

Antrag

der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Transportlogistik für Deutschland sichern – Mit fairen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest,

dass Transport und Logistik als Wirtschaftsfaktor und Arbeitsplatz enorme Relevanz für Deutschland haben. Für kaum ein anderes Land ist der Handel so bedeutend, kaum ein anderes Land kann mit Produkten des Mittelstandes so viele Branchen weltweit beliefern. Darum ist der Güterverkehr eine der Lebensadern der deutschen Wirtschaft, mit der Wohlstand, Arbeitsplätze und Nachhaltigkeit sichergestellt werden. Die aktuellen Krisen führen uns allerdings vor Augen, wie anfällig unsere Logistik sein kann. Wir müssen uns der Bedeutung des Güterverkehrs, der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer und der Transportunternehmen für unser tägliches Leben, wie beispielsweise die Lebensmittelversorgung, bewusst sein. Die Belastungen der kleinen und mittelständischen Unternehmen und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollten dafür stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt und die Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher gestaltet werden.

Nahezu drei Viertel aller Gütertransporte in Deutschland finden auf der Straße statt. Wir werden die Rahmenbedingungen so verbessern, dass der Anteil von Schiene und Wasserstraße am Modal Split wachsen kann. Gerade mit Blick auf Umweltfaktoren, wie CO₂-Ausstoß und Lärmschutz wollen wir Anreize setzen, den Güterverkehr zunehmend auf klimafreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger zu verlagern. Deshalb verbessern wir vor allem für einen wirtschaftlichen Betrieb im Schienengüterverkehr die Wettbewerbsbedingungen.

Die notwendige Modernisierung der Fahrzeugflotten wird gezielt gefördert. Doch alternative Antriebe im Straßengüterverkehr sind nur ein Aspekt, um die Klimaziele im Verkehrssektor energieeffizient und ressourcenschonend zu erfüllen. Wir stärken deshalb den Schienengüterverkehr, die Binnenschifffahrt, fördern den kombinierten Verkehr und sorgen für eine effizientere und wirtschaftlichere Verzahnung der Verkehrsträger. Damit alle Verkehrsträger ihre Potenziale voll ausschöpfen können, werden wir die Mehreinnahmen der im nächsten Schritt ausgeweiteten Lkw-Maut zugunsten von Mobilität verwenden.

Dem Fahrerinnen- und Fahrermangel muss deutlich entgegengewirkt werden. Als Teil des Fachkräftemangels fordert er Unternehmen, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Institutionen, Behörden und Politik erheblich heraus. Wir müssen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen, Aus- und Weiterbildungsfragen, wirksame Kontrollen, Di-

gitalisierungsfolgen und auch Zuwanderungsbedingungen für das Berufsfeld weiterentwickeln. Denn der sich verschärfende Personalmangel wirkt sich bereits auf die Lieferketten aus. Jährlich gehen ca. 30.000 Fachkräfte aus dem Logistikbereich in Rente. Dafür kommen aber nur 15.000 Nachwuchskräfte jährlich dazu. Gleichzeitig fehlen derzeit bereits schätzungsweise zwischen 60.000 und 80.000 Fahrerinnen und Fahrer. Etwa ein Drittel der Fahrerinnen und Fahrer ist aktuell zudem älter als 55 Jahre und wird in absehbarer Zeit in Rente gehen. Mit den zusätzlichen personellen Mehrbedarfen auch im öffentlichen Personenverkehr verschärft sich die Situation noch weiter.

Gleichzeitig verändern sich in der Transport- und Logistikbranche die Berufsbilder. Die Digitalisierung der Logistik erfordert eine umfassende Qualifizierungsoffensive: Anpassungen in der betrieblichen Ausbildung und Schulungen in Unternehmen. Laufbahnen in den Unternehmen sollten und können offener angelegt werden. Doch der Kampf um die Talente findet statt. Unternehmen werben sich gegenseitig qualifiziertes Personal ab. Speditionen müssen mehr selbst ausbilden. Die damit verbundenen Kosten sind für die Betriebe eine große Herausforderung.

Im Verkehrsausschuss des 20. Deutschen Bundestages wurden in bislang vier ausführlichen Anhörungen all diese Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche geschildert und diskutiert. Dabei wurde überdeutlich, dass wir von Gefahren für unsere gesamte Wirtschaftsstruktur und Gesellschaft sprechen. In den Anhörungen wurden von Fachleuten, auch aus Unternehmen und von Fahrerinnen und Fahrern selbst, die Belastungen im Straßengütertransport in aller Deutlichkeit angeführt: Stress und Zeitdruck gehörten dazu, Müdigkeit am Steuer, fehlendes Familienleben, fehlende Wertschätzung. Auch ging es um die Lohnhöhe. Ein bundeseinheitlicher allgemeinverbindlicher Tarifvertrag als Lösungsansatz wurde benannt. Weiterhin wurde sehr deutlich, dass Sozialdumping insgesamt noch besser bekämpft werden muss. Die sozialen Bedingungen für das Fahrpersonal an Rastanlagen und Rampen müssen sich verbessern. An den bestehenden Gesetzen wurde dahingehend eher wenig kritisiert, kritisiert wurde, dass nicht hinreichend kontrolliert und somit durchgesetzt werde. Wir können und müssen die Kontrollen weiter verbessern. Der Güterverkehr fordert zu Recht eine Mission Aufbruch von der Bundesregierung.

Der Konkurrenzdruck im internationalen Straßentransport ist enorm – darum müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine faire und gleiche Behandlung grenzüberschreitend im Rahmen des europäischen Rechts sicherstellen. Diejenigen, die fair bezahlen und sich an alle Regeln halten, dürfen nicht das Nachsehen haben. Damit sind die beteiligten Unternehmen aber ebenfalls in der Verantwortung. Neben sozialen und arbeitsplatzspezifischen Verbesserungen, müssen auch die verschiedenen Perspektiven an den Be- und Entladerampen berücksichtigt werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

1. dass sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für wirksame Kontrollen der bestehenden Regelungen einsetzt. Mit einer Intensivierung der Schwerpunktkontrollen an neuralgischen Logistikpunkten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals BAG) konnte gemeinsam mit den jeweiligen Landespolizeien und dem Zoll ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden;
2. die Initiativen, um die Situation am Arbeitsplatz zu verbessern. So hat das BMDV
 - a) dazu beigetragen, dass die Ausstattung der Fahrerinnen- und Fahrerarbeitsplätze mit Mitteln des De-minimis-Förderprogramms ergonomisch optimiert werden kann;

- b) die Moderation eines Arbeitskreises Rampe übernommen und so den Austausch mit Transport, Handel und Industrie verstetigt;
 - c) in enger Abstimmung mit dem BALM, der Autobahn GmbH und Toll Collect GmbH, gemeinsam mit den Industrieverbänden Initiativen gestützt, die Image und Beschäftigungssituation im Transport- und Logistiksektor verbessern und die Herausforderungen der Branche öffentlich bewusster machen wollen;
3. dass Maßnahmen zur Förderung und Vereinfachung der Qualifizierung und des Erwerbs von Führerscheinen ergriffen wurden, indem
- a) durch das BMDV die Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen stärker priorisiert wurde und der Katalog der förderfähigen Maßnahmen in diesem Zuge kontinuierlich weiterentwickelt wird;
 - b) im Jahr 2022 weitere Schulungsschwerpunkte im Bereich „Digitale Instrumente und Informationstechnologie“ eingeführt wurden;
 - c) für die Jahre 2022 und 2023 je 125 Mio. Euro für Aus- und Weiterbildungsprogramme im Bundeshaushalt bereitgestellt wurden;
 - d) sich das Bundesministerium für Möglichkeiten des E-Learnings auch für die regelmäßigen Pflichtweiterbildung einsetzt;
 - e) sich das Bundesministerium für die Ablegung der Prüfung für die Berufskraftfahrerqualifizierung im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikationen in mehreren Fremdsprachen einsetzt;
 - f) fachspezifische Deutschsprachkurse über Nummer 3.3 des BMDV-Förderprogramms „Weiterbildung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“ geschaffen wurden;
 - g) sich das BMDV für den Erwerb des Lkw-Führerscheines durch junge Erwachsene in den Verhandlungen zur 3. EU-Führerscheinrichtlinie einsetzt;
4. dass Maßnahmen zur Anerkennung von Qualifikationen und Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten ergriffen wurden, indem
- a) sich das BMDV für die Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bei der Europäischen Kommission einsetzt;
 - b) das Bundesministerium prüft, inwieweit Vereinfachungen der Anerkennung von Führerscheinen aus Nicht-EU-Staaten möglich sind, wie z. B. bereits Führerscheine aus Albanien, dem Kosovo und der Republik Moldau erleichtert umgeschrieben werden können;
5. dass dem digitalen Wandel auch im Transportwesen entsprochen wird und das BMDV z. B. die Zulassung eines „digitalen Beifahrersassistentensystems“ für die zuverlässige sichere Begleitung bei Großraum- und Schwertransporten prüft;
6. dass die Bundesregierung die Förderprogramme für alternative Antriebe und alternative Kraftstoffe für Nutzfahrzeuge ausbaut und verstetigt;
7. dass die Bundesregierung die Auswirkungen der aktuellen Herausforderungen, und insbesondere der Pandemie, des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine und des Fahrermangels, erkannt hat und adressiert, etwa indem
- a) der Austausch und die enge Abstimmung mit dem Bundestag, den Ländern, der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten und insbesondere der betroffenen Logistikbranche und abhängiger Wirtschaftsbereiche gesucht wurde;
 - b) die wöchentliche Veröffentlichung von Dieselpreisen durch das Statistische Bundesamt für bessere Preistransparenz ermöglicht wurde;

- c) die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie gezielte Förderimpulse für die Entwicklung, Erprobung und Nutzung innovativer Technologien wie dem autonomen und automatisierten Fahren, der Vernetzung und der Verzahnung von Verkehrsträgern für die Logistik geschaffen wurde bzw. erfolgt;
 - d) die Diversifizierung der Güterströme, etwa von der Straße auf die Schiene und den Wasserweg, durch Impulse und Programme unterstützt.
- III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel,
1. wettbewerbsverzerrende und unfaire Arbeitsbedingungen zu bekämpfen, indem
 - a) das Mindestlohngesetz im grenzüberschreitenden Verkehr und im Kabotageverkehr für inländische und gebietsfremde Unternehmerinnen und Unternehmer noch wirksamer kontrolliert wird;
 - b) die sozialen Bedingungen des Transports und die Arbeitsbedingungen der Transportierenden bei Vergaben des Bundes und bundeseigener Unternehmen stärker berücksichtigt und dabei Tariftreue auch für Transportleistungen, soweit möglich, angewendet werden;
 - c) geprüft wird, wie die Situation an den Laderampen im Zusammenspiel aller Beteiligten zu verbessern ist, insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass für Fremdpersonal Sanitär- und Pausenräume zur Verfügung gestellt werden und
 - d) geprüft wird, wie Lkw-Kabinen vergrößert werden können, um EU-weit für Pausenaufenthalte und tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten einheitlich angemessen ausgestattete Fahrzeuge anzustreben;
 2. dafür Sorge zu tragen, dass die Kontrollen in der Transport- und Logistikbranche intensiviert werden, indem
 - a) die Überwachungsbehörden gestärkt werden, mehr Personal für Kontrollen bereitgestellt wird, bessere Schulungen des Kontrollpersonals durchgeführt und Kontrollkompetenzen gebündelt werden;
 - b) vor allem mit Bezug auf die besonderen Arbeitsbedingungen und Sicherheitsanforderungen die Auswertungen digitaler Kontrollgeräte noch effektiver genutzt und ausgeweitet werden;
 - c) Verstöße gegen Sozial-, Arbeits- und Steuerrecht im Transport- und Logistikgewerbe konsequent entgegengewirkt wird und dazu
 - aa) die relevanten Bußgelder empfindlich angehoben werden, um den wirtschaftlichen Vorteil tatsächlich erkennbar zu übersteigen (entsprechend § 17 Absatz 4 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten);
 - bb) die missbräuchliche Nutzung von Reisekosten-, Übernachtungs- und Verpflegungspauschalen sanktioniert und
 - cc) die Pauschalen an die reale Preisentwicklung angepasst werden;
 3. gemeinsam mit den Industrieverbänden und unterstützt durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität auch weiterhin gezielt dazu beizutragen, dass Image und Beschäftigungssituation im Transport und Logistiksektor attraktiver werden, indem u. a.
 - a) arbeitsmarktpolitische Strategien mit der Bundesagentur für Arbeit zur Gewinnung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern erarbeitet werden;
 - b) frauenspezifische Fördermaßnahmen für den Einstieg in die Berufe des Sektors sowie die besonderen Bedarfe hinsichtlich Arbeitsbedingungen und Sicherheit erarbeitet werden und

- c) Kooperationen mittelständischer Transportunternehmen für die Kraftfahr-
ausbildung zu Ausbildungskooperationen unterstützt werden;
4. sicherzustellen, dass der Einstieg in das Gewerbe für Zuwandererinnen und Zu-
wanderer erleichtert wird, indem
- a) geprüft wird, wie der Sprachenkatalog zum Führerscheinerwerb in Anlage 7
Nummer 1.3. der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) um Sprachen, wie bei-
spielsweise Albanisch, Serbisch (Latein und Kyrillisch), Bulgarisch, Ukrai-
nisch und Moldawisch und weitere ergänzt werden kann, während grundle-
gende Deutschkenntnisse Voraussetzung bleiben;
 - b) die Berufskraftfahrqualifikation in den Sprachen ermöglicht wird, in denen
auch der Führerschein erworben werden kann;
 - c) mehr Möglichkeiten digitaler mehrsprachiger Ausbildung und Weiterquali-
fizierung gefördert werden;
 - d) geprüft wird, wie ausländische Führerscheine vereinfacht anerkannt und dazu
weitere Drittstaaten in Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung aufgenom-
men werden können;
 - e) geprüft wird, ob die Visaerteilung für Fahrpersonal aus Drittstaaten erleich-
tert werden kann;
5. die Berufskraftfahrqualifizierung zu entbürokratisieren, indem
- a) geprüft wird, wie und ob der Umfang der Praxisstunden beim Führerscheiner-
werb, vor allem für die Führerscheinklasse D, unter Wahrung der Verkehrs-
sicherheit, angemessen reduziert werden kann;
 - b) die Führerscheinverlängerung erleichtert wird;
 - c) begleitetes Fahren mit 17 im Rahmen der Berufskraftfahrausbildung, unter
Wahrung der Verkehrssicherheit, zugelassen wird;
 - d) die Initiative ergriffen wird, um das Wohnortprinzip bei Führerscheinerwerb
und Berufskraftfahrqualifikation aufzuheben;
 - e) sich die Bundesregierung dafür einsetzt, dass ein Anerkennungsverfahren in
den Bundesländern etabliert wird, um die Durchführung des für die Ausstel-
lung oder Verlängerung des Lkw-Führerscheins erforderlichen Sehtests zu
erleichtern;
6. die Verkehrsinfrastruktur den Erfordernissen der Transportlogistik gemäß zu ver-
bessern und aus- und neuzubauen, indem insbesondere
- a) die Parkraumnutzung optimiert, Lkw-Parkplätze modernisiert und zertifiziert
und an und abseits der Bundesautobahnen aus- und neugebaut werden;
 - b) dafür ein Gesamtkonzept erstellt wird, dass u. a. berücksichtigt, dass Pkw-
Stellflächen für Lkw in den Nachtstunden freigegeben werden oder Lkw
rückwärts parken können und Reisemobile nicht mit Lkw um Parkraum kon-
kurrieren sollen;
 - c) die Installation und Nachrüstung von energiesparenden Beleuchtungsanlagen
auf der gesamten Verkehrs- und Aufenthaltsfläche aller Rastanlagen voran
gebracht wird;
 - d) die notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe mitge-
plant wird, um zu verhindern, dass dadurch benötigte Stellflächen eingebüßt
werden;
 - e) darauf hingewirkt wird, dass Qualität, Sicherheit und Sozialbedingungen auf
den Stellplätzen massiv verbessert werden und dem Fahrpersonal ein besse-
rer Zugang zu hygienischen sanitären Anlagen (Toiletten, Duschen, Wasch-
gelegenheiten) ermöglicht wird;

- f) ein ganzheitliches Konzept zur Verbesserung der Sauberkeit, der Sicherheit, der Servicefreundlichkeit, der Erholungsmöglichkeiten und der Nachhaltigkeit von unbewirtschafteten Rastanlagen vorgelegt wird, mit dem Ziel insbesondere die Aufenthaltsqualität auf den Rastanlagen, die Sauberkeit der WC-Anlagen und der Erholungsflächen durch entsprechende Maßnahmen wie z. B. Umsetzung von Hygienekonzepten, Intensivierung der Grünflächenpflege und -reinigung sowie Abfallentsorgung signifikant zu verbessern;
 - g) zur Erhöhung der qualitativen Anforderungen an sanitäre Anlagen auf unbewirtschafteten Rastanlagen einen Gebäudetyp bundesweit einzuführen;
 - h) Möglichkeiten der Bewirtschaftung der Stellflächen an Bundesautobahnen geprüft werden und
 - aa) im Dialog mit der Toll Collect GmbH ermittelt wird, wie durch Datenermittlung der Standzeiten die Lkw-Maut nutzbar gemacht werden kann;
 - bb) damit vor allem die Sondernutzung der Rastanlagen als Dispositionsflächen wirksam verhindert wird;
 - cc) dabei telematische Parkverfahren genutzt werden, um die Lkw-Parkkapazität auf den Flächen von Rastanlagen durch komprimiertes Parken zu steigern;
 - i) zur Schaffung weiterer Lkw-Stellplätzen in Autobahnnähe Förderprogramme ausgeweitet werden, die private Investitionen in Stellflächen in Bundesautobahn-Nähe bei Neu- und Ausbau von Gewerbegebieten bzw. der Erächtigung sonstiger Flächen forcieren und die einen besonderen Schwerpunkt darauf legen, dass geförderte Projekte
 - aa) für Berufskraftfahrende Trinkwasserversorgung, hygienische Sanitäreinrichtungen, Wasch- und Kochmöglichkeiten sowie Freizeitangebote vorhalten;
 - bb) bevorzugt Anlagen des bi-, bzw. trimodalen Verkehrs ausweisen bzw.
 - cc) in Form von Logistik-Hubs in Stadtrandlage emissionsfreie Stadtlogistik stärken und
 - dd) den Aus- und Aufbauzielen für Tank- und Ladeinfrastruktur für den schweren Güterverkehr entsprechen und dabei auch alternative Kraftstoffe mitbedenken;
7. Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs auszuweiten und
- a) den Schienengüterverkehr deutschlandtaktkonform entsprechend des 25-Prozent-bis-2030-Ziels zu berücksichtigen und dazu den Aus- und Neubau (Knoten und Korridore, Elektrifizierung, Digitalisierung) schnellstmöglich umzusetzen;
 - aa) das weitere Wachstum des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auch nach 2030 zu verstetigen und die Infrastrukturplanung an diesen Wachstumszielen auszurichten;
 - bb) unterstützende betriebliche und regulatorische Maßnahmen zu ergreifen, um das Marktziel im Schienengüterverkehr zu ermöglichen;
 - b) die europaweite Einführung der digitalen automatischen Kupplung bis 2030 gemeinsam mit unseren europäischen Partnern voranzutreiben und
 - c) die Förderprogramme der Bundesregierung für den Schienengüterverkehr – insbesondere der Trassenpreisförderung – konsequent fortzuführen;
8. ihre Maßnahmen zur Stärkung des Systems Wasserstraße auszuweiten, indem u. a.

- a) in der Infrastruktur Engpässe beseitigt, Wasserstraßen modernisiert und Brückenhöhen angepasst werden;
 - b) Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigt werden;
 - c) Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe für die Schifffahrt verstärkt gefördert werden;
 - d) das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt angepasst wird und
 - e) die Effizienz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erhöht wird;
 - f) die Vernetzung mit dem Straßengüterverkehr weiter unterstützt wird;
9. dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages Ende 2024 einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der in diesem Antrag benannten Forderungen vorzulegen.

Berlin, den 18. April 2023

Dr. Rolf Mützenich und Fraktion
Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion
Christian Dürr und Fraktion

