



Verband der
Chemischen Industrie e.V.
Elementar für Deutschland



Verbändeinitiative „Weckruf zur Bekämpfung des Fahrermangels im Straßengüterverkehr“

Fahrermangel endlich wirksam begegnen – Logistikketten erhalten

Januar 2026

I. Ausgangssituation Fahrermangel

Bereits Ende 2018 haben die Unterzeichner dieser Verbändeinitiative einen „Fünf-Punkte-Plan gegen Logistikengpässe und Fahrermangel im Straßengüterverkehr“ veröffentlicht und an die Politik übergeben. Seinerzeit gingen die Verbände bereits von ca. 40.000 fehlenden Berufskraftfahrern im Straßengüterverkehr aus.

Diese Situation hat sich nicht verbessert, sondern im Gegenteil massiv verschlechtert. Heute fehlen in Deutschland bereits mehr als 70.000 Fahrer. Im europäischen Ausland ist die Situation vergleichbar, so dass auch ausländische Fahrer nur begrenzt zur Entspannung beitragen können. Der demografische Faktor hat auch in der Transportwirtschaft immense Auswirkungen: Etwa ein Drittel der Berufskraftfahrer im Straßengüterverkehr ist älter als 55 Jahre. Jedes Jahr gehen ca. 30.000 bis 35.000 Fahrer in Rente. Demgegenüber stehen jährlich nur ca. 15.000 bis 20.000 neue Berufseinstieger. Damit sind gravierende Engpässe im Straßengüterverkehr absehbar.

Unbestritten ist die überragende Bedeutung der Tätigkeit von Berufskraftfahrern für Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Der Transport per Lkw ist das Rückgrat für die Versorgung von Bevölkerung, Handel und Industrie. Mehr als 70 Prozent der deutschen Güterverkehrsleistung entfallen auf den Lkw. Störungen in den Lieferketten haben daher weitreichende Folgen für die gesamte Volkswirtschaft.

Gleichzeitig besteht kaum Verlagerungspotenzial in Richtung Schiene: Dort, wo es möglich ist, wird die Bahn als Transportmittel in der Regel auch genutzt. Sehr häufig sind jedoch die auf der Straße transportierten Güter etwa aufgrund kurzer, dezentraler Transportstrecken, fehlender Bahninfrastruktur und unzureichender Verzahnung zwischen Straße und Schiene, mangelnder Zuverlässigkeit, ökonomischer Nachteile, fehlender Angebote für den Einzelwagenverkehr oder zeitlichen Drucks nicht für den Schienentransport geeignet.

Die Situation ist daher ernst. Ohne ein Umsteuern entstehen durch den Fahrermangel zunehmend Engpässe im Logistiksektor, die Wertschöpfungsketten gefährden und die Versorgungssicherheit bedrohen können.

II. Problemlösung

Die Verbändeinitiative erinnert vor diesem Hintergrund an den o.g. Fünf-Punkte-Plan und weist darauf hin, dass sich dem Fahrermangel nur mit verschiedenen aufeinander aufbauenden, erst nach und nach wirkenden Maßnahmen begegnen lässt. Dafür bedarf es eines politisch abgestimmten Herangehens.

Wir schlagen daher der Bundesregierung vor, eine interministerielle Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Verbände einzusetzen, die unter Einbeziehung der betroffenen Ressorts BMV, BMAS, BMI und BMWE eine koordinierte Strategie zur Sicherung des Fahrerarbeitsmarktes entwickelt und umsetzt.

Von zentraler Bedeutung sind dabei aus unserer Sicht folgende Handlungsfelder:

1. Attraktivität des Fahrerberufs erhöhen und Arbeitsbedingungen verbessern

Berufskraftfahrer im Straßengüterverkehr halten die Volkswirtschaft am Laufen und bilden das Rückgrat der Logistik. Aber der Fahrerberuf ist häufig nicht mehr attraktiv: So erschweren die mangelhafte Infrastruktur etwa in Bezug auf fehlende Lkw-Stellplätze und die Aufenthaltsqualität an Parkplätzen den Berufsalltag. Das für die Logistikunternehmen schwer in ihre Planungen einzubringende Baustellenmanagement an den Fernstraßen führt zu unnötigen Staus und damit zu wenig verlässlichen Arbeitszeiten. Hier ist konsequentes Umsteuern notwendig.

2. Ausbildungs- und Qualifizierungsanforderungen modernisieren

Die Fahrerausbildung ist vielfach nicht mehr zeitgemäß, geht teilweise am späteren beruflichen Alltag vorbei und ist zu teuer. Um den Beruf des Kraftfahrers attraktiver zu machen, braucht es eine Reform der Berufskraftfahrerqualifizierung. Die Ausbildung muss zielgerichteter und praxisnäher werden und dabei auch die Chancen der Digitalisierung besser nutzen. Die rechtlichen Anforderungen an die Berufskraftfahrer-Qualifizierung sollten sich stärker am jeweiligen konkreten Aufgabenprofil orientieren.

3. Bürokratieabbau entschlossen angehen und Zuwanderung aus Drittstaaten in den Fahrerarbeitsmarkt erleichtern

Der Straßengüterverkehr leidet an einem hohen Grad an Regulierung und Bürokratie. Hier müssen pragmatischere Regeln gefunden werden, insbesondere in Bezug auf die Anerkennung von ausländischen Berufsqualifikationen und Nicht-EU-Fahrerlaubnissen. Angesichts der großen Herausforderungen muss künftig die Arbeitskräftezuwanderung in den Fahrermarkt deutlich vereinfacht werden. Hierfür sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen und Hürden abzubauen.

Die Verbändeinitiative „Weckruf zur Bekämpfung des Fahrermangels im Straßengüterverkehr“ wird gebildet von:

Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (bbs)
www.baustoffindustrie.de

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
www.bdi.eu

Bundesverband Groß- und Außenhandel e.V. (BGA)
www.bga.de

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)
www.bgl-ev.de

Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader e.V. (BWVL)
www.bwvl.de

Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V. (AMÖ)
www.amoe.de

Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (DSLV)
www.dslv.org

Handelsverband Deutschland e.V. (HDE)
www.hde.de

Die Papierindustrie e.V.
www.papierindustrie.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)
www.vci.de

WirtschaftsVereinigung Metalle e.V. (WVMetalle)
www.wvmetalle.de

Kontakt:

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Adresse: Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main
Ansprechpartner: Jens Pawlowski, Leiter BGL-Repräsentanz Berlin
E-Mail: pawlowski@bgl-ev.de