

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/3390 –**

#### **Fahrpersonalmangel in der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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-lagerei-fachkraeftemangel-auf-hoechststand.html](http://www.dvz.de/sonderseiten/daten-center/detail/news/verkehr-und-lagerei-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](http://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](http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3501&year=2021); [www.bdo.org/presse/pressemitteilungen/fachkraefte-mangel-bremst-verkehrswende-aus-zehntausende-busfahrerinnen-werden-zusatzlich-benotigt](http://www.bdo.org/presse/pressemitteilungen/fachkraefte-mangel-bremst-verkehrswende-aus-zehntausende-busfahrerinnen-werden-zusatzlich-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.

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)?

Aktuell sind weder Lieferketten noch die Versorgungssicherheit oder der Personentransport durch Personalmangel gefährdet.

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. Fahrermangel“ (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)51-A – 20(15)51-E des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5 bis 44 verwiesen.

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?

Der Fachkräftemangel stellt eine Herausforderung dar, auch in der Logistikbranche. Insbesondere die Altersverteilung bei den Fahrerberufen macht deutlich, dass Maßnahmen zu ergreifen sind, um einer Verschärfung des Fahrpersonalmangels entgegenzusteuern. Generell ist die Bekämpfung des Fachkräftemangels zunächst die Aufgabe der Unternehmen, unterstützend ergreift die Bundesregierung ressortübergreifend zahlreiche Maßnahmen.

4. In welchen Bereichen sind nach Auffassung der Bundesregierung politische oder rechtliche Möglichkeiten gegeben, um die Situation zu verbessern?

Die Maßnahmen reichen von Vereinfachungen im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifizierung über die Anerkennung von in Drittstaaten erlangten Qualifikationen bis hin zur Verbesserung der Lkw-Parkplatzsituation an den Bundesautobahnen. Um die Berufe in der Logistik attraktiver zu machen, ist es wichtig, die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Hier sind insbesondere die Unternehmen selbst in der Pflicht. Gleiches gilt auch für den Faktor Entlohnung.

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?
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?

Die Fragen 5 bis 9 und 17 bis 19 werden gemeinsam beantwortet.

Der Verordnungstext befindet sich in Bearbeitung. Abschließende Entscheidungen wurden noch nicht getroffen.

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?

Die Festlegung der Kosten für den Führerschein wird auf Basis der Kosten für die Fahrausbildung und der Gebühren für Antragsverfahren sowie die Fahrerlaubnisprüfung vorgenommen. Auf die Kosten für die Fahrausbildung hat die Bundesregierung keinen Einfluss. Diese werden von den privatrechtlich organisierten Fahrschulen selbst bestimmt. Die Gebühren für das Antragsverfahren und die Fahrerlaubnisprüfung sind seit Jahren unverändert. Eine Senkung der Gebühren ist nicht möglich, da dann die gesetzlich vorgeschriebene Kostendeckung nicht mehr gewährleistet ist.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Projektes „Ausbildungs- und Evaluierungskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland“ (OFSA II) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) werden auf wissenschaftlicher Grundlage auch Vorschläge für die Fahrausbildung der Klassen D und D1 erarbeitet. Einzelheiten hierzu stehen noch nicht fest. Ziel der Fahrschülerausbildung ist dabei die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer.

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?

Gemäß den Verträgen (Vertrag über die EU; Vertrag über die Arbeitsweise der EU) liegt die Berufsbildung im Verantwortungsbereich der Mitgliedstaaten.

Jenseits des Geltungsbereichs der EU-Berufsanerkennungsrichtlinie ist es nicht das Ziel der Bundesregierung, zu rechtlich bindenden Standards und damit zu einer Harmonisierung der Ausbildung zu kommen. Übergeordnetes Ziel der deutschen Berufsbildungspolitik in Europa ist es vielmehr, eine grenzübergreifend bessere, qualitätsgesicherte Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit der erworbenen Kompetenzen und Qualifikationen zu erreichen, damit die Bürger im europäischen Bildungsraum lernen und arbeiten können.

Hierzu unterstützt die Bundesregierung im Dialog mit der Europäischen Kommission Initiativen und Aktionen zur verbesserten Transparenz von beruflichen Abschlüssen (Europäischer und Deutscher Qualifikationsrahmen), der Einordnung der erworbenen Kompetenzen (ESCO) sowie der entsprechenden Dokumente und Zertifikate (Europass).

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?

Die Frage, ob eine Untersuchung des Sehvermögens von Bewerbern um eine und Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C 1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E bzw. einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung beim Optiker abgelegt werden kann, wird gegenwärtig geprüft.

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?

Die Einführung des Begleiteten Fahrens mit 17 Jahren für die Führerscheinklassen C und CE ist aufgrund der Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG europarechtlich nicht möglich.

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?

Die Bundesregierung hat sich gegenüber der Europäischen Kommission für eine Anhebung der Gewichtsgrenze auf 4,25 t eingesetzt. Eine Anhebung auf 7,5 t ist nach Auffassung der Bundesregierung auf europäischer Ebene nicht durchsetzbar, da nahezu alle anderen Mitgliedstaaten die in Deutschland bis 1999 bestehende Gewichtsbeschränkung von 7,5 t nicht kennen und daher aus Gründen der Verkehrssicherheit einer solchen Änderung absehbar nicht zustimmen werden.

20. Warum erklärt die Bundesregierung Busfahrer und Triebfahrzeugführer nicht zum Mangelberuf bzw. Engpassberuf?

Die Engpassindikatoren der Bundesagentur für Arbeit (BA) in der jährlichen Engpassanalyse deuten für das Jahr 2021 weder bei Busfahrerinnen und Busfahrern noch bei Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern auf einen Engpass hin.

21. Inwiefern werden faktische Mangelberufe wie die des Busfahrers und des Triebfahrzeugführers bei der Bundesagentur für Arbeit gesondert beworben?

Die Bundesagentur für Arbeit nutzt zur Gewinnung von Arbeits- und Fachkräften unterschiedliche Ansätze, auch für den Bereich der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft.

Hierzu zählt etwa die Fokussierung auf unterschiedliche Potenzialgruppen. So wird versucht, die Erwerbsbeteiligung von Frauen in den betroffenen Berufen zu erhöhen, mehr Arbeits- und Fachkräfte aus dem Ausland oder mehr ausländische Studienabsolventen deutscher Hochschulen für den inländischen Arbeitsmarkt zu gewinnen, die Fachkräftepotenziale von Geringqualifizierten zu heben, die Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen oder die Wiederbeschäftigung Älterer zu erhöhen.

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?

Die Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010) fasst Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer unter der Berufsgattung 52132 zusammen. Da die KldB 2010 und die Ebene der Berufsgattungen Grundlage für die Engpassanalyse sind, kann eine gesonderte Analyse für Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer nicht erfolgen. Eine Überarbeitung der KldB 2010 steht aktuell nicht an.

23. Plant die Bundesregierung, die Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit hinsichtlich dieser Berufe zu überarbeiten?

Die Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit wurde ab dem Jahr 2019 grundlegend überarbeitet und im Jahr 2020 mit einer neuen Methodik eingeführt. Eine erneute Überarbeitung der Methodik ist aktuell nicht geplant.

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?

Es ist zunächst Aufgabe der Unternehmen, das Berufsbild des LKW-Fahrers so zu gestalten, dass es für Frauen attraktiver wird. Die Bundesregierung ergreift verschiedene Maßnahmen, um die Arbeitsbedingungen des Lkw-Fahrpersonals zu verbessern, um dadurch den Beruf auch für Frauen attraktiver zu machen. Hier sind beispielhaft der Ausbau der Rastmöglichkeiten an den Bundesautobahnen oder Verbesserungen der Sozialbedingungen genannt.

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?

Eine gesetzliche Regelung ist nicht erforderlich. Schon jetzt sind die beteiligten Arbeitgeber im Rahmen des § 8 des Arbeitsschutzgesetzes dazu verpflichtet, sich darüber zu verständigen, wie im Bedarfsfall auch Beschäftigten jeweils anderer Arbeitgeber Zugang zu geeigneten Sanitär- und Sozialeinrichtungen gewährt werden kann.

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)?

Auf die unter die Regelung von § 19c Absatz 1 des Aufenthaltsgesetzes (AufenthG) i. V. m. § 24a Absatz 1 der Beschäftigungsverordnung fallenden Berufskraftfahrer im Personenverkehr mit Kraftomnibussen und im Güterkraftverkehr, die eine EU/EWR-Grundqualifikation und eine EU/EWR-Fahrerlaubnis nachweisen können, findet das beschleunigte Fachkräfteverfahren nach § 81a AufenthG Anwendung.

Soweit eine durch die IHK Foreign Skills Approval (IHK Fosa) anerkannte ausländische Berufsausbildung als Berufskraftfahrer oder mindestens zweijährige Berufsausbildung zum Triebfahrzeugführer nachgewiesen wird, kann der Aufenthaltstitel als Fachkraft nach § 18a AufenthG im beschleunigten Fachkräfteverfahren nach § 81a AufenthG erteilt werden.

27. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für notwendig bzw. hat sie bereits konkret ergriffen, um
- a) ausländische Fachkräfte anzuwerben,

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 46, 56 sowie 75 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/3477 verwiesen.

Des Weiteren wird die Bundesregierung die Bedingungen für die Erwerbszuwanderung aus Drittstaaten weiter verbessern. Voraussichtlich im Herbst 2022 werden hierfür Eckpunkte zu gesetzlichen und nicht-gesetzlichen Maßnahmen im Kabinett verabschiedet.

- b) den Führerscheinerwerb und die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland für Personen mit EU-ausländischem Wohnsitz zu erleichtern,

Die Ausstellung eines Führerscheins in Deutschland ist nach den EU-rechtlichen Vorgaben nur zulässig, wenn der Antragssteller auch einen Wohnsitz in Deutschland hat. Für den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation ist ein Wohnsitz in Deutschland nicht erforderlich.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Deutschland, auch ohne Anspruch auf Arbeitslosengeld, haben Zugang zu den Förder- und Weiterbildungsmöglichkeiten des Dritten Buches Sozialgesetzbuch (SGB III), insbesondere der Förderung der beruflichen Weiterbildung nach §§ 81 ff. SGB III, sofern die Voraussetzungen vorliegen. Im Rahmen von Maßnahmen der beruflichen Weiterbil-

derung können die angesprochenen Qualifikationen erworben werden. Dies gilt auch für EU-Bürgerinnen und Bürger.

- c) eine Fahrerlaubnis als Berufskraftfahrerin oder Berufskraftfahrer für Personen mit EU-ausländischem Wohnsitz im Herkunftsland zu erleichtern,

Auf die Erteilung einer Fahrerlaubnis in anderen Mitgliedstaaten hat die Bundesregierung keinen Einfluss. Die Bundesregierung kann lediglich die von deutschen Behörden zu erteilenden Fahrerlaubnisse regeln.

- d) den Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation in Drittstaaten zu ermöglichen?

Diese Forderung zielt darauf ab, dass das Ausbildungsniveau in Drittstaaten mit dem innerhalb der Europäischen Union und somit auch mit dem in Deutschland vergleichbar ist. Die Entscheidung über das Qualifizierungsniveau liegt jedoch in der eigenen Verantwortung des jeweiligen Drittstaates. Für die Möglichkeit der Anerkennung gleichwertiger Drittstaatenqualifikationen setzt sich die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission ein.

- 28. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine europaweite Harmonisierung der Berufskraftfahrerqualifikation ein, und wenn ja, wie, und wenn nein, wieso nicht?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für eine Harmonisierung der Berufskraftfahrerqualifikation ein, indem sie sich mit der Europäischen Kommission und den Verbänden austauscht und ihre Forderungen bei den zuständigen Stellen einbringt.

- 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?

Lkw- und Bus-Führerscheine aus Serbien können bereits jetzt prüfungsfrei umgeschrieben werden. Ukrainische Führerscheine werden derzeit aufgrund der Verordnung (EU) 2022/1280 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2022 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen, in Anbetracht der Invasion der Ukraine durch Russland, in Bezug auf von der Ukraine gemäß ihren Rechtsvorschriften ausgestellte Fahrerdokumente (ABl. 195/13 vom 22. Juli 2022) anerkannt. Der Abschluss einer Vereinbarung mit Belarus und Russland wurde bislang nicht diskutiert. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Florian Müller auf Bundestagsdrucksache 20/3141 verwiesen.

- 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?

Nein. Die Europäische Kommission hat hierzu bislang keine Kompetenzen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird eine EU-weite Liste auch abgelehnt, da zu befürchten ist, dass in Deutschland dann auch Führerscheine von Staaten

umgeschrieben werden müssten, die aus Verkehrssicherheitsgründen bislang keine Aufnahme in die Anlage 11 gefunden haben.

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)?

Die Anzahl der umgetauschten ausländischen Bus- und Lkw-Führerscheine untergliedert nach dem Herkunftsland des Ausstellungsstaates für den Zeitraum 1. Januar 2022 bis 31. August 2022 ergibt sich aus folgender Tabelle. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vom Kraftfahrt-Bundesamt erstellte Statistik zu Fahrerlaubnissen als Jahresstatistik angelegt ist und daher nur einmal jährlich veröffentlicht wird. Der Tabelle liegen daher vorläufige Daten bis zum 31. August 2022 zugrunde.

Länder	Bus Fahrerlaubnis	Lkw Fahrerlaubnis	Bus und Lkw Fahrerlaubnis
Albanien	-	844	163
Bulgarien	16	928	120
Frankreich	13	67	6
Griechenland	56	302	142
Italien	53	234	71
Japan	-	247	-
Kosovo	17	1068	132
Kroatien	17	444	58
Lettland	-	52	28
Litauen	-	77	14
Nordmazedonien	-	671	75
Niederlande	12	93	16
Österreich	9	107	8
Polen	39	439	70
Rumänien	37	1528	341
Schweiz	18	171	24
Serbien	-	937	204
Spanien	33	140	47
Ungarn	6	202	50
Vereinigtes Königreich	8	210	55
andere Länder	49	566	97
Land nicht ermittelbar	13	827	85
Insgesamt	404	10154	1806

32. Was unternimmt die Bundesregierung gegen Sozialdumping im Straßen-güterverkehr?

Ein wichtiger Baustein im Kampf gegen Sozial- und Lohndumping im EU-weiten Straßentransportsektor sind die Neuregelungen durch das sogenannte Mobilitätspaket I. Dieses Paket aus mehreren Unionsrechtsakten wurde im Sommer 2020 beschlossen. Es enthält sowohl Regelungen zu sozialen Aspekten der Fahrenden (Lenk- und Ruhezeiten, spezielle Entsendebestimmungen), die den gewerblichen Straßenverkehr betreffen, als auch Regelungen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Straßentransportsektor (Eindämmung von Briefkastenfirmen und Lohndumping). Die Bundesregierung hat sich in diesem Verfahren für eine Verbesserung der Sozialstandards für die Fahrerinnen und Fahrer sowie für fairere Wettbewerbsbedingungen im Straßentrans-



sportsektor eingesetzt. Klagen vorwiegend osteuropäischer Mitgliedstaaten gegen einzelne Regelungen des Mobilitätspakets vor dem EuGH ist die Bundesrepublik Deutschland auf Seite der Beklagten (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union) beigetreten. So sollen dessen Errungenschaften gesichert und bewahrt werden.

Darüber hinaus bildet die Sicherung eines fairen Wettbewerbs einen Schwerpunkt der Kontroll- und Ahndungsaktivitäten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Bei Fahrzeugkontrollen des BAG wird regelmäßig die Einhaltung der Sozialvorschriften, insbesondere der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten und der Bestimmungen zum Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit an einem geeigneten Ort außerhalb des Fahrzeugs, überprüft, um zu verhindern, dass Unternehmen Wettbewerbsvorteile zu Lasten des sozialen Arbeitsschutzes der Beschäftigten im Straßengüterverkehr erzielen können.

33. Was ist die Funktion oder Aufgabe der Bundesregierung bzw. des Bundesministerium 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\\_Strassengueterverkehr.html](http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/2021_02_25_PM_BAG_und_BGL_gemeinsam_fuer_fairen_Wettbewerb_im_Strassengueterverkehr.html))?

Die Task Force „Hinweisbearbeitung“ ist Teil des Aktionsbündnisses zur Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe, zu welchem sich das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Spitzenverbände des Speditions-, Transport und Logistikgewerbes und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) im Jahr 2006 zusammen geschlossen haben. Die Ergebnisse der Task Force werden im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Bündnissitzungen besprochen und ausgewertet. Auf Seiten der Bundesregierung nehmen u. a. das BAG und die Generalzolldirektion (GZD) an der genannten Task Force teil und wirken an der Aufdeckung von Zuwiderhandlungen mit.

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?

Die Anzahl der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen wird fortlaufend erhöht, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden. Hierfür setzt die Autobahn GmbH des Bundes den 5-Punkte-Plan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr kontinuierlich um.

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?

Der Bedarf an Lkw-Stellplätzen wird für das gesamte Bundesautobahnnetz abschnittsweise mit einer einheitlichen Vorgehensweise auf Basis der Parknachfrage und der künftigen Verkehrsentwicklung prognostiziert. Darauf aufbauend werden zur Deckung des Bedarfs bedarfsorientierte streckenscharfe Ausbaupläne entwickelt. Falls die Bedarfsdeckung in einem Streckenabschnitt nicht erfolgen kann, werden die benachbarten Streckenabschnitte entsprechend miteinbe-

zogen. Eine Anrechnung von zusätzlich realisierten Lkw-Stellplätzen zwischen Streckenabschnitten in weiter entfernten Regionen erfolgt nicht.

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?

Die „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ wurde am 28. Juni 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Das Förderprogramm ist am 14. Juli 2021 bei der Bewilligungsbehörde, dem BAG, gestartet. Mittlerweile werden die ersten Projekte dem Verkehr übergeben. Um der Antragslage Rechnung zu tragen, wurde der Haushaltsansatz für das Förderprogramm im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts für das Jahr 2023 auf 37 Mio. Euro erhöht.

37. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem 8. Dezember 2021 konkret ergriffen, um die Sicherheit auf Rastplätzen entlang der Bundesautobahnen zu erhöhen?

Um die Sicherheit der Rastanlagen an den Bundesautobahnen zu gewährleisten, wird u. a. die Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit durch die standardisierte einheitliche bauliche Gestaltung sichergestellt, geordnetes Parken vorgesehen und eine Beleuchtung der Parkplatz- und WC-Anlagen installiert. Ein Konzept für die standardisierte Ausführung der Gebäude mit optimierter Sanitärausstattung sowie einem im Hinblick auf die Sicherheit optimierten Zugang wird zurzeit entwickelt. Diese Maßnahmen gewährleisten einen ausreichenden Sicherheitsstandard der Rastanlagen auf Autobahnen.

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>)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

39. Plant die Bundesregierung eine Ausschreibung zusätzlicher, bisher noch unbewirtschafteter Rastanlagen zur zukünftigen Bewirtschaftung mit Gastronomie, Sanitäreinrichtungen und Beherbergungsangeboten, 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](http://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?

Die Autobahn GmbH des Bundes erarbeitet derzeit ein Konzept zur Modernisierung von unbewirtschafteten Rastanlagen. Da sich in Deutschland die Rechtslage zu Übernachtungen von Lkw-Fahrern außerhalb der Fahrerhäuser durch das Mobilitätspaket I nicht geändert hat, ist hierdurch kein zusätzlicher Bedarf an Beherbergungsangeboten entstanden.

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?

Es ist bereits heute möglich, dass Fahrzeuge mit optionaler Komfortausrüstung die höchstzulässigen Längen überschreiten. Die Überschreitung der Länge wird bei diesen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nur durch die Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften beschränkt.

Weiterhin können die nach jeweiligem Landesrecht zuständigen Stellen bei Überschreitungen der Länge in eigenem Ermessen Ausnahmegenehmigungen von den Vorschriften der StVZO erteilen. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass aufgrund der Verlängerung (ohne aerodynamische Fahrzeugfront) in der Regel die harmonisierten Längen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr überschritten werden. Ein grenzüberschreitender Verkehr von Fahrzeugkombinationen wäre dann nur mit angepassten Ladekapazitäten (z. B. verkürzter Sattelanhänger oder kürzerer Anhänger) möglich. Längere Einzelfahrzeuge wären ggf. komplett vom grenzüberschreitenden Einsatz oder vom Einsatz in anderen Ländern ausgeschlossen. Dies würde der Konzeption der Fahrzeuge für den Langstreckeneinsatz widersprechen und ggf. zusätzliche Mehrfahrten generieren.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/2899 verwiesen.

42. Wie stellt die Bundesregierung eine effektive Kontrolle des Verbots der Verbringung der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug sicher?

Die Kontrolle der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Fahrpersonalrechts auf der Straße erfolgt in Deutschland durch die Polizeien der Länder und die Verkehrskontrollen des BAG. Daneben erfolgen in diesem Bereich Betriebskontrollen, für die die jeweiligen Bundesländer zuständig sind.

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?

Die zuständigen Behörden für die Überprüfung der Dokumentationen in Deutschland sind die für Betriebskontrollen zuständigen Landesbehörden. Das BAG kann bei Verkehrskontrollen Auffälligkeiten und entsprechende Einträge bzw. fehlende Einträge auf den Fahrerkarten bzw. im Massenspeicher der Fahrtenschreiber dokumentieren und im Anschluss Hinweise an die für den Sitz des Verkehrsunternehmens zuständige Landesbehörde oder an die Behör-

den anderer Mitgliedstaaten, wenn das Verkehrsunternehmen dort ansässig ist, übermitteln.

44. Plant die Bundesregierung, digitale Fahrassistenten für Großraum- und Schwertransporte zuzulassen, und wenn nein, wieso nicht?

Eine Untersuchung der BAST wird prüfen, ob die Verkehrssicherheit und der effektive Schutz der Straßeninfrastruktur bei Verwendung eines digitalen Beifahrers gewährleistet sind und ob negative Beeinträchtigungen der Wahrnehmung der Fahraufgabe (§ 23 der Straßenverkehrs-Ordnung) ausgeschlossen werden können. Die Ergebnisse dieser Untersuchung gilt es zunächst abzuwarten.