

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Amling, Bamberg, Buckpesch, Curdt, Haar, Hettling, Ibrügger, Lutz, Kretkowski, Reschke, Roth, Frau Steinhauer, von der Wiese, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer in Europa

Der Bundesminister für Verkehr strebt in Brüssel eine Neugestaltung der EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr an. Durch Verlängerung der täglichen Lenkzeiten und Verkürzung der täglichen Ruhezeiten sollen die sozialen Errungenschaften für das Fahrpersonal rückgängig gemacht und gleichzeitig damit die Verkehrssicherheit bei den Nutzfahrzeugen verschlechtert werden. Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie lange dürfen LKW-Fahrer durchschnittlich pro Arbeitstag (bezogen auf eine Fünf-Tage-Woche) ihr Fahrzeug fahren?
2. Haben die Fahrer außerhalb dieser Lenkzeit weitere Tätigkeiten zu verrichten?
 - a) Welche Art von Tätigkeiten sind dies?
 - b) Welchen zeitlichen Umfang haben diese Tätigkeiten üblicherweise, und wie lange dürfen diese Tätigkeiten allenfalls dauern?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Kombination von Lenkzeiten und sonstigen Arbeitszeiten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit?
 - a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Kombination von Lenkzeiten und sonstigen Arbeitszeiten in ihren Auswirkungen auf die Gesundheit der Fahrer?
 - b) Welchen Inhalt haben die Beschwerden von LKW-Fahrern, die sich in Sachen „Lenk- und Ruhezeiten“ an den Bundesminister für Verkehr gewandt haben?
 - c) Wie beurteilt die Bundesregierung diese Eingaben, und welche Konsequenzen will sie daraus ziehen?
4. In welcher Weise sollen innerhalb der EG die Lenk- und Ruhezeiten verändert werden?
5. Wie beurteilen die Verbände des Güterkraftverkehrs und wie die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr diese Veränderungen?

6. Aus welchen Gründen werden mit diesen Veränderungen Arbeitnehmer-Interessen und Arbeitgeber-Interessen gleichwertig berücksichtigt?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verlängerung der täglichen Lenkzeit unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit?
 - a) Gibt es wissenschaftliche Untersuchungen, die zu dem Ergebnis kommen, daß die Unfallgefahr nach sieben Stunden Lenkzeit ansteigt?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung diese Ergebnisse, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?
 - c) Inwieweit verändert sich diese Einschätzung der Bundesregierung, wenn zusätzlich berücksichtigt wird, daß zu den täglichen Lenkzeiten weitere Arbeitszeiten des Fahrers (beladen, entladen etc.) anfallen?
 - d) Wie verträgt sich dies mit der Absicht der Bundesregierung, durch Gesetz festzulegen, daß Arbeitnehmer nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden haben müssen (§ 3 des Gesetzentwurfes der Bundesregierung für ein Arbeitszeitgesetz, Drucksache 10/2706 vom 9. Januar 1985)?
 - e) Mit welchen Gründen und welchem Ergebnis beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit eines Forschungsvorhabens, mit dem die Arbeitsbedingungen und Arbeitsabläufe im europäischen Straßengüterverkehr untersucht werden, und welche Konsequenzen zieht sie hieraus?
8. Aus welchen Gründen ist es arbeitsrechtlich zulässig oder unzulässig, die vorgeschriebenen Ruhezeiten für andere Tätigkeiten (beladen, entladen etc.) zu verwenden?
 - a) Für welche Tätigkeiten und in welchem Umfang dürfen die Ruhezeiten verwendet werden?
 - b) In welchem Umfang kommt es vor, daß die vorgeschriebenen Ruhezeiten in arbeitsrechtlich unzulässiger Weise für andere Tätigkeiten zweckentfremdet verwendet werden?
 - c) Wie wird sichergestellt und wirksam kontrolliert, daß die vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht in unzulässiger Weise für andere Tätigkeiten in Anspruch genommen werden?
9. Wie steht die Bundesregierung zum Beschluß des EG-Ministerrates vom 22. Juli 1975, der die Mitgliedstaaten auffordert, auch im Transportbereich die 40-Stunden-Woche einzuführen?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der Novellierung der EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr auf die bestehenden gesamteuropäischen Regelungen, die im Europäischen Übereinkommen für die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals vom 1. Juli 1970 festgehalten sind?

Bonn, den 16. Dezember 1985

Daubertshäuser

Amling

Bamberg

Buckpesch

Curdt

Haar

Hettling

Ibrügger

Lutz

Kretkowski

Reschke

Roth

Frau Steinhauer

von der Wiese

Dr. Vogel und Fraktion

