

Bundesrat

zu Drucksache **205/17**

10.03.17

Vk

Beschluss

des Deutschen Bundestages

Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 221. Sitzung am 9. März 2017 zu dem von ihm verabschiedeten **Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes – Drucksachen 18/10882, 18/11431** – die beigefügte EntschlieÙung unter Buchstabe b auf Drucksache 18/11431 angenommen.

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Transport und Logistik bilden das Rückgrat unserer Industrie, unserer Wirtschaft, unseres täglichen Lebens. Der jährliche Umsatz der Logistikbranche hat sich in den letzten 20 Jahren fast verdoppelt, auf etwa 250 Milliarden Euro. Transport und Logistik haben damit als Wirtschaftsfaktor und Arbeitsplatz enorme Relevanz für die deutsche Volkswirtschaft. Nahezu 3 Millionen Beschäftigte in Deutschland zeigen täglich ihre Flexibilität, Kreativität und Schaffenskraft in der Logistikbranche. Rund 10 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland arbeiten in der Logistikbranche. Jeder Sechste von ihnen fährt auf unseren Straßen und ist wesentlicher Stützpfeiler unseres wirtschaftlichen Erfolges.

Die Branche ist dabei auf faire Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen angewiesen. Gerade durch den zunehmenden Wettbewerb osteuropäischer Fuhrunternehmen geraten die Sozialstandards im Straßengüterverkehr hierzulande verstärkt unter Druck und bringen sozial verantwortlich handelnde Unternehmen in Bedrängnis. Dem gilt es politisch entgegenzuwirken.

Fairen Wettbewerb und gute Arbeitsbedingungen ermöglichen

Mehr als 40 Prozent aller mautpflichtigen Verkehre in Deutschland werden inzwischen durch gebietsfremde Transportunternehmen, insbesondere aus den östlichen EU-Mitgliedstaaten geleistet. Seit der 5. Erweiterung der Europäischen Union 2004 hat sich das Lohn- und Sozialkostengefälle im Straßengüterverkehr verstärkt. Es bestehen starke Anreize, große Fuhrparkflotten aus Deutschland in die neuen EU-Länder zu verlegen. Die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr wird dabei oft ausgenutzt, um Betriebsstandorte lediglich formell zu verlegen. Ausgeflaggte Fuhrparkkapazitäten bleiben faktisch in Deutschland und auf den Hauptmärkten. Fahrzeuge und Fahrerinnen und Fahrer sind zu Arbeitsbedingungen ihres Entsendelands tätig. Mittelständische Transportunternehmen, die bei Lohn-, Sozialkosten und Arbeitsbedingungen den westeuropäischen Standards entsprechen, werden aus dem Markt gedrängt.

Viele Fahrerinnen und Fahrer kehren erst nach Wochen oder Monaten an ihren Betriebsstandort zurück. Ruhezeiten und private Freizeit werden im oder beim Führerhaus an Raststätten, Umschlags- oder Hafenanlagen verbracht. Selbst minimale Sozialstandards werden ihnen dabei vorenthalten. Die Einhaltung von deutschem und EU-Recht gilt es, durch wirksame Kontrollen zu gewährleisten.

Die Mindestlohn-Melde-Verordnung lässt zu, dass gebietsfremde Unternehmen nur unverbindliche Erstmeldungen für ein halbes Jahr abgeben, die sie bei Planänderungen nicht korrigieren müssen. Dies erschwert effektive Kontrollen. Weitere Wettbewerbsverzerrungen sind die Folge. Ein modernes Melde- und Kontrollsystem muss vor allem sicherstellen, dass gebietsfremde Transportunternehmen ihre Fahrten schnell und unkompliziert melden und korrigieren können.

Große Teile des deutschen Transportlogistikgewerbes sind diesen akuten Wettbewerbsverzerrungen ausgesetzt. Die Existenz vieler Unternehmen ist bedroht. Eine über Preise nicht zu schlagende Konkurrenz trifft die Unternehmen, die ohnehin massiv unter Druck stehen.

Wir müssen umgehend

- fairen Wettbewerb im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ermöglichen,
- Lohn- und Sozialdumping unterbinden,
- die Haftung entlang der Logistikkette besser regeln,

- dem Umflaggen von Fuhrparkflotten und der Gründung von Briefkastenfirmen entgegenwirken,
- Sozialversicherungsbetrug noch stärker verfolgen und
- illegale Kabotage aufdecken.

Dazu muss auch das Recht in der Europäischen Union harmonisiert und Austausch und Abstimmung der Kontrollbehörden verbessert werden. Erforderlich ist insbesondere eine Konkretisierung der Sozialvorschriften und ihrer Auslegung durch die Mitgliedstaaten sowie eine stärkere Vereinheitlichung der Kontrollpraxis in Bezug auf das geltende Regelwerk im Straßengüterverkehr. Wo immer jedoch eine europäische Einigung zeitnah nicht erreichbar ist, müssen wir nationale Regelungen schaffen. Das EU-Recht darf Mitgliedstaaten, die hier vorangehen wollen, nicht ausbremsen.

Fachkräftemangel entgegenwirken

Die Transport- und Logistikbranche trifft der Fachkräftemangel bereits heute massiv. Es fehlen vor allem qualifizierte Berufskraftfahrerinnen und -fahrer. Ursachen hierfür sind vielfältig. Ein sich weiter verschärfender Personalmangel wird sich auf die Lieferketten auswirken.

Die allmählich in Rente gehenden geburtenstarken Jahrgänge werden eine große Lücke hinterlassen. Die schwierigen sozialen Bedingungen lassen das Berufsbild für junge Menschen wenig attraktiv erscheinen. Dazu gehören der Arbeitsdruck im europäischen Wettbewerb, schlechte Bedingungen bei Unterwegaufenthalten, die unbefriedigende Situation an Laderampen, die vermeintliche Unfallgefahr und familienunfreundliche Arbeitszeiten. Darüber hinaus müssen Auszubildende zur Berufskraftfahrerin/zum Berufskraftfahrer außerhalb ihrer eigentlichen Fahrtätigkeit eingesetzt werden, bis sie mit 18 Jahren eine Lkw-Fahrerlaubnis erwerben können. Die Abschaffung der Wehrpflicht verringerte zudem merklich die Zahl der Fahrer. Viele nutzten früher die Bundeswehrzeit, um ihre Fahrerlaubnis zu erwerben.

Auch in der Transport- und Logistikbranche verändern sich die Berufsbilder, neue Tätigkeiten und Anforderungen an die Qualifikation kommen hinzu. Einfache repetitive oder rein manuelle Tätigkeiten nehmen deutlich ab. Dezentralisierte Produktions- und Logistikprozesse erfordern immer mehr Überwachungs- und Kontrollfunktionen. Dazu ist umfangreiches Produktions- und Logistikwissen ebenso erforderlich, wie ein Verständnis der IT-Prozesse. Die Digitalisierung der Logistik erfordert umfassend Anpassungen in der betrieblichen Ausbildung, Schulungen in Unternehmen (Weiterbildung) und veränderte Studiengänge.

Zwangsläufig ist schon heute ein Kampf um die Talente feststellbar. Die Unternehmen werben sich gegenseitig qualifiziertes Personal ab. Speditionen müssen mehr selbst ausbilden. Die damit verbundenen Kosten können sie oft nicht aus eigener Kraft schultern und es wird zunehmend schwieriger, die wesentlichen Ausbildungsinhalte angemessen zu vermitteln.

Der Kraftfahrerberuf hat ein schlechtes Image. Erfahrungen der Spediteure bei der Nachwuchssuche zeigen, dass dem schon in Schulen und Berufsschulen nicht hinreichend begegnet wird. Vielen Lehrenden, aber auch in der Bevölkerung insgesamt, mangelt es an genauerer Kenntnis des Berufsbildes. Dem gilt es entgegenzuwirken.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. wettbewerbsverzerrende und unfaire Arbeitsbedingungen zu bekämpfen, indem
 - 1.1. das Mindestlohngesetz im grenzüberschreitenden Verkehr und im Kabotageverkehr für inländische und gebietsfremde Unternehmen wirksam kontrolliert wird,
 - 1.2. die Situation an den Laderampen verbessert wird, indem insbesondere die Verpflichtung zur Zusammenarbeit verschiedener Arbeitgeber nach § 8 des Arbeitsschutzgesetzes genutzt wird, so dass vorhandene Sanitär- und Pausenräume auch Fremdpersonal zugänglich gemacht werden müssen;
 2. die Meldepflichten und -systeme zur Umsetzung des Mindestlohngesetzes dahingehend zu überprüfen und anzupassen, dass
 - 2.1. effektivere Kontrollen möglich werden,
 - 2.2. bereits vorhandene Systeme und das neue Meldeportal verknüpft und die Zusammenarbeit verschiedener Behörden verbessert wird,
 - 2.3. ein digitaler Frachtbrief verpflichtend eingeführt wird und
 - 2.4. der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages jährlich einen Bericht erhält, der die Anzahl gebietsfremder Meldungen über grenzüberschreitende Verkehre und Kabotageverkehre sowie die aufgedeckten Verstöße und verhängten Bußgelder dokumentiert;
 3. dafür Sorge zu tragen, dass die Kontrollen in der Transport- und Logistikbranche intensiviert werden, indem
 - 3.1. die Überwachungsbehörden im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel gestärkt werden, insbesondere durch mehr Personal für Kontrollen, bessere Schulungen des Kontrollpersonals und Bündelung der Kontrollkompetenzen,
 - 3.2. die Anzahl der Auswertungen digitaler Kontrollgeräte erhöht wird,
 - 3.3. Verstöße gegen Sozial-, Arbeits- und Steuerrecht im Transport- und Logistikgewerbe stärker und konsequenter sanktioniert werden;
 4. dazu beizutragen, dass Image und Beschäftigungssituation im Transport und Logistiksektor attraktiver werden, indem
 - 4.1. gezielte arbeitsmarktpolitische Strategien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Bundesagentur für Arbeit zur Gewinnung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern erarbeitet werden, wobei
 - 4.2. frauenspezifische Fördermaßnahmen für den Einstieg in die Berufe des Sektors geschaffen werden,
 - 4.3. Ausbildungskooperationen mehrerer mittelständischer Transportunternehmen (Verbundausbildung) für die Kraftfahrausbildung unterstützt werden,
 - 4.4. ein bundesweites Modellprojekt zur Erleichterung des Übergangs zwischen Schule und Beruf ins Leben gerufen und
 - 4.5. der Einstieg in das Gewerbe für Zuwanderer erleichtert wird und entsprechende Weiterbildungen durch die Bundesagentur für Arbeit angeboten werden;
 5. die Europäische Kommission aufzufordern, mit den EU-Mitgliedstaaten einen sozialen Dialog im Straßengüterverkehr voranzubringen, der
 - 5.1. durch eine stärkere Betonung der Rechte auf soziale und wirtschaftliche Sicherheit, Gesundheit und Chancengerechtigkeit im Sozialprotokoll zu einer Harmonisierung von sozialen Standards im EU-Binnenmarkt beiträgt,

- 5.2. atypische Beschäftigungsverhältnisse in den Blick nimmt,
- 5.3. die sozialen Aspekte der sog. Straßenverkehrsinitiativen der Europäischen Kommission verstärkt thematisiert,
- 5.4. die Abgrenzung von Selbstständigen zu Arbeitnehmern präzisiert;
- 6. sich im Rahmen der Straßenverkehrsinitiativen der Europäischen Kommission für die Überarbeitung der Verordnung (EG) 561/2006, insbesondere Art. 8 Abs. 8, zu Lenk- und Ruhezeiten einzusetzen, und dabei eine unionsweit eindeutig zu interpretierende Regelung des Verbringens von Wochenruhezeiten im Führerhaus zu schaffen,
 - 6.1. die regelt, dass nur eine gewisse Anzahl verkürzter Wochenruhezeiten im Führerhaus verbracht werden darf,
 - 6.2. die regelt, dass das Verbot des Verbringens der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug nicht mehr missverstanden werden kann,
 - 6.3. dabei ist zu prüfen, ob bis zu dreiwöchige Rundläufe in Europa ermöglicht werden können, indem die zulässige Anzahl verkürzter Wochenruhezeiten erhöht wird und eine angemessene Kompensation zur Nachholung der Ruhezeit am Heimatstandort ermöglicht wird;
- 7. gemeinsam mit der Europäischen Kommission zügig zu einem Abschluss des Vertragsverletzungsverfahrens Mindestlohn zu kommen und mit ihr zu verabreden, dass für grenzüberschreitende Verkehre und Kabotageverkehre der maßgebliche Mindestlohn zu zahlen ist;
- 8. gegenüber der Europäischen Kommission im Rahmen der Beratungen zu den Straßenverkehrsinitiativen dafür einzutreten, die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit zu präzisieren und klarzustellen, dass
 - 8.1. die EU-Dienstleistungsfreiheit für grenzüberschreitende Transportleistungen in Abgrenzung zur Niederlassungsfreiheit nur auf eine „vorübergehende“ Betätigung in den jeweiligen Mitgliedstaaten beschränkt ist, und somit
 - 8.2. erneut verdeutlicht wird, dass Verkehre, die regelmäßig in einem anderen als dem Mitgliedstaat des jeweiligen Betriebsstandortes erbracht werden, nur unter Inanspruchnahme des Rechts auf Niederlassungsfreiheit erbracht werden können und gemäß dem ausdrücklichen Wortlaut von Art. 57 AEUV nicht von der Dienstleistungsfreiheit gedeckt sind;
- 9. die Europäische Kommission im Rahmen der Straßenverkehrsinitiativen zur Vorlage von Vorschlägen aufzufordern, die Auftragsvergabe und die Auftraggeberhaftung über die gesamte Unterauftragskette zu regeln und Unternehmen für Verfehlungen gebietsfremder Tochterunternehmen und Unterauftragnehmer haftbar zu machen, wie in § 7c GüKG auf nationaler Ebene bereits geregelt;
- 10. dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages im Frühjahr 2018 einen Bericht über die Umsetzung der in diesem Entschließungsantrag benannten Forderungen vorzulegen.“