

Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher
Bundesminister

martin.kocher@bma.gv.at
+43 1 711 00-0
Taborstraße 1-3, 1020 Wien

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2021-0.811.786

Ihr Zeichen: BKA - PDion (PDion)8680/J-NR/2021

Wien, am 18. Jänner 2022

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Alois Kainz und weitere haben am 18.11.2021 unter der **Nr. 8680/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend **Österreich fehlen bis zu 8.000 Lkw-Fahrer** gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3

- *Ist Ihnen bekannt, dass wir in Österreich einen derartigen Mangel an Lkw-Fahrern haben?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass in den nächsten 10 Jahren rund 100.000 lenkberechtigte und somit rund 20 Prozent der Lkw-Fahrer in Pension gehen und sich der Mangel somit weiter verschärfen wird?*
- *Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für diesen derartigen Lkw-Fahrer Mangel in Österreich?*

Die Bedarfsanalysen für LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer sind Schätzungen, die auf bestimmten Annahmen beruhen. Diese Bedarfsschätzungen ergeben je nach Annahmen etwas andere Größenordnungen. Natürlich geht ein Teil der Beschäftigten über die Jahre in Pension, diese Größenordnung ist recht exakt abschätzbar.

Schwieriger ist die Prognose, wie viele der für den LKW-Verkehr lenkerberechtigten Personen diese Tätigkeit nicht mehr ausüben wollen und den Beruf wechseln. Das hängt

stark von den angebotenen Arbeitsplätzen in der Branche und den Beschäftigungsalternativen ab. Somit sind sowohl die demografische Entwicklung als auch die teilweise schwierigen Arbeitsbedingungen in der Branche Faktoren, welche die Entwicklung des Arbeitsangebots zentral beeinflussen. Ein Teil der Personen, die früher als Fahrerinnen bzw. Fahrer gearbeitet haben, können den Beruf beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben.

Zur Frage 4

- *Wie beurteilen Sie die Forderung der Transportgewerkschaft Vida nach kürzeren Arbeitszeiten?*

Die gesetzliche wöchentliche Normalarbeitszeit beträgt für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (d.h. auch für Lenkerinnen und Lenker) 40 Wochenstunden, sie kann aber in den einzelnen Branchen durch Kollektivvertrag verkürzt werden. Dies ist jedoch eine zentrale Aufgabe der Kollektivvertragsparteien.

Zur Frage 5

- *Planen Sie eine Erhöhung des Lohns für Kollektivverträge für das Güterbeförderungs- und Kleintransportgewerbe um den Job attraktiver zu gestalten?*
 - *Falls ja, in welcher Höhe?*
 - *Falls nein, warum nicht?*

Die Entgeltfestsetzung für den Bereich der Privatwirtschaft – und somit auch für den Bereich des Güterbeförderungs- und Kleintransportgewerbes – erfolgt in Österreich durch Kollektivvertrag. Die österreichische Kollektivvertragspolitik liegt im autonomen Verantwortungsbereich der Interessenvertretungen der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Durch die branchenbezogene Festsetzung der Löhne und Gehälter durch die Kollektivvertragsparteien kann das notwendige Maß an Flexibilität unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Situation in der jeweiligen Branche gewährleistet werden. Insbesondere kann auf diese Weise flexibel auf die jeweiligen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen in einer Branche reagiert werden und die Einkommensentwicklung bei den meist jährlichen Lohnabschlüssen an Änderungen dieser Rahmenbedingungen angepasst werden.

Es fällt daher in den Verantwortungsbereich der Sozialpartner dafür zu sorgen, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen und Betriebe einer Branche berücksichtigt wird und zugleich die Beschäftigten den ihnen gebührenden Anteil am Produktivitätszuwachs erhalten, womit insgesamt dem sozialpolitischen Ziel der Existenzsicherung und Wohlstandsvermehrung für alle Rechnung getragen werden kann.

Die gesetzliche Festsetzung von Entgelten bzw. eine Einmischung der Bundesregierung in Kollektivvertragsverhandlungen wäre ein Eingriff in das in Österreich bewährte System der Kollektivvertragsautonomie.

Zur Frage 6

- *Wie viele Lkw-Fahrer gibt es in Österreich derzeit?*
 - *Wie viele davon kommen aus dem Ausland? Bitte auch um Angabe aus welchen Ländern diese kommen.*

Die amtliche Beschäftigungsstatistik setzt nicht auf der Berufsebene auf, sondern bezieht sich auf die wirtschaftliche Tätigkeit des Beschäftigterbetriebs. Aus diesem Grund gibt es zur Zahl der tätigen LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer keinen exakten Wert. Für die Anfragebeantwortung wird als Annäherung für die Zahl der unselbständigen LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer die Wirtschaftsklasse des Beschäftigterbetriebs H 4941 „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ herangezogen. Selbständige und entsendete LKW-Fahrerinnen bzw. LKW-Fahrer sind darin nicht enthalten.

Ende Oktober 2021 wiesen 53,7% der unselbständig beschäftigten LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer eine österreichische Staatsbürgerschaft auf.

Unselbständig beschäftigte In-/AusländerInnen Oktober 2021			
ÖNACE H 4941	Unselbständig Beschäftigte Ende Oktober 2021		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	InländerInnen	AusländerInnen	Insgesamt
	29881	25767	55648

Quelle: AMIS erstellt 01.12.2021

Nach Staatsbürgerschaft differenziert, kommen 84,6% der 25.767 unselbständig beschäftigten LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft aus Ungarn (20,6%), Rumänien (11,3%), der Türkei (7,5%), Bosnien-Herzegowina (5,9%), Serbien (5,7%), Slowenien (5,6%), Kroatien (5,6%), Deutschland (5,5%), der Slowakei (5,5%), dem ehemaligen Jugoslawien (4,7%), Tschechien (3,7%) und aus Bulgarien (3,1%).

Unselbständig beschäftigte AusländerInnen Ende Oktober 2021			
ÖNACE H 4941	Nationalität	Bestand	Anteil
Güterbeförderung im Straßenverkehr	Ungarn	5317	20,6%
	Rumänien	2907	11,3%
	Türkei	1920	7,5%
	Bosnien-Herzegowina	1526	5,9%
	Serbien	1462	5,7%
	Slowenien	1442	5,6%
	Kroatien	1436	5,6%
	Deutschland	1426	5,5%
	Slowakei	1412	5,5%

ehem. Jugoslawien	1199	4,7%
Tschechien	961	3,7%
Bulgarien	799	3,1%
Polen	624	2,4%
Syrien	370	1,4%
Afghanistan	331	1,3%
Russische Föderation	284	1,1%
Indien	277	1,1%
Serbien und Montenegro	177	0,7%
Mazedonien	151	0,6%
Iran	150	0,6%
Irak	122	0,5%
Pakistan	118	0,5%
Griechenland	117	0,5%
Kosovo	82	0,3%
restliche Staaten	1157	4,5%
Insgesamt	25767	100,0%

Quelle: AMIS erstellt 01.12.2021

Die Bundesanstalt Statistik Österreich weist auf der Befragungsbasis der Arbeitskräfteerhebung für das zweite Quartal 2021 hochgerechnet rund 52.800 Beschäftigte aus, die als Beruf LKW-Fahrerin bzw. LKW-Fahrer angeben.

Zur Frage 7

- *Gibt es beim AMS eine bezahlte Ausbildung zum Lkw-Fahrer im Rahmen von Umschulungen?*
 - *Falls ja, wie hoch ist die Umstiegs-Prämie konkret?*
 - *Wie viele Personen haben die Umschulung zum Lkw-Fahrer bereits absolviert?*

Das Arbeitsmarktservice (AMS) kann Ausbildungen sowohl zur Berufskraftfahrerin und zum Berufskraftfahrer als auch zur LKW-Fahrerin und zum LKW-Fahrer (nur Führerschein) fördern, sofern dies im konkreten Einzelfall aus arbeitsmarktpolitischer Sicht sinnvoll und zweckmäßig erscheint.

Vom AMS wird keine Umstiegs-Prämie gewährt.

Im Jahr 2020 wurden mit Unterstützung des AMS 114 Personen zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer und 479 Personen zur LKW-Fahrerin bzw. zum LKW-Fahrer ausgebildet (gesamt 593). Im bisherigen Jahr 2021 wurde nach aktuellem Datenstand vom AMS 136 Personen eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bzw. zum Berufskraftfahrer und 729 Personen eine Ausbildung zur LKW-Fahrerin bzw. zum LKW-Fahrer (gesamt 865) ermöglicht.

Zur Frage 8

- *Wie viele ehemalige Lkw-Fahrer sind derzeit beim AMS als arbeitslos gemeldet?*
 - *Wie viele davon haben Migrationshintergrund?*
 - *Welche Maßnahmen setzen Sie, um diese wieder in die Arbeitswelt zu integrieren, zumal ohnedies ein Mangel an Lkw-Fahrern besteht?*

Ende Oktober 2021 waren 2.766 LKW-Fahrerinnen bzw. LKW-Fahrer beim AMS als arbeitslos registriert, davon 1.504 Personen mit Migrationshintergrund.

Für alle beim AMS arbeitssuchend registrierten Personen steht grundsätzlich das gesamte Angebot an arbeitsmarktpolitischen Instrumenten zur Verfügung, insbesondere die Arbeitsvermittlung, aber auch die Arbeitsmarktförderung mit Weiterqualifizierungen, Beschäftigungsförderungen oder Unterstützungsmaßnahmen durch das AMS. Die Vermittlung eines neuen Jobs ist vorrangiges Ziel und Aufgabe. Der Einsatz der arbeitsmarktpolitischen Instrumente erfolgt problem- und bedarfsspezifisch.

Zur Frage 9

- *Ist es vorgesehen den Beruf Lkw-Fahrer in die bundesweite Mangelberufsliste aufzunehmen?*

Die Mangelberufsliste wird per Verordnung des Bundesministers für Arbeit festgelegt. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Ausländerbeschäftigungsgesetzes (§ 13 AuslBG) kommen für die jährlich neu zu erlassende Fachkräfteverordnung nur jene Berufe in Betracht, für die pro gemeldeter offener Stelle höchstens 1,5 bzw. 1,8 Arbeitsuchende vorgemerkt sind (Stellenandrangsziffer). Der Beruf LKW-Fahrerin bzw. LKW-Fahrer fällt unter die Berufsgruppe „Fuhrwerksunternehmer/innen, Kraftfahrer/innen“, die eine Stellenandrangsziffer von 22,9 aufweist. Damit erfüllt der Beruf die gesetzlichen Vorgaben derzeit nicht und kommt daher für die Aufnahme in die Mangelberufsliste der Fachkräfteverordnung für das Jahr 2022 nicht in Betracht.

Zur Frage 10

- *Gibt es bereits Maßnahmen welche gerade umgesetzt werden, um den Job Lkw-Fahrer attraktiver zu gestalten und damit dem Mangel entgegen zu wirken?*
 - *Falls ja, welche sind das konkret?*
 - *Falls nein, warum nicht?*

Derzeit wird an der Umsetzung des EU-Mobilitätspakets gearbeitet, das aus mehreren Teilen besteht. In die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Arbeit fallen dabei Anpassungen des Arbeitszeit- und des Arbeitsruhegesetzes an die Verordnung (EU) 2020/1054 betreffend Änderungen der Lenkzeiten-Verordnung 561/2006 und der Fahrtenschreiber-VO 165/2014.

Darin enthalten sind unter anderem:

- das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen,
- die Verpflichtung, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit mindestens einmal monatlich daheim verbringen zu dürfen,
- neue Abweichungsmöglichkeiten von den Lenkzeiten, um das Heimfahren zu erleichtern und damit die wöchentliche Ruhezeit am Wohnort verbringen zu können.

Zur Frage 11

- *Welche weiteren Maßnahmen planen Sie künftig um den Job Lkw-Fahrer zu attraktiveren? Bitte um detaillierte Auflistung.*

Geplant sind unter anderem eine Novelle der Lenkprotokoll-Verordnung, die neuere technologische Entwicklungen bei elektronischer Führung von Lenkprotokollen berücksichtigt und deren Einsatz attraktiver machen und die Handhabung solch elektronischer Geräte für die Lenkerinnen und Lenker vereinfachen soll.

Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher

