

# Positionspapier

## Engpässe im Logistiksektor – Herausforderungen und Lösungsansätze

Wie zahlreiche andere Wirtschaftsbereiche auch, verzeichnet die deutsche Baustoff-, Steine- und Erden-Industrie seit Anfang 2017 spürbare Engpässe in der Logistik. Dies wirkt sich in zunehmendem Maße wachstumshemmend aus. Ein erheblicher Mangel im Fahrerberuf, Probleme bei der Verkehrsinfrastruktur und ordnungsrechtliche Beschränkungen tragen zu dieser Situation bei. Im Folgenden werden die zentralen Herausforderungen im Logistikbereich skizziert und mögliche Lösungsansätze dargestellt.

### LKW-Fahrermangel entgegenwirken

In Deutschland fehlen etwa 40.000 LKW-Fahrer unterschiedlicher Fahrerlaubnisse. Der demografische Wandel dürfte die Situation künftig weiter verschärfen. Zurückzuführen ist der Mangel an Berufskraftfahrern auf eine Vielzahl von Ursachen. Dazu gehören etwa die komplexe Ausbildung mit einem hohen Kostenaufwand sowie das teilweise negative Image des Berufsstandes. Auch der Wegfall der Wehrpflicht hinterlässt Spuren: In den vergangenen Jahrzehnten hatten viele spätere Berufskraftfahrer während des Wehrdienstes ihren LKW-Führerschein erworben und waren später ins Transportgewerbe gewechselt.

#### *Lösungsansätze:*

- Die Schlüsselfunktion des LKW-Fahrers für die ganze Wirtschaft sollte bei der Berufsberatung stärker in den Fokus gerückt werden. Hierzu kann z.B. auch eine Imagekampagne beitragen.
- Eine Absenkung der Altersgrenze für Fahrer von derzeit 21 auf 18 Jahre würde die Stellung der Ausbildung im Vergleich zu anderen Berufen deutlich verbessern.
- Prüfungen zum gewerblichen Güterkraftverkehr sollten auch in anderen Sprachen oder zumindest auch in „einfachem Deutsch“ abgelegt werden können.
- Durch eine Verkürzung der Ausbildung zum Berufskraftfahrer von heute 3 auf 2 Jahre könnten mehr Berufseinsteiger gewonnen werden. Sinnvoll wäre es, einzelne Bestandteile der Ausbildung (z.B. ADR/Gefahrgut) auszugliedern und modular als Zusatzausbildung anzubieten, denn nur für 20% der Kraftfahrer sind diese Qualifikationen überhaupt erforderlich.

- Die „beschleunigte Grundqualifikation“, also die vereinfachte Ausbildung für den gewerblichen Güterkraftverkehr, kann bei Arbeitslosigkeit von der Bundesagentur für Arbeit als Umschulungsmaßnahme gefördert werden. Es wäre wünschenswert, wenn die Arbeitsagenturen vor Ort ihren Kunden diese Möglichkeit stärker aufzeigen.
- Die Rekrutierung von Arbeitskräften aus dem Nicht-EU-Ausland muss erleichtert werden. Um für ausländische Berufskraftfahrer den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt zu verbessern, sollte die Bundesagentur für Arbeit die Aufnahme des Berufsbildes in die Positivliste der Mangelberufe prüfen. Die hohen bürokratischen Hürden zur Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisscheine (z.B. Ex-Jugoslawien) sind abzubauen.
- Die Wirtschaft verantwortet gute Arbeitsbedingungen und eine faire Bezahlung des Fahrerberufs. Zur Auslotung von Verbesserungspotentialen könnte ein regelmäßig tagender „Runder Tisch“ der relevanten Stakeholder beitragen (z.B. Transportgewerbe, verladende Wirtschaft, Gewerkschaften, Politik).

## Baustellenmanagement optimieren und LKW-Parkplätze ausbauen

Schwächen in der Verkehrsinfrastruktur sind für die hohe Unzufriedenheit vieler Berufskraftfahrer mitverantwortlich. So verursacht das oftmals mangelhafte Baustellenmanagement Verzögerungen und erschwert die Planbarkeit der Fahrerarbeitszeiten. Hinzu kommt, dass bundesweit rund 14.000 LKW-Parkplätze fehlen – bis 2030 werden es angesichts des zunehmenden Verkehrs voraussichtlich 26.000 Parkplätze sein. Zur Erhöhung der Wertschöpfung (Berücksichtigung der Schichtzeiten des Fahrpersonals) sowie der Sicherheit auf den Bundesautobahnen (teilweise werden LKW unsicher auf den Standstreifen abgestellt) muss die prekäre Situation dringend verbessert werden.

### *Lösungsansätze:*

- Das Baustellenmanagement ist zu optimieren: Streckensperrungen sind auf aktuell im Bau befindliche Bereiche zu begrenzen und die Bauausführung auf Baustellen durch regulären Dreischichtbetrieb zu beschleunigen.
- Angesichts wachsender Verkehrsströme ist der Parkplatzausbau an den Bundesautobahnen (und ggf. wichtigen Bundesstraßen) zügig auszuweiten.
- Durch finanzielle Anreize könnten Industrie und Handel verstärkt Parkplätze für ankommende und abfahrende LKW-Fahrer bauen, welche übernachten müssen oder nach der Ent- bzw. Beladung sofortigen Parkraum benötigen.
- Der Einsatz bestehender Parkplätze an den Autobahnen könnte durch eine intelligente Steuerung bundesweit optimiert werden. Hierzu wurden in Rheinland-Pfalz vielversprechende Telematik-gestützte Projekte umgesetzt (Kolonnenparken, Parkleitsystem), die auch für andere Bundesländer als Vorbild dienen sollten.

## Verbot zum Verbleib der Fahrer im LKW über das Wochenende überdenken

Seit der Änderung des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) im Jahr 2017 ist es LKW-Fahrern nicht mehr gestattet, die gesetzliche Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen. Diese gut gemeinte Vorschrift, die auf EU-Recht basiert, geht leider an der Realität vorbei, etwa hinsichtlich der Verfügbarkeit von

Unterkünften an den Hauptverkehrsrouten. Darüber hinaus verringert sie die Einsatzbereitschaft insbesondere osteuropäischer Fahrer und erschwert die Einsatzplanungen der Unternehmen.

#### *Lösungsansätze:*

- Das FPersG sowie die zugrundeliegende EU-Verordnung (EG) 561/2006 sind dahingehend zu überarbeiten, dass die Wochenruhezeit wieder im LKW verbracht werden kann, sofern dieser entsprechend dafür ausgerüstet ist.
- Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass viele Fahrer die Übernachtung im LKW aufgrund von Spesenzahlungen und aus Sicherheitsgründen (Bewachung der Ladung) gegenüber einer festen Unterkunft bevorzugen.

### **Schichtzeitenregelungen flexibler ausgestalten**

Im Jahr 2017 wurden die durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und die Polizei durchgeführten Schichtzeitkontrollen bei LKW-Fahrern verschärft. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass Fahrtrouten und Zeiten durch zunehmende Staus und Mängel in der Infrastruktur immer weniger planbar sind und eventuelle Verzögerungen schneller auftreten können. Die ist bei der Kontrolle von Schichtzeiten Rechnung zu berücksichtigen.

#### *Lösungsansätze:*

- Schichtzeitenregelungen sind flexibler zu gestalten und um Ausnahmeregelungen zu ergänzen.
- Sachdienlich wäre eine Beschränkung der Schichtzeit auf die effektive Lenkzeit, d.h. Be- und Entladevorgänge sollten aus den Schichtzeiten herauszurechnen sein.

### **Kabotageregulungen für ausländische Fahrzeuge aufheben**

Wurde früher nur die effektive Komplettladung als Kabotageladung bewertet, so wird seit Anfang 2017 jede Entladestelle eines LKWs als kabotagepflichtiger Transport bewertet. Damit reduziert sich das mögliche Einsatzspektrum eines ausländischen LKWs für innerdeutsche Transporte um bis zu zwei Drittel.

#### *Lösungsansätze:*

- Die bestehenden Einschränkungen zur Befrachtung ausländischer LKWs mit ausschließlich innerdeutschen Transporten stehen der Idee eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes entgegen und sind daher kritisch zu prüfen.
- Eine Lockerung der Kabotagebeschränkungen würde die Engpässe auf dem deutschen Logistikmarkt spürbar reduzieren und wäre auch unter Wirtschaftlichkeits- und Umweltgesichtspunkten (Vermeidung von Leerfahrten) sinnvoll.

### **Transportkapazitäten durch moderate rechtliche Anpassungen steigern**

Den Engpässen in der Logistik kann auch durch eine moderate Ausweitung der zulässigen Transportgewichte entgegengewirkt werden. So ließe sich durch eine Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts ein signifikanter Anteil des Güterverkehrs reduzieren, was nicht zuletzt auch umweltpolitisch sinnvoll ist. Die im Kombinierten Verkehr bereits heute möglichen 44 Tonnen zeigen, ebenso wie

die teilweise noch deutlich höheren Gewichtsklassen im europäischen Ausland (z.B. Niederlande, Skandinavien), dass eine Ausweitung technisch möglich ist. Darüber hinaus bestehen für Lang-LKW nach wie vor zu viele Hürden für einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Einsatz.

*Lösungsansätze:*

- Die moderate Ausweitung des zulässigen Gesamtgewichts von LKW sollte ideologiefrei geprüft werden. Dabei sind auch die Erfahrungen anderer europäischer Länder zu berücksichtigen.
- Aufgrund vielfacher Beschränkungen kann der Lang-LKW seine Potentiale zur Effizienzsteigerung in der Logistik bislang nicht ausschöpfen. Der Einsatz sollte daher vereinfacht werden. Dies betrifft insbesondere die Freigabe der zulässigen Straßenanbindungen an die für den Lang-LKW-Betrieb zugelassenen Autobahnen.

### Voraussetzungen für weitgehende Digitalisierung der Logistik schaffen

Deutschland rangiert derzeit nur auf Platz 17 der Industrienationen im flächendeckenden Ausbau von Breitbandkabeln. Dies ist für die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Volkswirtschaft problematisch. Auch in der Logistik verlangen die vor uns liegenden Herausforderungen und Aufgaben in der Vernetzung von intelligenten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (etwa Platooning/halbautonomes Fahren, Galileo mit lückenlosem Navigieren, RIO Projekt/MOM, ETA) dringend den Lückenschluss in der Datenübertragung. Eine umfassende Digitalisierungsstrategie kann in der Logistik umfangreiche Effizienzpotentiale heben und damit den bestehenden Engpässen entgegenwirken.

*Lösungsansätze:*

- Die finanzielle Förderung des Breitbandausbaus muss erhöht und unbürokratisch ausgestaltet werden. Es ist nicht zuletzt für die umfassende Digitalisierung der Logistik von größter Bedeutung, dass Deutschland bei der Breitbandversorgung den Anschluss nicht verliert.
- Aktuell bestehen erhebliche Ausführungsverzögerungen bei kommunalen Aufträgen der Telekom. Die Einhaltung der Ausbauszusagen ist daher stärker zu kontrollieren.

Berlin, März 2018

*Der Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. ist der Dachverband der deutschen Baustoff-, Steine- und-Erden-Industrie und damit die gemeinsame wirtschafts- und industriepolitische Interessenvertretung der einzelnen Steine-Erden-Wirtschaftszweige mit 15 Bundesfachverbänden und rund 4.000 Unternehmen. Die deutsche Baustoffindustrie erwirtschaftet mit mehr als 140.000 Beschäftigten einen Umsatz von rund 33 Milliarden Euro jährlich.*

Ansprechpartner:

Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V.

Christian Engelke

Geschäftsführer Wirtschaft

c.englke@bvbaustoffe.de

Tel. 030 726 1999 - 29