



Verbändeinitiative

Fünf-Punkte-Plan gegen Logistikknappheiten und Fahrermangel im Straßengüterverkehr

5. Dezember 2018

I. Ausgangslage

Die Tätigkeit der Berufskraftfahrer ist für Wirtschaft und Gesellschaft von größter Bedeutung. Allerdings leidet der Straßengüterverkehr in Deutschland und Europa unter einem sich stetig verschärfenden Mangel an qualifizierten Fahrern. Dadurch entstehen deutlich spürbare Engpässe im Logistiksektor, die die Versorgungssicherheit von Industrie, Handel und der Bevölkerung gefährden und damit die gesamtwirtschaftliche Entwicklung negativ beeinträchtigen können.

Laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes sind etwa eine Million ausgebildete Lkw-Fahrer 45 Jahre oder älter und gehen im Durchschnitt mit 60 Jahren in den Ruhestand. Jährlich scheiden in Deutschland somit 67.000 Fahrer altersbedingt aus dem Berufsleben aus. Demgegenüber konnten im Jahr 2017 nur knapp 27.000 Personen – entweder durch Ausbildung zum Berufskraftfahrer oder Erwerb der erforderlichen Grundqualifikation – hinzugewonnen werden. Damit fehlen in allen Branchen heute bereits 40.000 Fahrer jährlich.

Zur Beseitigung der durch diesen Fahrernotstand bereits entstandenen Engpässe in der Logistik bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Politik, Speditions- und Transportbranche, Industrie und Handel sowie aller mit der Berufsbildung und Nachwuchsgewinnung befassten Akteure.

Der nachfolgende Fünf-Punkte-Plan soll die zentralen Handlungsfelder und darauf aufbauenden Maßnahmen aufzeigen, die zur Fachkräftegewinnung und zur Abwendung der gravierenden Folgen des Fahrer shortages für Wirtschaft und Gesellschaft beitragen können.

Diese Maßnahmen sollten in einer gemeinsamen, interministeriellen Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Verbände konkretisiert und ihre Umsetzung begleitet werden.

II. Handlungsfelder

1. **Attraktivität des Fahrerberufs erhöhen**

Der Fahrerberuf muss deutlich attraktiver werden. Hierzu sind eine angemessene Wertschätzung der Berufskraftfahrer und ein fairer Umgang insbesondere an den Be- und Entladestellen Voraussetzung. Neben einer auskömmlichen Entlohnung in einem fairen Wettbewerbsumfeld sind ein sicherer und moderner Arbeitsplatz sowie eine „Work-Life-Balance“, die durch innovative Arbeitszeitmodelle erreicht werden kann, erforderlich. Darüber hinaus sollen auch mehr Frauen – deren Anteil liegt derzeit bei ca. 2 Prozent – für den Fahrerberuf gewonnen werden.

Die Grundlagen für einheitliche europäische Regelungen über flexiblere Lenk- und Ruhezeiten können jetzt im Rahmen des EU-Mobilitätspaketes geschaffen werden. Das Reformvorhaben bietet die Chance für ausgewogene Rechtsvorschriften, die im Interesse der Glaubwürdigkeit, der Akzeptanz und des Sicherheitsbedürfnisses der Fahrer zwingend in allen Mitgliedstaaten gleichermaßen umgesetzt und effektiv kontrolliert werden müssen. Unter dem Primat der effektiven Kontrollierbarkeit gilt es, die Dynamik und Flexibilität des Binnenmarktes zu erhalten und angemessene Sozialstandards europaweit festzuschreiben.

2. Ausbildung und Qualifizierung verbessern und stärken

Die Möglichkeiten zur Ausbildung und Qualifizierung von Berufskraftfahrern sollten bei Beibehaltung eines hohen Qualitätsmaßstabes stärker ausgeschöpft werden. Das bewährte Instrument der „beschleunigten Grundqualifikation“ kann hierzu einen erheblichen Beitrag leisten, ebenso wie eine attraktivere Berufsausbildung, die stärker die Veränderungen des Berufsbildes berücksichtigt. Es sollte geprüft werden, wie ausländische Berufsqualifikationen und Nicht-EU-Fahrerlaubnisse einfacher anerkannt werden können. Die Führerschein-Förderung für Quereinsteiger durch Bildungsgutscheine und steuerliche Förderung sollte gestärkt werden.

3. Fahrgewinnung unterstützen

Um die Öffentlichkeit für den Fahrernotstand zu sensibilisieren, die öffentliche Wahrnehmung des Berufsbildes zu verbessern und potentielle Kandidaten auf die Chancen des Berufsbildes aufmerksam zu machen, ist eine Imagekampagne mit Unterstützung des Bundes dringend erforderlich. Insbesondere sollte jungen Menschen vermittelt werden, dass die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung zwar die Anforderungen an den Fahrerberuf verändern, ihn aber keineswegs überflüssig machen – im Gegenteil, der Technologiefortschritt bietet zugleich große Chancen für den Fahrerberuf und dessen Attraktivität.

Darüber hinaus muss das Berufsbild „Berufskraftfahrer“ in die bundesweite Fachkräfteengpassanalyse sowie in die „*Positivliste Zuwanderung in Ausbildungsberufe*“ der Bundesagentur für Arbeit aufgenommen werden. Gleichzeitig ist ein Integrationsprogramm (inklusive Sprachförderung) zur Gewinnung und Betreuung von Nachwuchs und Quereinsteigern sowie Fahrern aus anderen EU-Mitglieds- sowie Drittstaaten notwendig. Zudem muss es einfacher werden, Fahrer aus Drittstaaten, die in Deutschland eine verbindliche Arbeitsplatzzusage vorweisen können, mit einem Visum und den weiteren Voraussetzungen zur Ausübung des Fahrerberufs auszustatten.

Der Beruf des Kraftfahrers muss wie alle anderen Berufsbilder im Logistiksektor bei der Berufsorientierung an Schulen eine größere Rolle spielen. Auch die Berufsberater der Bundesagentur sollten den Beruf verstärkt in ihre Beratung einbeziehen, um junge Menschen und Arbeitssuchende auf den Beruf aufmerksam zu machen.

4. Infrastruktur verbessern / Planung beschleunigen

Die bestehenden Mängel in der Infrastruktur als Teil des Arbeitsumfelds eines Lkw-Fahrers haben einen erheblichen Anteil daran, dass sich die Attraktivität des Fahrerberufs verschlechtert hat. Der Zustand der Straßen-, Parkplatz- und digitalen Infrastruktur ist dringend zu optimieren. Das Straßen-, Verkehrs- und insbesondere auch das Baustellenmanagement (inkl. der Kommunikation bestehender Baustellen an die Nutzer) muss verbessert werden, wozu auch der Ausbau digitaler Informationssysteme beitragen kann. Nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verlässlichkeit der Lieferketten ist der Gesetzgeber in der Pflicht, für ausreichende Lkw-Stellplatzkapazitäten und für eine sichere Ausstattung der Parkplätze zu sorgen. Nur so können die gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Ruhezeiten erfüllt werden.

Der Rechtsrahmen für die Planung und die Genehmigung von Straßenbauvorhaben muss so novelliert werden, dass Projekte beschleunigt werden. Insbesondere marode Autobahnbrücken ließen sich erheblich schneller sanieren, wenn die Rahmenbedingungen für die Anwendung des Instruments der Plangenehmigung verbessert würden. Brücken-Ersatzneubauten, die auch mit Kapazitätserweiterungen verbunden sein können, sollten zukünftig grundsätzlich als Instandhaltungsmaßnahme aufgefasst werden.

5. Umfassend digitalisieren

Die Prozesse im Transport- und Logistiksektor müssen vernetzter, smarter und effizienter werden. Voraussetzung dafür ist der flächendeckende Ausbau der digitalen Infrastruktur, die es der Wirtschaft ermöglicht, u. a. dynamische Informations- und Steuerungssysteme verstärkt einzusetzen. Darüber hinaus sollte das Zusammenspiel von industriellem Know-How und professioneller Logistik mit Unterstützung aller Beteiligten grundlegend verbessert werden. Der unter Federführung des Fraunhofer-Instituts stehende und mit Bundesmitteln geförderte *Industrial Data Space* böte hierfür eine geeignete Plattform, die allen Branchen und Logistikdienstleistern offensteht. Durch die umfassende Digitalisierung könnten zugleich bürokratische Hemmnisse abgebaut und behördliche Kontrollen unter Nutzung digitaler Möglichkeiten beschleunigt werden. Der avisierte intelligente Fahrtenschreiber muss ebenso wie der elektronische Frachtbrief schnell europaweit eingeführt werden.