

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Fahrpersonalmangel in der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft

Der Mangel an Berufskraftfahrern hat für die Transport- und Logistikbranche existenzbedrohende Formen angenommen: Im Rahmen einer Umfrage des Münchner Ifo-Instituts meldeten im Juli 2021 42,6 Prozent der Betriebe im Sektor Verkehr und Lagerei Probleme bei der Suche nach qualifiziertem Personal (vgl.: www.dvz.de/sonderseiten/daten-center/detail/news/verkehr-und-lager-ei-fachkraeftemangel-auf-hoechststand.html). Schon heute fehlen nach Angaben von Branchen- und Beschäftigtenvertretern 1 500 Lokführerinnen und Lokführer, 80 000 Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, in den nächsten acht bis zehn Jahren 36 000 Busfahrerinnen und Busfahrer (vgl.: www.spiegel.de/karriere/deutsche-bahn-zugausfaelle-wegen-lokfuehrermangel-werden-anhalten-a-1281562.html; www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3501&year=2021; www.bdo.org/presse/pressemeldungen/fachkraeftemangel-bremst-verkehrswende-aus-zehntausende-busfahrerinnen-werden-zusätzlich-benotigt). Durch die Corona-Pandemie und den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine ist es zu einer spürbaren Beschleunigung dieser Entwicklung gekommen. Aus Sicht der Fragesteller besteht dringender Handlungsbedarf der Bundesregierung. Zudem ist es aus Sicht der Fragesteller erforderlich, den Fahrpersonalmangel in der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft deutlich in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit zu rücken, denn Transport ist für sowohl für die Volkswirtschaft als auch für die Gesellschaft insgesamt systemrelevant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bekennt sich die Bundesregierung weiterhin zur Einschätzung der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Daniela Kluckert, dass Lieferketten, Versorgungssicherheit und Personentransport derzeit nicht gefährdet sind, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an zusätzlichem Fahrpersonal im Güter-, Bus- und Schienenverkehr, um Lieferketten, Versorgungssicherheit und Personentransport auch weiterhin verlässlich aufrecht zu erhalten (vgl. Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Daniela Kluckert auf die Mündliche Frage 23, Plenarprotokoll 20/30)?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Stellungnahmen der Sachverständigen im Rahmen der Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 18. Mai 2022 zum Thema „Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern und wirksame Maßnahmen gegen den Fahrerinnen- bzw. Fahrer-mangel“ (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)51-A – 20(15)51-E des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages)?

3. Kommt die Bundesregierung auf dieser Grundlage der in Frage 2 genannten Stellungnahmen zu dem Ergebnis, dass sich die Beschäftigungssituation des Fahrpersonals in Deutschland sehr wahrscheinlich verschlechtern wird, oder kommt sie zu einem anderen Schluss?
4. In welchen Bereichen sind nach Auffassung der Bundesregierung politische oder rechtliche Möglichkeiten gegeben, um die Situation zu verbessern?
5. Wie weit ist die von der Bundesregierung angekündigte Überarbeitung der Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung) fortgeschritten (vgl. Ausschussdrucksache 20(20)42, Frage 22 des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages)?
6. Welche konkreten Änderungsvorschläge umfasst dieser Vorschlag zur Überarbeitung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung?
7. In welchen Fremdsprachen sollen danach jeweils das Ablegen der Prüfung im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation sowie der Prüfung der Berufskraftfahrerqualifikation möglich sein?
8. Sind Anpassungen bei den Vorgaben der Deutschkenntnisse vorgesehen, die sich an einem alltäglichen beruflichen Sprachgebrauch orientieren?
9. Werden Vorschriften für den Führerscheinerwerb sowie bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern angepasst, um Anerkennung digitaler Ausbildungsformate bzw. E-Learning-Plattformen zu ermöglichen?
Wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
10. Plant die Bundesregierung, bei der Reform die Kosten für die Führerscheinklassen B sowie C und CE im Güterverkehr bzw. D im Personenverkehr zu senken, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
11. Plant die Bundesregierung, die Mindestanzahl der Theorie- und Praxislektionen der Führerscheinklasse D an die Anzahl der Lektionen der Führerscheinklasse D1 anzugleichen, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
12. Plant die Bundesregierung, die Fahrausbildung in die Berufskraftfahrerqualifikation zu integrieren, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
13. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, die Ausbildungsstandards innerhalb der EU zu vereinheitlichen, um Wettbewerbsbedingungen unter den europäischen Mitgliedstaaten anzugleichen, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
14. Wird die Bundesregierung bei einer Führerscheinverlängerung – analog zum PKW-Führerschein – ermöglichen, den Sehtest beim Optiker, statt beim Augenarzt abzulegen, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
15. Hat die Bundesregierung bereits eine Einführung des Begleiteten Fahrens mit 17 Jahren für die Führerscheinklassen C und CE im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation geprüft, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gekommen, und wenn nein, wird sie diese Prüfung vornehmen?
16. Wird sich die Bundesregierung im Rahmen der Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie für die Ausweitung der Führerscheinklasse B auf Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen einsetzen, und wenn nein, wieso nicht?
17. Welchen Zeitplan sieht die Bundesregierung für die Überarbeitung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vor?

18. Welche Verbände sind an der Beratung der Novellierung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung beteiligt?
19. Wann soll der Entwurf der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung veröffentlicht werden?
20. Warum erklärt die Bundesregierung Busfahrer und Triebfahrzeugführer nicht zum Mangelberuf bzw. Engpassberuf?
21. Inwiefern werden faktische Mangelberufe wie die des Busfahrers und des Triebfahrzeugführers bei der Bundesagentur für Arbeit gesondert beworben?
22. Plant die Bundesregierung etwas, um zu erreichen, dass der Beruf des Busfahrers zukünftig nicht mehr in der Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit zusammen mit dem Beruf Straßenbahnfahrer erfasst wird, sodass sich zukünftig das aus Sicht der Fragesteller erforderliche konkrete Bild über den tatsächlichen Fahrermangel im Busgewerbe ergibt, und wenn ja, was, und wenn nein, warum nicht?
23. Plant die Bundesregierung, die Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit hinsichtlich dieser Berufe zu überarbeiten?
24. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um den Beruf des Lkw-Fahrers auch für Frauen attraktiver zu gestalten, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
25. Plant die Bundesregierung, einen verbindlichen Zugang zu Sanitär- und Pausenräumen für anlieferndes Lkw-Fahrpersonal an den Laderampen, z. B. durch Änderung der Verordnung über Arbeitsstätten, sicherzustellen, um die Arbeitsbedingungen und die hygienische Situation von Fahrerinnen und Fahrern zu verbessern?
26. Gilt die Einführung des beschleunigten Fachkräfteverfahrens auch für die Berufsgruppen Busfahrer und Triebfahrzeugführer (vgl. Ausschussdrucksache 20(20)42, Frage 9 des Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages)?
27. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für notwendig bzw. hat sie bereits konkret ergriffen, um
 - a) ausländische Fachkräfte anzuwerben,
 - b) den Führerscheinerwerb und die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland für Personen mit EU-ausländischem Wohnsitz zu erleichtern,
 - c) eine Fahrerlaubnis als Berufskraftfahrerin oder Berufskraftfahrer für Personen mit EU-ausländischem Wohnsitz im Herkunftsland zu erleichtern,
 - d) den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation in Drittstaaten zu ermöglichen?
28. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine europaweite Harmonisierung der Berufskraftfahrerqualifikation ein, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?
29. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits konkret ergriffen, damit Lkw- und Busführerscheine aus der Ukraine, Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Serbien, Türkei, Belarus und Russland durch Erweiterung der Anlage 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) unbürokratisch anerkannt bzw. umgeschrieben werden können?

30. Setzt sich die Bundesregierung für eine europaweit harmonisierte Positivliste zur Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus bestimmten Drittstaaten, vergleichbar der Anlage 11 zur deutschen Fahrerlaubnisverordnung ein?
31. Wie viele Lkw- und Busführerscheine wurden nach Erkenntnissen der Bundesregierung seit dem 1. Januar 2022 umgeschrieben (bitte nach Lkw bzw. Bus und jeweiligem Herkunftsland aufschlüsseln)?
32. Was unternimmt die Bundesregierung gegen Sozialdumping im Straßengüterverkehr?
33. Was ist die Funktion oder Aufgabe der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums der Finanzen im Rahmen der sogenannten Eigenständigen Arbeitsgruppe zur Verfolgung von Hinweisen beim Aktionsbündnis „Spedition – Transport – Logistik (STL)“ (kurz: Taskforce Sozialdumping) (vgl. www.bag.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/2021_02_25_PM_BAG_und_BGL_gemeinsam_fuer_fairen_Wettbewerb_im_Straessengueterverkehr.html)?
34. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem 8. Dezember 2021 bereits konkret ergriffen, um die Lkw-Parkplatznot auf Rastplätzen entlang der Bundesautobahnen zu bekämpfen?
35. Plant die Bundesregierung, die Analyse fehlender Parkstände stärker in regionale Cluster einzuteilen, damit beispielsweise nicht mehr fehlende Parkstände in Baden-Württemberg gegen vorhandene Parkstände in Mecklenburg-Vorpommern gegengerechnet werden können?
36. Wird die Bundesregierung die in der 19. Wahlperiode eingeleitete Schaffung 4 000 zusätzlicher Stellplätze an Bundesautobahnen auf Grundlage des Förderprogramms „Lkw-Stellplätze“ beschleunigen, und wenn ja, wie?
37. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem 8. Dezember 2021 konkret ergriffen, um die Sicherheit auf Rastplätzen entlang der Bundesautobahnen zu erhöhen?
38. Wie viele Parkflächen entlang der Bundesautobahnen mit EU-zertifizierter Parkflächensicherheit gibt es in Deutschland (bitte nach Ländern auflisten; vgl.: <https://trans.info/de/sichere-parkplatze-lkw-285014>)?
39. Plant die Bundesregierung eine Ausschreibung zusätzlicher, bisher noch unbewirtschafteter Rastanlagen zur zukünftigen Bewirtschaftung mit Gastronomie, Sanitäranlagen und Beherbergungsangebote, um die EU-rechtlich vorgegebenen Wochenruhezeiten außerhalb der Fahrerkabine zu ermöglichen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspaket-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html#:~:text=Dies%20gilt%20allerdings%20unter%20der,regul%C3%A4re%20w%C3%B6chentliche%20Ruhezeiten%20sein%20m%C3%BCssen)?
Wenn ja, in welchem Zeitrahmen?
Wenn nein, warum nicht?
40. Plant die Bundesregierung Regelungen, die eine geringfügige Erweiterung der Fahrzeuglänge von Nutzfahrzeugen begünstigen, um z. B. die Fahrerkabine von Lkw um ein Sanitärmodul zu erweitern, damit es an Parkplätzen ohne WC und Dusche zu einer deutlichen Verbesserung der Hygieneverhältnisse kommt, und wenn ja, wie, wenn nein, wieso nicht?

41. Wie stellt die Bundesregierung die in der Verordnung (EG) Nummer 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vorgeschriebene „Rückkehrpflicht für Fahrzeuge“ sicher, und wie dürfen deutsche Kontrollbehörden einen Verstoß gebietsfremder Kraftverkehrsunternehmen gegen die Rückkehrpflicht ahnden?
42. Wie stellt die Bundesregierung eine effektive Kontrolle des Verbots der Verbringung der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug sicher?
43. Wie kontrolliert die Bundesregierung die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, die Arbeit der Fahrer so zu planen, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinander folgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren?
44. Plant die Bundesregierung, digitale Fahrassistenten für Großraum- und Schwertransporte zuzulassen, und wenn nein, wieso nicht?

Berlin, den 5. September 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

