



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Horst Arnold SPD**  
vom 11.11.2020

### **Situation der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Freistaat**

Im Zuge der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden öffentlichen Debatten um systemrelevante Berufszweige haben auch die Tätigkeiten von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern erhöhte Aufmerksamkeit erfahren.

Ich frage deshalb die Staatsregierung:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer gibt es aktuell in Bayern? .....  | 3 |
| 1.2 | Wie verteilen sich diese auf unterschiedliche Sparten und Branchen? .....  | 3 |
| 1.3 | Wie haben sich die in den Punkten 1.1 und 1.2 genannten Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)? .....  | 3 |
| 2.1 | Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl abhängig vom Geschlecht der Beschäftigten? .....  | 3 |
| 2.2 | Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl auf in- und ausländische Fahrerinnen und Fahrer? .....  | 3 |
| 2.3 | Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl auf die unterschiedlichen Altersgruppen? .....  | 3 |
| 3.1 | Wie viele Unternehmen, die Berufskraftfahrerinnen und -fahrer beschäftigen, gibt es derzeit in Bayern? .....   | 4 |
| 3.2 | Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)? .....   | 4 |
| 3.3 | Wie verteilt sich die in Punkt 3.1 genannte Zahl abhängig von der Unternehmensgröße? .....   | 4 |
| 4.1 | Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Bayern sind tarifvertraglich geschützt? .....  | 4 |
| 4.2 | Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)? .....   | 4 |
| 5.1 | Wie hoch ist der aktuelle (durchschnittliche) Bruttostundenlohn von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern? .....   | 5 |
| 5.2 | Wie hat sich dieser in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)? .....   | 5 |
| 5.3 | Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verdienen weniger als 50/60/70 Prozent des durchschnittlichen Bruttostundenlohns? .....   | 6 |
| 6.1 | Wie schätzt die Staatsregierung die aktuelle Arbeitssituation von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern ein, auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie? .....   | 6 |
| 6.2 | Inwieweit sieht sie Handlungsbedarfe, was bspw. Arbeitsbelastung oder Bezahlung anbelangt? .....   | 6 |
| 6.3 | Sind der Staatsregierung Mängel bekannt, die insbesondere den Gesundheitsschutz der Fahrerinnen und Fahrer infolge von Überlastung aufgrund langer Lenk- und geringer Ruhezeiten gefährden (falls ja, bitte möglichst konkret benennen)? ..... | 6 |

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- 
- 7.1 Inwieweit stuft die Staatsregierung diesen Berufszweig als "systemrelevant" ein (bitte unter Angabe der Begründung)? ..... 7
- 7.2 Welche konkreten politischen Konsequenzen folgen aus dieser Einstufung? .... 7
- 8.1 Wie schätzt die Staatsregierung den aktuellen Bedarf an Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern ein (bitte möglichst konkrete Zahlen nennen)? ..... 7
- 8.2 Sofern nach Einschätzung der Staatsregierung ein Fachkräftemangel vorliegt, mit welchen konkreten Maßnahmen will sie diesen bekämpfen? ..... 7

# Antwort

**des Staatsministeriums im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie**

vom 23.12.2020

## 1.1 Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer gibt es aktuell in Bayern?

Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer gibt es aktuell in Bayern?

## 1.2 Wie verteilen sich diese auf unterschiedliche Sparten und Branchen?

Die Fragen 1.1 und 1.2 werden gemeinsam beantwortet. Daten zu der Anzahl der in der Berufsgruppe der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden in der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) ausgewiesen. Auf Länderebene werden von der BA nur Daten zu der Anzahl der in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ sozialversicherungspflichtig Beschäftigten veröffentlicht. Darin enthalten sind allerdings noch weitere Berufe wie z. B. Straßenbahnfahrer. Am 31.03.2020 (aktuellster Stand) waren in Bayern in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ insgesamt 151.988 Fahrerinnen und Fahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Zahlen zu der Verteilung der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Fahrerinnen und Fahrer auf die beiden Sparten bzw. Branchen Personenverkehr und Güterverkehr werden in der veröffentlichten Statistik der BA für Bayern nicht ausgewiesen.

## 1.3 Wie haben sich die in den Punkten 1.1 und 1.2 genannten Zahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)?

In der veröffentlichten Statistik der BA werden Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Berufsgruppen erst ab dem Jahr 2013 ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Anzahl der in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ sozialversicherungspflichtig beschäftigten Fahrerinnen und Fahrer in Bayern am 31.03. des jeweiligen Jahres seit 2013.

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
124.249	128.797	132.249	137.322	142.746	146.560	150.767	151.988

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik

## 2.1 Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl abhängig vom Geschlecht der Beschäftigten?

## 2.2 Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl auf in- und ausländische Fahrerinnen und Fahrer?

Die Fragen 2.1 und 2.2 werden gemeinsam beantwortet. Von den in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ am 31.03.2020 insgesamt 151.988 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bayern waren 142.901 Männer und 9.087 Frauen, 103.784 waren inländische und 48.093 ausländische Fahrerinnen und Fahrer.

## 2.3 Wie verteilt sich die in Punkt 1.1 genannte Zahl auf die unterschiedlichen Altersgruppen?

Die Verteilung der am 31.03.2020 in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßenverkehr“ sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bayern auf die unterschiedlichen Altersgruppen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Straßen- verkehr“, insgesamt	Altersgruppen			
	unter 25 Jahre	25 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
151.988	5.462	98.976	40.877	6.673

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik

### 3.1 Wie viele Unternehmen, die Berufskraftfahrerinnen und -fahrer beschäftigen, gibt es derzeit in Bayern?

Im Freistaat Bayern gab es nach Auskunft des StMB laut Angaben in den „verkehrswissenschaftlichen Zahlen“ im Jahr 2015 insgesamt 8.305 Unternehmen, die Güterkraftverkehr betrieben und somit Berufskraftfahrerinnen und -fahrer beschäftigt haben. Aktuellere Zahlen liegen hierzu nicht vor. Für den Personenverkehr veröffentlicht das Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung jährlich im online frei verfügbaren statistischen Bericht „Schienennahverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr in Bayern“ die Anzahl und Größenstruktur der verschiedenen Verkehrsunternehmen ([https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft\\_handel/verkehr/index.html#link\\_6](https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft_handel/verkehr/index.html#link_6)). Demnach waren im zuletzt veröffentlichten Jahr 2018 insgesamt 852 Unternehmen mit Sitz im Freistaat im gewerblichen Straßenpersonenverkehr mit Kraftomnibussen tätig und haben Berufskraftfahrerinnen und -fahrer eingesetzt.

### 3.2 Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)?

Daten hinsichtlich der Entwicklung dieser Zahlen in den vergangenen zehn Jahren liegen für den Bereich Güterverkehr nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Unternehmen, die in Bayern Güterverkehr betreiben, insgesamt rückläufig ist. Für den Personenverkehr werden Daten jährlich vom Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung im online frei verfügbaren statistischen Bericht „Schienennahverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr in Bayern“ zu Anzahl und Größenstruktur der verschiedenen Verkehrsunternehmen veröffentlicht ([https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft\\_handel/verkehr/index.html#link\\_6](https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft_handel/verkehr/index.html#link_6)).

### 3.3 Wie verteilt sich die in Punkt 3.1 genannte Zahl abhängig von der Unternehmensgröße?

Die Unternehmensgrößen im Güterverkehr reichen von Kleinstunternehmen (selbstfahrende Unternehmen, 1-5 Fahrzeuge/Fahrerinnen bzw. Fahrer, usw.), kleinen bis mittelständischen Unternehmen bis hin zu Großunternehmen mit größeren Fuhrparks und entsprechendem Fahrpersonal. Daten über die Anzahl der Unternehmen abhängig von der Größe liegen nicht vor. Hinsichtlich der Unternehmensgrößen im Personenverkehr veröffentlicht das Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung jährlich online einen frei verfügbaren statistischen Bericht „Schienennahverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr in Bayern“ über die Anzahl und Größenstruktur der verschiedenen Verkehrsunternehmen.

In der jährlichen Veröffentlichung des Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung „Schienennahverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr in Bayern“ ist auch die Größenstruktur der verschiedenen Verkehrsunternehmen veröffentlicht ([https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft\\_handel/verkehr/index.html#link\\_6](https://www.statistik.bayern.de/statistik/wirtschaft_handel/verkehr/index.html#link_6)).

### 4.1 Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Bayern sind tarifvertraglich geschützt?

### 4.2 Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden gemeinsam beantwortet. Der Staatsregierung liegen keine Daten zur Tarifbindung in der Berufsgruppe der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Bayern vor. Auch das Bayerische Landesamt für Statistik und das IAB-Betriebspanel erfassen keine Zahlen hierzu.

### 5.1 Wie hoch ist der aktuelle (durchschnittliche) Bruttostundenlohn von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern?

Durchschnittliche Bruttostundenlöhne vollzeit- und teilzeitbeschäftigter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden in der vierteljährlichen Verdiensterhebung des Statistischen Landesamtes ausgewiesen. Aktuelle Bruttostundenlöhne stehen im Rahmen der Verdiensterhebung nur nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 und nicht für Berufsgruppen zur Verfügung.

Der durchschnittliche Bruttostundenlohn vollzeit- und teilzeitbeschäftigter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer lag in den Wirtschaftszweigen „Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ bzw. „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, in denen Berufskraftfahrerinnen und -fahrer tätig sind, in Bayern im zweiten Quartal 2020 bei 16,38 Euro (insgesamt) und 16,02 Euro (ohne Sonderzahlungen) bzw. bei 14,09 Euro (insgesamt) und 13,91 Euro (ohne Sonderzahlungen).

Für vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer lag der durchschnittliche Bruttostundenverdienst in den beiden Wirtschaftszweigen bei 16,84 Euro (insgesamt) und 16,44 Euro (ohne Sonderzahlungen) bzw. 14,06 Euro (insgesamt) und 13,88 Euro (ohne Sonderzahlungen).

### 5.2 Wie hat sich dieser in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte jährlich ausdifferenziert angeben)?

Die Entwicklung des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes vollzeit- und teilzeitbeschäftigter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie auch von nur vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in den Wirtschaftszweigen „Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ und „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ in Bayern seit 2010 kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Tabelle 1: Entwicklung des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes im Wirtschaftszweig „Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ in Bayern 2010 - 2019 (in Euro)

Jahr	Vollzeit- und teilzeitbeschäftigt		Vollzeitbeschäftigt	
	insgesamt	ohne Sonderzahlungen	insgesamt	ohne Sonderzahlungen
2010	16,31	15,08	16,46	15,21
2011	16,77	15,60	17,00	15,80
2012	(16,27)	(14,88)	(16,41)	(14,99)
2013	(16,09)	14,77	(16,21)	14,87
2014	14,08	13,47	15,39	14,60
2015	(15,04)	(14,39)	(16,21)	(15,40)
2016	14,35	13,83	15,34	14,65
2017	14,38	13,88	(15,63)	(14,94)
2018	14,83	14,32	(15,94)	(15,21)
2019	16,17	15,63	16,78	16,16

( ) Nachweis unter dem Vorbehalt, dass der Zahlenwert erhebliche Fehler aufweisen kann  
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik nach der vierteljährlichen Verdiensterhebung

Tabelle 2: Entwicklung des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ in Bayern 2010 - 2019 (in Euro)

Jahr	Vollzeit- und teilzeitbeschäftigt		Vollzeitbeschäftigt	
	insgesamt	ohne Sonderzahlungen	insgesamt	ohne Sonderzahlungen
2010	13,17	12,72	13,21	12,76
2011	13,70	13,23	13,79	13,32
2012	(14,38)	13,74	(14,53)	13,87
2013	(13,67)	(13,09)	(13,86)	(13,26)
2014	(12,85)	(12,56)	(12,86)	(12,57)
2015	14,16	13,72	14,19	13,75
2016	13,89	13,45	13,90	13,46

Jahr	Vollzeit- und teilzeitbeschäftigt		Vollzeitbeschäftigt	
	insgesamt	ohne Sonderzahlungen	insgesamt	ohne Sonderzahlungen
2017	14,23	13,79	14,22	13,78
2018	14,93	14,34	14,92	14,33
2019	14,14	13,82	14,12	13,80

( ) Nachweis unter dem Vorbehalt, dass der Zahlenwert erhebliche Fehler aufweisen kann  
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik nach der vierteljährlichen Verdiensterhebung

### 5.3 Wie viele Berufskraftfahrerinnen und -fahrer verdienen weniger als 50/60/70 Prozent des durchschnittlichen Bruttostundenlohns?

Daten zur Beantwortung der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor. Auch in der vierteljährlichen Verdiensterhebung des Statistisches Landesamtes werden keine Zahlen ausgewiesen, wie viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den beiden Wirtschaftszweigen weniger als 50, 60, 70 Prozent des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes verdienen.

### 6.1 Wie schätzt die Staatsregierung die aktuelle Arbeitssituation von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern ein, auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie?

Die Arbeitssituation der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ist insbesondere geprägt von oftmals langen Arbeitsschichten, Überstunden, Wochenend- und Nachtarbeit. Die Staatsregierung hat sich schon während der ersten Corona-Welle dafür eingesetzt, die Situation der Kraftfahrerinnen und -fahrer zu verbessern, z. B. durch Aufrechterhaltung einer Grundversorgung an den Raststätten und Bereitstellung von sanitären Anlagen. Beschränkungen in der Corona-Zeit (keine Schulungsangebote, geschlossene Behörden/ Ämter, keine Arzttermine, usw.) erschweren das Erfüllen gesetzlicher Auflagen, wie zum Beispiel die rechtzeitige Verlängerung der Fahrerlaubnis, Gesundheitsuntersuchungen oder Qualifikationen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz. Die Staatsregierung hat hier durch vorübergehende Anpassung bestehender Regelungen reagiert, beispielsweise wird die Berufskraftfahrerqualifikation für ein Jahr zuerkannt, auch wenn die erforderlichen Weiterbildungsbescheinigungen nicht (alle) vorgelegt werden können.

### 6.2 Inwieweit sieht sie Handlungsbedarfe, was bspw. Arbeitsbelastung oder Bezahlung angeht?

Aufgrund des Grundsatzes der Vertragsautonomie und der Marktregulierung kann staatlicherseits nur sehr begrenzt eingegriffen werden. Für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer gilt wie für alle anderen Beschäftigten das gesamte Arbeits- und Arbeitsschutzrecht. Der Arbeitgeber ist für die Einhaltung der arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften zuständig. Zudem besteht Schutz durch tariflich geregelte Arbeits- und Entlohnungsbedingungen, z. B. im öffentlichen Personennahverkehr oder im Speditions-, Transport- und Logistikgewerbe.

Die Aushandlung von Löhnen und Arbeitsbedingungen sind grundsätzlich Sache der Tarifpartner. Die grundgesetzlich geschützte Tarifautonomie (Art. 9 Abs. 3 Grundgesetz) zwingt zu staatlicher Neutralität. Der Staat legt durch die Arbeitsgesetzgebung (Bundesgesetze) nur die Rahmenbedingungen fest.

### 6.3 Sind der Staatsregierung Mängel bekannt, die insbesondere den Gesundheitsschutz der Fahrerinnen und Fahrer infolge von Überlastung aufgrund langer Lenk- und geringer Ruhezeiten gefährden (falls ja, bitte möglichst konkret benennen)?

Nach einer Neuregelung des EU-Mobilitätspakets ist es seit dem 20. August 2020 unter bestimmten Umständen zulässig, zweimal aufeinander folgend die Wochenruhezeit auf 24 Stunden zu verkürzen. Damit ist die durchschnittliche Lenkzeit im Zweiwochenzeit-

raum von bisher 45 Stunden auf 48 Stunden 40 Minuten über drei Wochen hinweg verlängert worden. Das heißt, der Betrachtungszeitraum zwischen zwei langen Wochenenden, die eine ausreichende Erholung der Fahrerin/des Fahrers erwarten lassen, hat sich von zwei auf drei Wochen verlängert und die höchstzulässige Durchschnittslenkzeit hat sich erhöht (erste Woche 56 Stunden, zweite Woche 34 Stunden, dritte Woche 56 Stunden; die 90 Stunden höchstzulässige Lenkzeit in der sogenannten Doppelwoche werden jeweils eingehalten).

Diese Neuregelung bezüglich der sogenannten „dreiwöchigen Rundläufe“ und der Erhöhung der höchstzulässigen Durchschnittslenkzeit begegnet Sicherheitsbedenken. Deswegen hatte die Staatsregierung unmittelbar nach Bekanntwerden der geplanten Neuregelung einen Beschluss des Bundesrats gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG initiiert (Beschlussdrucksache 437/17). Demnach bat der Bundesrat, zu prüfen, ob die vorgeschlagene Neuregelung nach arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen unbedenklich und mit guten Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrerinnen und -fahrer sowie der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar sei. Die EU-Kommission hat bislang keine entsprechenden arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse vorgelegt. Der Staatsregierung liegen keine weiteren Informationen vor.

Die arbeitszeitliche Gesamtbelastung der Fahrerinnen und Fahrer durch typischerweise zusätzlich zu den Lenktätigkeiten anfallende Arbeiten, wie Fahrzeugpflege, Tanken, Be- und Entladen usw. muss von Arbeitgebern berücksichtigt werden, wozu sie nach §§ 5, 6 Arbeitsschutzgesetz im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung verpflichtet sind.

**7.1 Inwieweit stuft die Staatsregierung diesen Berufszweig als “systemrelevant” ein (bitte unter Angabe der Begründung)?**

**7.2 Welche konkreten politischen Konsequenzen folgen aus dieser Einstufung?**

Die Fragen 7.1 und 7.2 werden gemeinsam beantwortet. Die Staatsregierung nimmt keine pauschalen Einstufungen von Berufszweigen bezüglich einer etwaigen Systemrelevanz vor.

**8.1 Wie schätzt die Staatsregierung den aktuellen Bedarf an Berufskraftfahrerinnen und -fahrern in Bayern ein (bitte möglichst konkrete Zahlen nennen)?**

Eigene Daten zum aktuellen Bedarf an Berufskraftfahrerinnen und -fahrern seitens der Staatsregierung liegen nicht vor. Die entsprechenden Verbände berichten allerdings über einen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal.

Die Berufsgruppe der Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW) ist der Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit zufolge für Deutschland (Stand April 2020) den Engpassberufen (bestehende Fachkräfteengpässe) zugeordnet.

**8.2 Sofern nach Einschätzung der Staatsregierung ein Fachkräftemangel vorliegt, mit welchen konkreten Maßnahmen will sie diesen bekämpfen?**

Es obliegt zunächst den jeweiligen Unternehmen, durch eigene Ausbildungsprogramme oder durch Attraktivitätssteigerung des beruflichen Betätigungsfeldes sowie auskömmliche Entlohnung für Bewerberinnen und Bewerber attraktiv zu sein. Im Personenverkehr werben die Unternehmen zusätzlich mit einer eigenen Werbekampagne für Bewerberinnen und Bewerber. Die Staatsregierung setzt sich dafür ein, dass die nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer erforderliche Aus- und Weiterbildung zukünftig zum Teil auch in Form von e-learning stattfinden kann, was die Fahrerinnen und Fahrer örtlich und zeitlich flexibler macht und Kosten reduziert. Die Staatsregierung setzt sich darüber hinaus für eine Intensivierung und Ausweitung der Kontrollen der Kabotage durch das Bundesamt für Güterverkehr ein, damit die rechtlichen Vorgaben durchgesetzt und faire Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr geschaffen werden und damit die Arbeitsbedingungen für die bayerischen Fahrerinnen und Fahrer im Güterkraftverkehr insgesamt verbessert werden. Die BA unterstützt Unternehmen zudem vielfältig bei der Ausbildung von Mitarbeiterinnen

und Mitarbeitern. So können durch ausbildungsbegleitende Hilfen Auszubildende individuell unterstützt werden, um den Anforderungen der Ausbildung gerecht zu werden.

Die Regelung in § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) ermöglicht die Beschäftigung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern aus Drittstaaten im Güterkraftverkehr. Die Einwanderung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern aus Drittstaaten stellt eine Maßnahme dar, um einem steigenden Mangel an Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern in der in Deutschland ansässigen Transportlogistik bzw. Straßengüterverkehrsbranche entgegen zu wirken. Wie das Bundesministerium für Arbeit und Soziales ausführt, wird der Beruf der Berufskraftfahrerinnen und des Berufskraftfahrers für den Bereich Güterkraftverkehr im Ausland nur selten im Rahmen einer geregelten Berufsausbildung erlernt, für die die Gleichwertigkeit mit der inländischen Referenzausbildung festgestellt werden kann. Innerhalb der Europäischen Union wird mit der Absolvierung einer Grundqualifikation oder einer beschleunigten Grundqualifikation die erforderliche Befähigung zur Berufskraftfahrerinnen oder zum Berufskraftfahrer erlangt. Bei Drittstaatsangehörigen soll die Erteilung einer Aufenthaltserlaubnis zum Zweck der Beschäftigung als Berufskraftfahrerinnen oder Berufskraftfahrer im Güterkraftverkehr daher an den Besitz der Grundqualifikation oder der beschleunigten Grundqualifikation gebunden werden.