

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 10./11. September 2014 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 1./2. Oktober 2014 in Kiel

#### **TOP 4.2 Thema Aktionsplan Güterverkehr und Logistik**

Über die Umsetzung des in der 17. Legislaturperiode erarbeiteten Aktionsplans Güterverkehr und Logistik wurde vom Bund regelmäßig berichtet. Er enthält u. a. das Ziel, die die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche weiter zu verbessern. In der Anlage zu diesem Bericht wird separat über den aktuellen Stand dazu berichtet.

Gemäß dem Koalitionsvertrag der 18. Legislaturperiode entwickelt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiter, u. a. mit einer Strategie zum sauberen, energieeffizienten Gütertransport. Das BMVI beteiligt bei den entsprechenden Arbeiten die wesentlichen Verbände und einige große Unternehmen des Logistikbereichs.

Der weiterentwickelte Aktionsplan soll die Ziele verfolgen,

1. den Logistikstandort Deutschland zu stärken,
2. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, zu modernisieren und zu erweitern,
3. eine bessere Vernetzung aller Verkehrsträger zu erreichen,
4. umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransport zu fördern und
5. Nachwuchssicherung und gute Arbeitsbedingungen zu unterstützen.

Derzeit wird ein Entwurf des weiterentwickelten Aktionsplans Güterverkehr und Logistik erarbeitet, der nach der Sommerpause dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zugeleitet werden soll, bevor eine weitere Abstimmungsrunde mit den be-

troffenen Verbänden und großen Unternehmen eingeleitet wird. Die Arbeiten an der Weiterentwicklung sollen noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

## **Arbeits- und Ausbildungsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche**

### **I. Einleitung**

Zu den Zielen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik gehört es, gute Arbeitsbedingungen und Nachwuchssicherung in der Güterverkehrs- und Logistikbranche zu unterstützen. Dazu erfolgt durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eine regelmäßige Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik im Rahmen einer Marktbeobachtung. Hierzu führt das BAG mit Unternehmen und Verbänden des Straßengüterverkehrs, des Speditionsgewerbes und der verladenden Wirtschaft, des Binnenschiffs- und des Eisenbahngüterverkehrs Marktgespräche. Diese jährliche Evaluierung soll den Sozialpartnern eine belastbare und aktuelle Informationsgrundlage für die Diskussion der Arbeitsbedingungen liefern. Denn die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen sind ein wichtiger Faktor für die Attraktivität der Branche und entscheidend, um den langfristigen Bedarf an qualifizierten Fachkräften zu decken. Der nächste Bericht des BAG wird in Kürze auf der Internetseite des BAG (<http://www.bag.bund.de>) veröffentlicht.

Im Folgenden werden unter II. die wichtigsten Auswertungen des Berichts vorab zusammengefasst. Entsprechend der Bitte der VMK wurde zudem ein Sonderbericht des BAG zu Forderungen und Aktivitäten von Fahrerorganisationen, denen deutsche Fahrer angehören, erstellt. Dessen Ergebnisse werden unter III. zusammengefasst .

### **II. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das Bundesamt für Güterverkehr**

Vor dem Hintergrund einer moderaten gesamt- und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland im Jahr 2013 wiesen die Beschäftigtenzahlen in den betrachteten Berufsfeldern im vergangenen Jahr keine größeren Veränderungen auf. Während die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer nahezu konstant

blieb, ist die Anzahl der Schienenfahrzeugführer leicht gestiegen. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schiffsführer im Binnen- bzw. Hafenverkehr, die im Jahresverlauf größeren saisonalen Schwankungen unterliegt, ging im Vergleich zum Jahr 2012 leicht zurück. Bei allen Berufsgruppen nimmt der Anteil der Beschäftigten im fortgeschrittenen Alter zu. So liegt der Anteil der über 50-Jährigen in der Gruppe der Berufskraftfahrer mittlerweile bei knapp 43 %, bei den Schienenfahrzeugführern bei rund 31 % und bei den Binnenschiffen sogar bei über 44 %. Nachwuchskräfte rücken nur teilweise nach. Vor allem bei den Berufskraftfahrern ist der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die jünger als 25 Jahre sind, mit zuletzt knapp 3 % im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt besonders niedrig. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der damit einhergehenden Reduktion des Arbeitskräftepotentials nimmt der Wettbewerb um gut ausgebildete Arbeitnehmer branchenübergreifend zu. Wie andere Branchen muss sich auch die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft darauf einstellen, künftig mehr Aufwand für die Mitarbeitergewinnung und -bindung zu betreiben als bisher.

Bereits heute weist ein Teil der Unternehmen in Marktgesprächen des BAG auf Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen hin. Besonders viel Zeit nimmt diese im Bereich der Schienenfahrzeugführer in Anspruch. Im branchenübergreifenden Vergleich sind Schienenfahrzeugführer weiterhin die Berufsgruppe mit der höchsten abgeschlossenen Vakanzzeit in Deutschland. Von den drei untersuchten Berufsgruppen ist sie zugleich die einzige, für die die Arbeitsmarktstatistik mehr offene Stellen als arbeitslos gemeldete Personen ausweist. Im Gegensatz zu den Lokführern ist die abgeschlossene Vakanzzeit im Bereich der Fahrzeugführer im Straßenverkehr im Zeitverlauf konstant und geringer als die durchschnittliche bundesweite Vakanzzeit. Trotz eines Überhangs der arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer gegenüber den gemeldeten offenen Stellen haben Güterkraftverkehrsunternehmen nach eigenen Angaben häufig Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung. Dies gilt vor allem in Bezug auf Stellen mit spezifischen fachlichen Anforderungen oder im Fernverkehr. Die von der Arbeitsagentur vermittelten Ar-

beitskräfte entsprächen nach Unternehmensangaben häufig nicht den eigenen qualitativen Anforderungen oder seien nur bedingt einsetzbar.

Die Transport-, Speditions- und Logistikbranche wird von der Öffentlichkeit als stark männlich dominiertes Gewerbe wahrgenommen – belegt wird dies durch die Struktur der Beschäftigten, die für alle betrachteten Berufsfelder einen hohen Anteil männlicher Beschäftigter ausweist. Gleichwohl ist der Frauenanteil bei den Auszubildenden in allen drei Berufsgruppen höher als bei den bisher Beschäftigten.

Trotz des allgemeinen Nachwuchsbedarfs stieg die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Jahr 2013 nur in der Berufsgruppe der Schienenfahrzeugführer. Bei Binnenschiffen und Berufskraftfahrern ging sie im Vergleich zum Jahr 2012 zurück. Neben der Berufsausbildung kommt bei den Berufskraftfahrern zahlenmäßig der Prüfung zur Grundqualifikation hohe Bedeutung zu. Einen Anreiz, eine Ausbildung zum Binnenschiffer zu beginnen, stellt nach wie vor das im Vergleich zu anderen Berufen hohe Ausbildungsgehalt dar. Sowohl im Ausbildungs- als auch im Weiterbildungsbereich existieren in der Binnenschifffahrt Ambitionen, vermehrt E-Learning- bzw. Fernlernangebote einzuführen.

Die mitunter vergleichsweise schlechte Personalverfügbarkeit schlägt sich zum Teil bereits in höheren Lohnforderungen nieder. Dies zeigt sich beispielsweise bei den Lokführern. Generell fielen die allgemeinen Lohnsteigerungen der Beschäftigten im Jahr 2013 und im bisherigen Jahresverlauf mehr oder minder positiv aus. Zwar unterliegen viele Güterkraftverkehrsunternehmen – ebenso wie viele Binnenschifffahrtsunternehmen – keiner Tarifbindung. Nach Einschätzung des BAG orientieren sich dennoch viele von ihnen an den tariflichen Vereinbarungen.

Zusätzlich hat das BAG eine Befragung von in- und ausländischen Kraftfahrern durch den Straßenkontrolldienst durchgeführt. Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten verbringen demnach ihre Wochenruhezeiten häufiger im Fahrzeug und sind seltener am Wochenende zu Hause als Fahrer aus den alten EU-Mitgliedsstaaten. Kraftfahrer, die häufiger ihre Wochenruhezeiten im bzw. beim Fahrzeug verbringen, gaben ebenso häu-

figer an, dass das Platzangebot in der Fahrer- bzw. Schlafkabine nicht ausreichend sei. Ihre Tagesruhezeiten verbringen Kraftfahrer im Fernverkehr unabhängig von ihrer Nationalität relativ häufig im Fahrzeug. Sehr regelmäßig nutzen die befragten Fahrer die sanitären Anlagen auf Rast- bzw. Autohöfen; weniger regelmäßig werden Bistros bzw. Restaurants und noch seltener Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen in Anspruch genommen. Deutsche Fahrer äußern sich relativ kritisch über die Qualität der Auto- und Rastplätze. Fast alle der befragten deutschen Kraftfahrer erhalten Spesen für Essen bzw. Übernachtung. Bei Fahrern aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten gilt dies nur für gut die Hälfte der Befragten. Verbesserungspotential besteht aus Sicht der Befragten vor allem hinsichtlich der Parkplatzsituation für Lkw. So sprachen sich viele Befragte diesbezüglich für mehr Parkplätze, höhere Sicherheitsvorkehrungen, eine bessere Instandhaltung und weniger Lärmbelästigung aus. Befragt nach den Arbeitsbedingungen wünschten sich die deutschen Fahrer u.a. familienfreundlichere Arbeitszeiten und eine höhere Bezahlung.

Das BAG wird zu dieser Thematik einen Sonderbericht erstellen.

### **III. Fahrerorganisationen in Deutschland**

Die fortschreitende Internationalisierung des Verkehrsmarktes und die mit der EU-Osterweiterung verbundene Marktöffnung für Anbieter aus Mittel-, Ost und Südosteuropa hat die deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen einem zunehmenden nationalen und internationalen Wettbewerb ausgesetzt und auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt zu wesentlichen Marktanteilsverschiebungen geführt. Auf vielen Relationen verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge in den letzten Jahren rückläufige Marktanteile. Vor allem polnische Güterkraftverkehrsunternehmen durchdringen in zunehmendem Maße den europäischen Güterverkehrsmarkt. Deutschland ist zudem der einzige EU-Staat, in dem die Kobotage in den letzten Jahren ununterbrochen gestiegen ist. Wettbewerbsdruck wird vor allem durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel-, Ost- und Südosteuropa, insbesondere aus Polen – erzeugt. Trotz

Konvergenz der durchschnittlichen Lohnniveaus in der EU besitzen sie aufgrund geringerer Arbeitskosten nach wie vor deutliche Wettbewerbsvorteile gegenüber deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen.

Vor diesem Hintergrund haben sich in der jüngeren Vergangenheit sowohl in Deutschland als auch in anderen europäischen Staaten einzelne Gruppen von Berufskraftfahrern zusammengeschlossen, um auf die Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe und ungleiche Wettbewerbsbedingungen in der EU hinzuweisen. Verknüpft wird dies in der Regel mit Forderungen nach häufigeren und strengeren Kontrollen der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr sowie der Kabotageregelungen und der Ablehnung weiterer Liberalisierungsschritte auf dem gemeinschaftlichen Güterkraftverkehrsmarkt.

Die verschiedenen Fahrerorganisationen in Deutschland lassen sich grundsätzlich in vier Kategorien unterteilen, die sich bezüglich ihrer Ziele, Forderungen und Aktivitäten sowie ihres Organisationsgrades unterscheiden:

1. Fahrerorganisationen, die politische Forderungen stellen und diesen durch Petitionen, offene Briefe an Behörden und Ministerien sowie Demonstrationen Nachdruck verleihen. In Deutschland fallen hierunter vor allem die zwei Organisationen „Krafftfahrer-Clubs Deutschland e.V.“ und „Actie in de Transport e.V.“. Beide Vereine setzen sich für eine bessere Entlohnung der Krafftfahrer, eine Erhöhung der Kontrollen mittel-, ost- und südosteuropäischer Wettbewerber – insbesondere in Bezug auf die Einhaltung der Kabotageregelungen sowie der Sozialvorschriften –, den Ausbau kostengünstiger sanitärer Anlagen sowie die Verbesserung des Branchen- und Berufsimages ein.
2. Fahrerorganisationen, die ihre politischen Forderungen im Dialog präsentieren und zusätzlich einen „Fahrer-Bildungsauftrag“ verfolgen. Hierzu zählen in Deutschland Vereine wie ProLKW e.V. und der Bund Deutscher Berufskraftfahrer e.V. ProLKW e.V. setzt sich insbesondere für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern und die Sicherung von Qualitätsstandards in der Ausbildung zum Berufskraftfahrer ein. Im Fokus des Bundes Deut-

scher Berufs-Kraftfahrer e.V. steht u.a. eine Reduzierung der Lebensarbeitszeit für Berufskraftfahrer.

3. Fahrerorganisationen, die den persönlichen Austausch und den Zusammenhalt zwischen den Fahrern verbessern wollen, keine politischen Ziele verfolgen und teilweise einen „Fahrer-Bildungsauftrag“ verfolgen. Hierunter fallen eine Vielzahl von Fahrerorganisationen, z.B. die Kraftfahrervereinigung Grenzland e.V., die Vereinsmitglieder u.a. bei der Durchführung von Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes unterstützt, sowie Fernfahrerstammtische.
4. Fahrerorganisationen, die den Austausch zwischen den Fahrern mittels Bereitstellung einer Online-Plattform verbessern wollen und keine politischen Ziele verfolgen. Als Beispiele für die zahlreichen Online-Portale können etwa jene von „Trucker Freunde“ oder „Hells Trucker“ genannt werden.



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Durch ihre Aktivitäten (insbesondere Demonstrationen) versuchen die Fahrerorganisationen insbesondere die Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehrsgewerbe sowie die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem gemeinschaftlichen Güterkraftverkehrsmarkt ins öffentliche Interesse zu rücken. Angesichts kostenbedingter Wettbewerbsnachteile deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen gegenüber mittel-, ost- und südosteuropäischen Wettbewerbern und hieraus resultierender Marktanteilsverluste fordern sie insbesondere eine weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Euro-

pa, insbesondere in Bezug auf die Löhne, sowie häufigere und bessere Kontrollen der Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten, und der Kabotageregelungen. Zum Schutz des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes gegen kostengünstigere Wettbewerber werden weitere Liberalisierungsschritte auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt – insbesondere eine weitere Lockerung der Kabotageregelungen – von den Fahrerorganisationen regelmäßig abgelehnt.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind Fahrerorganisationen in Deutschland gleichwohl ein Randphänomen. Deren Anzahl und Bekanntheitsgrad sind bislang ebenso wie ihr politischer Einfluss im Allgemeinen gering. Der gemeinschaftliche Organisationsgrad zur Vertretung der Arbeitnehmerinteressen ist bei Berufskraftfahrern im Vergleich zu anderen Berufsgruppen relativ schwach ausgeprägt. Dies gilt nach Informationen des BAG sowohl für die gewerkschaftliche als auch die außergewerkschaftliche Organisation. Insgesamt ist die Mitgliederzahl von den bekannten Fahrerorganisationen im Vergleich zur Gesamtzahl der in Deutschland tätigen Kraftfahrer nach Branchenangaben sehr gering. Der Bund Deutscher Berufs-Kraftfahrer e.V. weist seit Beginn des Jahrtausends sogar einen starken Mitgliederschwund auf.