

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Gewinnfaktor Fachkräfte – Führerschein für Berufskraftfahrerinnen und -kraftfahrer sowie zur Personenbeförderung Klasse D

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Situation der Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Fachkräftebedarf für die kommenden Jahre einschätzt und inwiefern der demografische Wandel sich darauf auswirkt;
2. welchen Fachkräftebedarf vor dem Hintergrund des Klimaschutzziels, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln, sie mittel- und langfristig bei den Verkehrsunternehmen sieht;
3. welche Ursachen sie für den Fachkräftemangel im ÖPNV vordergründig sieht;
4. welche Voraussetzungen zum Erreichen der Berufskraftfahrer- und Personenbeförderungsqualifikation in Deutschland im mitteleuropäischen Vergleich, insbesondere im Vergleich zum Nachbarland Österreich, nach ihrer Kenntnis notwendig sind;
5. welche Kosten in Deutschland im mitteleuropäischen Vergleich, insbesondere im Vergleich zum Nachbarland Österreich, nach ihrer Kenntnis zum Erreichen der Qualifikation als Berufskraftfahrerinnen und -kraftfahrer sowie zur Personenbeförderung Klasse D anfallen;
6. welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um die Unternehmen in der Bus- und Logistikbranche bei der Deckung ihres Fachkräftebedarfs zu unterstützen;

7. ob sie anstrebt, einen Entschließungsantrag für eine Bundesratsinitiative beim Bundesrat einzureichen, um die Bedingungen zur Erreichung der Berufskraftfahrer- und Personenbeförderungsqualifikation attraktiver zu gestalten und dem europäischen Markt anzugleichen.

10.2.2023

Andreas Schwarz, Lede Abal, Gericke
und Fraktion

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich in ihrem Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgenommen, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln. Um das Verdopplungsziel zu erreichen, muss das Verkehrsangebot in den Verdichtungsräumen genauso wie im ländlichen Raum konsequent und verlässlich ausgebaut werden. Das wird nicht ohne zusätzliches Personal in den Verkehrsunternehmen gelingen.

Möchte man in Deutschland den Busführerschein machen, muss man in der Regel ein Alter von mindestens 24 Jahren erreicht haben. Grundlage dafür ist jedoch, dass man bereits den Führerschein der Klasse B nachweisen kann.

Zudem sind ein ärztliches Gutachten und ein Sehtest vonnöten, um den Busführerschein zu erhalten. Allein um die Fahrerlaubnis für die Fahrzeugklasse D zu erwerben, muss man 4 000 bis 5 000 Euro einplanen. Wenn man dies im Vergleich zu dem zu erwartenden Gehalt sieht, das durchschnittlich zwischen 1 900 und 2 560 Euro brutto monatlich liegt, macht dies die Ausbildung nicht wirklich attraktiver.

Eine weitere Hürde zum Erwerb eines Busführerscheins ist, dass die Prüfung zur Grundqualifikation nur auf deutscher Sprache durchgeführt wird und ein spezifisches Fachvokabular bei den Prüflingen voraussetzt.

Die Gewinnung von Fachkräften ist für Bus- und Logistikunternehmen bereits vor Corona zu einer ersten Herausforderung geworden. Ohne Beschäftigte aus dem Ausland können viele Verkehrsunternehmen ihren Fahrbetrieb nicht leisten, jedoch funktioniert die Rekrutierung im Ausland auch nicht hürdenfrei. Die lokalen Stellen der Agentur für Arbeit helfen zwar bei der Suche nach Fachkräften im Ausland über die Zentrale Auslands- und Fachvermittlung (ZAV). Jedoch ist gerade im Bereich der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer der Markt sehr eingeschränkt.

In Ländern wie Österreich ist die Gewinnung von Fachkräften für Verkehrsunternehmen einfacher, da die Anforderungen und Kosten zum Erhalt einer Fahrerlaubnis und Personenbeförderung nicht so hoch sind. Hier sollte der Gesetzgeber sich ein Beispiel nehmen und die Gesetzeslage in Deutschland nachbessern, um auf den verschärften Fachkräftemangel zu reagieren, der sich angesichts der Ausbauziele im ÖPNV durch Land und Bund noch extrem verschärfen wird.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. März 2023 Nr. VM-0141.5-26/109/4 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie sie die Situation der Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Fachkräftebedarf für die kommenden Jahre einschätzt und inwiefern der demografische Wandel sich darauf auswirkt;

Der Landesregierung liegen keine konkreten Zahlen zur Personalsituation bzw. Personalausstattung der Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg vor. Gleichwohl dürften die Busunternehmen, wie auch zahlreiche andere Branchen, in den kommenden Jahren zunehmend vom allgemein wachsenden Fachkräftemangel betroffen sein. Der demographische Wandel dürfte diese Situation weiter verschärfen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) führte zuletzt an, dass deutschlandweit rund 5 000 Busfahrerinnen und Busfahrer fehlen. Über die Hälfte des bestehenden Fahrpersonals sei demnach älter als 50 Jahre (Stand 2018). Altersbedingt könnten daher immer mehr Fahrerinnen und Fahrer wegfallen, ohne dass genügend Nachwuchskräfte nachrücken. Nach einer Umfrage des BDO zum Fahrermangel im Busverkehr, könnten in den nächsten 10 bis 15 Jahren bis zu 36 000 Busfahrerinnen und Busfahrer bundesweit fehlen.

2. welchen Fachkräftebedarf vor dem Hintergrund des Klimaschutzziels, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln, sie mittel- und langfristig bei den Verkehrsunternehmen sieht;

Die Verfügbarkeit von Fahrpersonal für den öffentlichen Personenverkehr ist ein wichtiger Faktor für die erforderliche Verkehrswende. Der Busverkehr ist das Rückgrat der Flächenerschließung im ÖPNV, gerade in ländlichen Räumen. Der Bus bringt Menschen im Alltag schnell, sicher und bequem zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Ausbildung oder zu Kultur- und Freizeitveranstaltungen. Die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV wird ohne den Ausbau der Busverkehre nicht gelingen. Nach Schätzung des BDO könnte der bundesweite Personalbedarf durch die angestrebte Verkehrswende um weitere 40 000 Fahrerinnen und Fahrer auf insgesamt 76 000 Busfahrerinnen und Busfahrer in 2030 ansteigen.

3. welche Ursachen sie für den Fachkräftemangel im ÖPNV vordergründig sieht;

Grundsätzlich reiht sich dieser Umstand in den allgemeinen Fachkräftemangel ein, von dem auch andere Branchen stark betroffen sind. Gleichwohl gibt es gerade im Busbereich aus Sicht der Landesregierung Ansatzpunkte, die entscheidend dazu beitragen können, dass die Verkehrsunternehmen das erforderliche Personal gewinnen und halten können. Dies erfordert einerseits attraktive Arbeitsbedingungen, wie z. B. angemessene Löhne und Gehälter. Andererseits müssen auch die Rahmenbedingungen der Fahrausbildung passend sein, um weiteres Fachpersonal gewinnen zu können. Die Reduzierung der Kosten für einen Busführerschein könnte dabei ein Mittel sein, mehr Fahrerinnen und Fahrer für eine Ausbildung zu gewinnen.

4. welche Voraussetzungen zum Erreichen der Berufskraftfahrer- und Personenbeförderungsqualifikation in Deutschland im mitteleuropäischen Vergleich, insbesondere im Vergleich zum Nachbarland Österreich, nach ihrer Kenntnis notwendig sind;

Im öffentlichen Personenverkehr mit Omnibussen wird eine Fahrerlaubnis der Klasse D und eine Berufskraftfahrerqualifikation benötigt. Beides wird durch Richtlinien der Europäischen Union (EU) festgelegt und gilt somit in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

Die grundlegenden Anforderungen zum Erwerb der Fahrerlaubnis, wie das Mindestalter, die Nachweise der körperlichen Eignung oder den erforderlichen Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis, werden EU-weit durch die Führerscheinhinlinie der EU vorgeschrieben. Auch die Kenntnisse und Fähigkeiten, welche in den Fahrerlaubnisprüfungen nachgewiesen werden, sind grundsätzlich durch die EU vorgegeben. Unterschiede bestehen zwischen Deutschland und Österreich jeweils in der konkreten Umsetzung in nationale Regelungen, unter anderem in den Vorgaben der Fahrschul Ausbildung. In Deutschland werden insbesondere in der praktischen Fahrausbildung hohe Anforderungen gestellt, welche sich durch eine hohe Zahl an Pflichtfahrstunden ausdrückt. Ziel ist dabei eine umfassende Fahrausbildung für den Busführerschein aus einem Guss. Die Vorgaben basieren auf der hohen Verantwortung einer Busfahrerin oder eines Busfahrers insbesondere gegenüber den Fahrgästen und den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit. Österreich wählt hier einen anderen Weg, welcher eine geringere Anzahl an Pflichtstunden vorsieht. Die genaue Zahl der tatsächlich erforderlichen Fahrstunden in Österreich lässt sich nicht verlässlich abschätzen.

Zusätzlich zur Fahrerlaubnis wird eine Berufskraftfahrerqualifikation benötigt. Die allgemeinen Vorgaben der Europäischen Union umfassen insbesondere die Kenntnisse bzw. Kenntnisbereiche, welche den Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern vermittelt werden sollen. Die Qualifikation kann in Österreich durch eine Grundqualifikation erworben werden. Diese sieht eine individuelle und eigenständige Vorbereitung vor und schreibt eine praktische und theoretische Prüfung vor. Diese Option besteht ebenso in Deutschland. In Deutschland besteht zusätzlich die Möglichkeit der beschleunigten Grundqualifikation. Diese sieht einen verpflichtenden Unterricht von 140 Zeitstunden und eine Abschlussprüfung vor. Ebenso kann die Grundqualifikation in Deutschland durch den Abschluss einer Berufsausbildung zur Berufskraftfahrerin oder zum Berufskraftfahrer oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb erworben werden.

5. welche Kosten in Deutschland im mitteleuropäischen Vergleich, insbesondere im Vergleich zum Nachbarland Österreich, nach ihrer Kenntnis zum Erreichen der Qualifikation als Berufskraftfahrerin und -kraftfahrer sowie zur Personenbeförderung Klasse D anfallen;

Der Landesregierung liegen keine Daten über die durchschnittlichen Kosten für den Erwerb des Busführerscheins in den EU-Mitgliedsstaaten vor. Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO) hat die Gesamtkosten für den Erwerb des Busführerscheins und der Fahrerqualifizierung in Deutschland mit bis zu 10 500 Euro beziffert, während sich die Kosten im Nachbarland Österreich im Vergleich auf rund 3 500 Euro belaufen sollen. Ursächlich hierfür sei insbesondere die höhere Anzahl an gesetzlich vorgeschriebenen Fahrstunden in Deutschland. Die genauen Kosten lassen sich nicht beziffern. Für die reine Fahrschul Ausbildung bestehen keine Vorgaben zur Höhe der Kosten für die einzelnen Fahrstunden. Festgelegt sind lediglich die Kosten bzw. Gebühren für die jeweils erforderlichen Prüfungen, wie die Fahrerlaubnisprüfung oder die Prüfung zur Erlangung der Berufskraftfahrerqualifikation. Die Höhe der Gesamtkosten beruht jeweils auf dem individuellen Bedarf der Fahrschülerin oder des Fahrschülers an Fahrstunden, um die erforderliche Fahrkompetenz zu erwerben.

6. welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um die Unternehmen in der Bus- und Logistikbranche bei der Deckung ihres Fachkräftebedarfs zu unterstützen;

Fachkräftemangel ist derzeit quer durch die Branchen und Berufe in Baden-Württemberg spürbar. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass sich die Fachkräftenachfrage immer wieder verändert, sind die Maßnahmen der Landesregierung zur Fachkräftesicherung ganz überwiegend branchenoffen ausgerichtet.

Ein Schwerpunkt der Maßnahmen zur Fachkräftesicherung im Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus ist die Förderung der beruflichen Ausbildung. Davon profitiert auch der Beruf „Berufskraftfahrer/-in“. So stellt die Ausbildungskampagne „gut-ausgebildet.de“ Jugendlichen und ihren Eltern vielfältige Informationen rund um das Thema Ausbildung zur Verfügung. Den Kern bilden jugendgerechte Filme, in denen Auszubildende ihre Berufe vorstellen (www.youtube.com/berufezappen). Dabei stehen auch zwei berufskundliche Informationsfilme zur Verfügung, bei der eine Auszubildende und ein Auszubildender ihren Beruf „Berufskraftfahrer/-in“ bewerben. Der Beitrag mit der weiblichen Auszubildenden ist bislang über 98 000-mal aufgerufen worden und damit von allen vorhandenen Filmen am häufigsten. Die Ausbildungskampagne hat einen Facebook-Auftritt sowie seit 2020 ein Instagram-Kanal mit Azubi-Influencerinnen und -Influencern. Darüber hinaus stellen Auszubildende im Rahmen der „Initiative Ausbildungsbotschafter“ an allgemeinbildenden Schulen (einschließlich Gymnasien) ihre Berufe vor und erläutern die Chancen einer betrieblichen Ausbildung. Mit der Initiative wurden bereits über 500 000 Schülerinnen und Schüler erreicht. Aktuell sind rund 4 300 Botschafter aktiv im Einsatz. Unter ihnen sind 13 Auszubildende des Berufs „Berufskraftfahrer/-in“.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Agenturen für Arbeit und Jobcenter in Baden-Württemberg Jahr für Jahr mehr als 3 000 Arbeitslose zur BerufskraftfahrerIn bzw. Berufskraftfahrer aus- bzw. weiterbilden. Dazu gehört die vollständige Berufsausbildung, mögliche Teilqualifizierungen sowie Führerscheinerwerbe und (beschleunigte) Grundqualifikationen.

Um dauerhaft einen funktionierenden Wettbewerb sowie eine vielfältige Unternehmenslandschaft und attraktive Arbeitsbedingungen sicherzustellen, haben der Landkreistag Baden-Württemberg, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer, der Städtetag Baden-Württemberg und das Ministerium für Verkehr im November 2020 das Bündnis für den Mittelstand ins Leben gerufen. Kern des Bündnisses sind klarere Rahmenbedingungen für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen. Es soll im Vorhinein klar werden, welche Leistungen den kommunalen Trägerinnen und Trägern wichtig sind. Außerdem soll die Vergabeentscheidung in Zukunft neben dem Preis auch verstärkt an Qualitäts- und sozialen Kriterien hängen. So kann sichergestellt werden, dass künftig Situationen vermieden werden, bei denen Unternehmen mit Billiglöhnen die Unternehmen vor Ort verdrängen. Neben dem Ziel einer „mittelstandsfreundlicheren Gestaltung der Markt- und Ausschreibungsstrukturen“ möchte das Bündnis auch darauf hinwirken, dass ein hohes Qualitätsniveau sowie die Anwendung von Tariftreue und Sozialstandards im ÖPNV sichergestellt werden.

7. ob sie anstrebt, einen Entschließungsantrag für eine Bundesratsinitiative beim Bundesrat einzureichen, um die Bedingungen zur Erreichung der Berufskraftfahrer- und Personenbeförderungsqualifikation attraktiver zu gestalten und dem europäischen Markt anzugleichen.

Die Landesregierung ist sich des Fachkräftemangels im öffentlichen Verkehr bewusst. Deutschland setzt hohe Anforderungen an die Vermittlung von Kenntnissen und Fähigkeiten, welche in einer gründlichen Ausbildung der Busfahrerinnen und Busfahrer münden. Der Bus ist ein sicheres Verkehrsmittel, was auch in dieser guten Ausbildung und dem Engagement in den Busunternehmen begründet ist.

Um dem Mangel an qualifizierten Fachkräften zu begegnen, prüft die Landesregierung Wege, wie sich Baden-Württemberg einbringen kann. Dabei muss auch eine hohe Verkehrssicherheit – welche auch ein Ziel der gesamten Busbranche ist – sichergestellt werden. Unmittelbare Vergleiche zu anderen Staaten werden für schwierig erachtet. Die beispielsweise mit Bezug zu Österreich gemachten Vorschläge des BDO bzw. des WBO sind der Landesregierung bekannt. In beiden Ländern, Österreich und Deutschland, herrscht ein hohes Sicherheitsniveau im Straßenverkehr. Vor diesem Hintergrund will sich die Landesregierung gegenüber der EU- bzw. Bundesebenen für Lösungen stark machen, welche dem Fachkräftemangel in der Busbranche entgegenwirken. Ein Aspekt ist dabei, die Fahrausbildung insgesamt zukunftsfähig und an den nötigen Stellen verschlankt aufzustellen.

Hermann

Minister für Verkehr