

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Dr. Gero Clemens Hocker, Fank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/3325 –**

### **Verhinderung personeller Engpässe im Logistiksektor durch Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen**

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Mangel an Berufskraftfahrern wachstumsdämpfend wirken kann?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, wie hoch wird der jährliche wirtschaftliche Schaden geschätzt?
2. Welche gesamtwirtschaftlichen Effekte sind nach Einschätzung der Bundesregierung mittel- bis langfristig durch den Mangel an Berufskraftfahrern zu erwarten?

Frage 1 und Frage 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem anhaltend positiven Konjunkturverlauf gehen eine hohe Gesamtnachfrage nach Arbeitskräften sowie eine weiter steigende Verkehrsnachfrage einher. Dies führt zu einer Verknappung an Berufskraftfahrern in Deutschland.

Der Engpass an Berufskraftfahrern führt bereits zu unterschiedlichen Anpassungsreaktionen, z. B. zu Lohnerhöhungen und steigenden Anteilen ausländischer Fahrer und Fahrzeuge. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind die Umsätze deutscher Unternehmen im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2017 dennoch im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 3,9 Prozent angestiegen. Dieses Umsatzwachstum liegt über dem Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre. Die Bundesregierung folgt der Einschätzung deutscher Unternehmen, dass deren Umsätze ohne Fachkräftemangel zum Teil höher hätten ausfallen können.

Der Bundesregierung liegen allerdings keine Erkenntnisse vor, dass sich hieraus Risiken für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung ergeben, die über die Risiken aus dem allgemeinen Fachkräftemangel hinausgehen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung Maßnahmen zur Fachkräftesicherung ergriffen und unterstützt Unternehmen, Fachkräfte zu finden, zu binden und zu qualifizieren.

3. Wie viel Fördergelder wurden vom Bund in den letzten fünf Jahren im Rahmen des Förderprogramms zur Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen ausgeschüttet?

Wie groß ist die Differenz zwischen den Jahren (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	Gesamt
Fördergelder in TSD €	41.179	38.542	26.801	25.023	28.250	159.795

Im Rahmen der statistischen Erfassung erfolgt keine Aufschlüsselung nach Bundesländern.

4. Erwägt die Bundesregierung weitere Fördermaßnahmen, um den Beruf des Berufskraftfahrers attraktiver zu machen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung fördert bereits umfangreich im Rahmen der Förderprogramme zur Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen. Zudem wurde bei der letzten Änderung dieser Programme im Jahr 2016 die Förderung noch einmal ausgeweitet und noch stärker an die Lebenswirklichkeit der Fahrerinnen und Fahrer angepasst. Dabei wurde auch die Förderung für kleinere Unternehmen erhöht.

5. Ist ein Programm zur verstärkten Anwerbung von ausländischen Arbeitskräften eine Maßnahme, welche die Bundesregierung in Erwägung zieht?

Wenn ja, welche konkreten Vorschläge zu dessen Ausgestaltung bestehen bereits?

Wenn nein, warum nicht?

Derzeit erwägt die Bundesregierung kein Programm zur verstärkten Anwerbung von ausländischen Arbeitskräften im Logistiksektor.

6. Wann plant die Bundesregierung, die Vereinbarung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw verpflichtend einzuführen, umzusetzen?

Die EU-Kommission hat am 17. Mai 2018 einen Entwurf einer Verordnung zur Allgemeinen Sicherheit für Kraftfahrzeuge vorgelegt. Damit sollen u. a. Detektionssysteme für schwächere Verkehrsteilnehmer (Kollisionswarnsysteme für Fußgänger und Radfahrer, sowie ein Totwinkel-Assistent) verpflichtend vorgeschrieben werden. Der enthaltene Totwinkel-Assistent basiert auf dem Vorschlag, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im April 2017 bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) eingereicht hat, um erstmalig verbindliche technische Anforderungen für Abbiege-Assistenzsysteme festzulegen.

Bei der Diskussion zum Verordnungsentwurf setzt sich das BMVI dafür ein, dass verschiedene Fahrerassistenzsysteme schnellstmöglich eingeführt werden und im jeweiligen sicherheitsrelevanten Geschwindigkeitsbereich nicht abgeschaltet werden können bzw. wieder reaktiviert werden.

Das BMVI setzt sich dafür ein, dass die technischen Anforderungen an Notbremsassistenzsysteme angepasst werden. Dies insbesondere hinsichtlich der Abschaltbarkeit und Leistungsfähigkeit. Dazu hat das BMVI die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, Notbremsassistenzsysteme im Rahmen eines Forschungsprojektes vertieft zu untersuchen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt setzt sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene dafür ein, Notbremsassistenzsysteme noch sicherer und effektiver zu machen. Hinsichtlich der Abschaltbarkeit hat das BMVI bereits auf UNECE-Ebene einen Vorschlag eingebracht, der vorsieht, dass Notbremsassistenzsysteme bei Geschwindigkeiten über 30 km/h immer aktiv sein müssen. Der Vorschlag wird derzeit auf UNECE-Ebene diskutiert. In einem zweiten Schritt beabsichtigt das BMVI, einen Vorschlag zur Anpassung der Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, basierend auf den Ergebnissen der BASt, einzureichen.

Das BMVI setzt sich parallel bei der EU-Kommission dafür ein, dass die Anwendung der entsprechend angepassten Anforderungen der UN-Regelung Nr. 131 im Rahmen der harmonisierten EU-Typgenehmigungsvorschriften verbindlich vorgeschrieben wird. Die EU-Kommission hat dem BMVI Unterstützung bei der Anpassung der technischen Anforderungen an Notbremsassistenzsysteme hinsichtlich der Abschaltbarkeit zugesagt.

Das BMVI plant zudem eine nationale verhaltensrechtliche Vorschrift zu erlassen, die das Abschalten von Notbremsassistenzsystemen durch den Fahrer ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h verbietet. Ein entsprechender Verordnungsentwurf zur Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung ist in Vorbereitung.

7. Wie viele Lkw-Rastplätze stehen derzeit zur Verfügung, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den zukünftigen Bedarf an Rastplätzen bis zum Jahr 2030 ein (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?

Ende 2017 standen rund 49 000 Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen zur Verfügung. Im April 2018 erfolgte aktuell eine bundesweite Erhebung aller Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen, die derzeit in einem aufwendigen Verfahren – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – aufgewertet werden.

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Lkw-Parknachfrage analog zur Straßengüterverkehrssteigerung zunehmen wird. Derzeit werden Prognosezahlen für die 2030 zu erwartende, fernverkehrsinduzierte Nachfrage nach Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang der Autobahnen erarbeitet.

8. Plant die Bundesregierung den verstärkten Bau von Lkw-Rastplätzen an Bundesautobahnen und wichtigen Bundesstraßen, um Berufskraftfahrern eine verbesserte Infrastruktur zum Einhalten der Ruhezeiten zu gewährleisten?

Wenn ja, welche Strecken werden vorrangig gelistet?

Wenn nein, warum nicht?

Im Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass zur verkehrssicheren Abwicklung des Verkehrs auch die bedarfsgerechte Bereitstellung von Stellplätzen für den

Güterkraftverkehr gehört und deshalb weiterhin in den Ausbau des Parkplatzangebotes für Lkw auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen investiert werden soll. Daher forciert die Bundesregierung weiterhin als wichtige Daueraufgabe die Schaffung von neuen Lkw-Parkständen – vor allem an den Hauptmagistralen (1-stellige Autobahnen) und den Strecken mit einem erhöhten Güterverkehrsanteil (z. B. A 61).

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch Modifizierung der geltenden Kabotage-Regelungen die Anzahl an Leerfahrten zu verringern und damit den personellen Engpass im Logistiksektor zu verringern?

Ein Zusammenhang zwischen personellen Engpässen und Kabotage-Regelungen ist nicht erkennbar.

10. Plant die Bundesregierung spezielle Fördermaßnahmen für digitale Instrumente, um dem personellen Engpass im Logistiksektor zu begegnen?

Unter digitalen Instrumenten versteht die Bundesregierung elektronische Lernplattformen (eLearning) und vergleichbare Instrumente. Hierzu plant die Bundesregierung derzeit keine speziellen Fördermaßnahmen.

11. Zieht die Bundesregierung die Flexibilisierung der Regelungen zu Schichtzeiten in Betracht, um insbesondere die Verzögerungen durch Staus kurz vor dem Fahrtziel abzumildern?

Wenn nein, warum nicht?

Die Schicht- bzw. Lenk- und Ruhezeiten sind durch europäisches Recht (VO (EG) Nr. 561/2006) geregelt. Derzeit wird auf europäischer Ebene im Rahmen der Beratungen zum Mobility Package I über eine Lockerung dieser Lenk- und Ruhezeiten diskutiert.

Die Bundesregierung spricht sich gegen eine weitere Flexibilisierung dieser Regelungen aus. Deutschland setzt sich dafür ein, dass das Sozialdumping auf Deutschlands und Europas Straßen eingedämmt wird. Durch die bestehenden Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten wird sichergestellt, dass europaweit ein einheitlicher Standard herrscht, der es den Fahrern ermöglicht, ausreichende Ruhezeiten zwischen ihren Fahrten einzulegen.

Zudem wird durch die bestehenden Regelungen die Straßenverkehrssicherheit gefördert. Die Regelungen verhindern, dass Kraftfahrer aufgrund von Übermüdung und Sekundenschlaf schwerwiegende Unfälle verursachen.

12. Plant die Bundesregierung eine bundesweite Fahrerlaubnis für Lang-Lkw, um Transporte einzusparen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Lang-Lkw sind aufgrund ihrer besonderen Länge von bis zu 25,25 m nicht geeignet, auf sämtlichen deutschen Straßen eingesetzt zu werden.

13. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Lang-Lkw auf den zugelassenen Strecken auf den Güterfernverkehr hinsichtlich Effizienz, Umweltschutz, Stauvermeidung und Personal der Unternehmen ausgewirkt?

Der Abschlussbericht der BAST zum Feldversuch Lang-Lkw stellt fest, dass beim Einsatz der Lang-Lkw-Typen 2 bis 4 zwei Lang-Lkw-Fahrten etwas mehr als drei Fahrten mit konventionellen Lkw ersetzen. Daraus ergeben sich Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent mit entsprechend reduzierten Emissionen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf Stauvermeidung und Personal der Unternehmen liegen der Bundesregierung bislang keine Erkenntnisse vor.





