauso schnell wieder aus, einfach aufgrund der Situation. Ich möchte Herrn Binneböbel gerne einladen, mal mit mir die diversen Zentrallager anzufahren, um sich tatsächlich mal anzuschauen, was da die Wahrheit ist. Es tut mir leid, ich kann mit Ihren Ausführungen leider nicht mitgehen, überhaupt nicht. Jeder, der mal Steine geschleppt hat, weiß was ein Maurer tut. Aber was wir als Berufskraftfahrer leisten, das ist eine Mischung aus Navigationsexperte, Verkehrssicherheitsexperte, Ladungssicherungsexperte und noch vielen anderen Tätigkeiten. Wir kombinieren das. Herr Wahl sagt, wir seien Facharbeiter. Sind wir tatsächlich! Wir sind eigentlich Vielfacharbeiter in Personalunion. Und wir haben noch nicht mal einen Arbeitsplatz. Unsere Fahrerkabine ist nicht Teil der Arbeitsstättenverordnung. Damit wäre sehr viel getan. Herr Rüt-

zel ist da, glaube ich, der richtige Ansprechpartner. Warum ist es kein Teil der Arbeitsstättenverordnung? Es ist ein Arbeitsplatz. Ich verbringe dort, wenn ich Montag bis Freitag unterwegs bin, mehr Zeit als zu Hause. Ja, das ist eine große Änderung.

Was haben die aktuellen Krisen für Auswirkungen auf den Beruf? Das ist auch relativ leicht gesagt: Alles wird teurer. Und natürlich wird auch Sanifair teurer. „1-1-1: ein Euro, ein Bon für einen Einkauf“, das ist für mich als Berufskraftfahrer ein Totalschaden. Es funktioniert nicht. Früher konnte ich die Bons sammeln, konnte zum Schachtelwirt gehen und konnte mir mein Burger-Menü für 9 Euro holen. Jetzt muss ich einen Kaffee für 4,50 Euro kaufen, der keine 50 Cent wert ist, um meinen 1-Euro-Bon wieder rauszuholen. Funktioniert nicht! Die Verteuerung der Kraftstoffe erleben wir alle, die wir fahren, die wir auch mal tanken. Die Kraftstoffpreise gehen hoch, die Fahrzeugpreise gehen hoch. Als BGL-Sprecher wissen Sie, was ihre Unternehmen zu leisten haben. Die Frachtraten gehen nicht hoch. 91 Cent pro Kilometer. Ich habe es gesagt: Wer fängt es auf? Teilweise der Unternehmer, zum größten Teil der Fahrer. Mein Lohn ist nicht gestiegen. Keine Ahnung, Toiletten werden ausgelagert, schlecht gepflegt, gleiches Thema. Das ist natürlich Corona geschuldet. Ich weiß nicht, wann aufgekommen ist, dass man sich auf der Toilette mit Corona infizieren kann. Aber es ist in Unternehmen sehr stark durchgeschlagen, weil es eine „saucoole“ Variante war, Kosten zu einzusparen. Und das sind Dinge, die die Krisen und auch die aktuelle Krise bringen. Von wem die gemacht sind, es ist mir herzlich egal, ich muss sie tragen. Das sind die Krisen, die wir ausbaden müssen, die wir einfach draußen auf der Straße erleben. Ich habe in meiner Stellungnahme einen Tag des Berufskraftfahrers beschrieben und Sie haben sicherlich erkannt, dass sich mein Tag von Ihrem Tag massiv unterscheidet und in der Hauptsache darin, dass mein Tag sehr viel mehr Geld kostet, einfach dadurch bedingt, dass meine täglichen Bedürfnisse, meine Grundbedürfnisse, die meiner Würde entsprechen, einfach Geld kosten. Und dieses Geld wird mehr: Duschen drei Euro, Toilettengang ein Euro. Wo soll es herkommen? Die Spesensätze wurden angesprochen. Das ist ein großes Thema, da sollte was daran getan werden. Aber auch dieses Geld muss verdient werden. Ein Unternehmen



kann mir nur das Geld bezahlen, das es verdient. Es ein extremes Beispiel, aber ich bemühe es jetzt leider: Wenn das Unternehmen 90 Cent auf den Kilometer bekommt, dann kann es mich nicht adäquat bezahlen. Und dann sind wir bei dem Thema, das fällt vielleicht in den Bereich von Herrn Wahl, dass ausgeflaggt wird, dass einfach Unternehmer Fahrpersonal beschäftigen, das für einen „schmalen Taler“ fährt, für 65, 75, 90 Euro, weil es einfach nicht mehr anders geht. Das ist für mich ein Riesending, wo die Regierung tatsächlich ein Maßnahmenpaket schnüren muss, um solche Sachen zu unterbinden. Wir machen uns abhängig von einem fremden Markt. Und wo das hinführt, haben wir gesehen. Es tut mir leid, wenn ich jetzt ein bisschen emotional geworden bin, aber es brennt mir auf der Seele. Und ich danke allen, dass Sie mir zuhören.

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt Herr Wahl das Wort. Er hatte eine Frage, also maximal vier Minuten.

**Michael Wahl (Faire Mobilität):** Vielen Dank! Ich möchte noch mal kurz an zwei Aussagen anschließen: Es fehlen 100.000 Berufskraftfahrer in Deutschland und es wird auf Firmen aus Osteuropa zurückgegriffen, um unter anderem diesen Mangel zu decken. Ich möchte an der Stelle noch mal sagen, es kann natürlich eine Strategie sein, mit Zuwanderung zu arbeiten, wenn Facharbeiter/-innen fehlen. Aber diese Menschen müssen gleiche Bedingungen, faire Bedingungen an dem Ort bekommen, an dem sie tatsächlich arbeiten. Und das sehen wir im Moment einfach noch überhaupt nicht. Ich würde sagen, die Ratsuchenden, die bei Faire Mobilität in der Beratung sind oder die wir auf den Rastplätzen treffen, würden sehr gerne diese 100.000 Stellen füllen, die aktuell offensichtlich frei sind. Ich weiß nicht, wo sie sind. Ich weiß nicht, welche Unternehmen diese Stellen mit fairen Arbeitsbedingungen bieten möchten. Und es ist nicht meine Aufgabe, das für Unternehmen zu lösen. Aber ich glaube, wenn wir langfristig darüber sprechen möchten, dass diese Probleme gelöst werden sollen, müssen wir vor allem über Verantwortungsmechanismen sprechen. Denn wir haben ja hier auch schon häufiger gehört, dass mit Subauftragsvergabe gearbeitet wird. Und wir können aus der Beratungspraxis sagen, dass überall dort, wo mit Verantwortungsmechanismen gearbeitet wird, wo jemand als sozusagen

höheres Glied in der Auftraggeberkette in die Verantwortung genommen wird, da sehen wir positive Effekte. Wir setzen sehr häufig die Generalunternehmerhaftung durch. Ich möchte hier ein Beispiel aus der Beratung bringen. Das war jemand, der bei einem tschechischen Subunternehmen gearbeitet hat. Der Fall ist jetzt schon ein paar Jahre alt. Damals wurde die Generalunternehmerhaftung genutzt, weil dieser Mensch hatte zwar einen Arbeitsvertrag in Tschechien und hat nur 400 Euro Lohn bekommen, zusätzlich 1.000 Euro Spesen. Damit hat der Arbeitgeber gesagt, kann er den Mindestlohn decken. Dann gab es einen Auftraggeber aus Deutschland, großes Unternehmen – Sie können den Fall öffentlich nachlesen, deswegen kann ich das auch sagen –, das war hier die Deutsche Post. Und wir haben auch erfahren, dass die Deutsche Post diese Argumentation, den Mindestlohn so bezahlen zu können, übernommen hat. Bis dann das Gerichtsverfahren anstand und auf einmal das Geld doch relativ schnell floss, also der Unterschied zwischen dem tschechischen Mindestlohn und dem zustehenden deutschen Mindestlohn. Diese Verantwortungsmechanismen funktionieren, aber es kann nicht die Aufgabe der Fahrenden sein, diese Verantwortung immer einzufordern. Wir brauchen hier klare Maßnahmen. Und wir als Faire Mobilität beraten ja in mehreren Branchen. Ich kann das für uns alle sagen, wir waren letztes Jahr sehr froh, als in der Fleischindustrie der Arbeitsminister gesagt hat, wir haben hier eine Situation der organisierten Verantwortungslosigkeit, Werkvertragsmissbrauch. Aber was haben wir denn hier in dieser Branche? Wir brauchen also eine Verantwortung in der gesamten Lieferkette, aber wir brauchen gleichzeitig – weil es wird nicht so schnell gehen – den Zugang zu menschenwürdigen Sanitäreinrichtungen. Wir brauchen einen Zugang zu Frischwasser an jeder Raststätte, an jedem Parkplatz, auch dort, wo keine Tankstelle ist. Das ist im Moment nicht gegeben. Fahrer erzählen uns, sie füllen ihren Wasserkanister in Polen auf, damit sie mit Wasser durch Deutschland kommen. Das geht nicht! Ich habe zuletzt auf dem Autohof gesehen, da stand ein mobiler Waschsalon. Das ist schon richtig, richtig gut. Die Fahrer haben gesagt, das gibt es so zwei, drei Mal in Deutschland. Und ich glaube, von dieser Spanne, also von Trinkwasser bis Waschsalon, da kann sehr viel, sehr schnell passieren. Ansonsten würde ich empfehlen, sich Gedanken zu machen,



wie man Verantwortungsmechanismen für die Individuen schaffen kann. Und da komme ich dann zu der Klammer sozusagen – Individuen, die im Moment keine Chance haben auf die faire Arbeit. Und da nehme ich jeden Job, den ich bekommen kann, der noch besser ist – und es ist im Moment so – als in Kasachstan, Kirgisistan oder in der Ukraine, wo ich im Moment vielleicht gar nicht arbeiten kann oder mir überlegen muss, ob ich ausreisen muss, und dann kann ich in Europa arbeiten und fahre wenigstens gelegentlich zurück zu meiner Familie oder ich kann nicht nach Europa und gar nicht arbeiten. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich denke, wir nehmen

alle sehr nachdenklich die einzelnen Beiträge mit. Ich darf mich bei Ihnen nochmal recht herzlich bedanken. Wir werden dies sicherlich nächstes Jahr im Verkehrsausschuss nochmal zu einem zentralen Punkt in der politischen Debatte machen. Was kann man schnell machen? Was dauert länger? Ich meine, die Schaffung neuer Parkplätze ist nicht mit einem „Schnips“ zu machen. Aber an manchen Schrauben kann man sicherlich drehen und Dinge auch kurzfristig umsetzen. In dem Sinne wünsche ich Ihnen vor allem eine gute Vorweihnachtszeit. Bleiben Sie gesund und alles Gute! Bis nächstes Jahr!

Schluss der Sitzung: 16:36 Uhr

Udo Schiefner, MdB  
**Vorsitzender**