

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Amling, Bamberg, Buckpesch, Curdt, Haar, Hettling, Ibrügger, Lutz, Kretkowski, Reschke, Roth, Frau Steinhauer, von der Wiesche, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**  
**— Drucksache 10/4566 —**

**Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer in Europa**

*Der Bundesminister für Verkehr – StV 15/23.63.28 – 05/3 BM 86 – hat mit Schreiben vom 23. Januar 1986 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wie lange dürfen LKW-Fahrer durchschnittlich pro Arbeitstag (bezogen auf eine Fünf-Tage-Woche) ihr Fahrzeug fahren?

Die vom EG-Ministerrat am 14. November 1985 beschlossene Neuregelung der sogenannten EG-Sozialvorschriften sieht vor, daß in zwei Wochen insgesamt nicht mehr als 90 Stunden gefahren werden darf (statt bisher 92 Stunden). Bezogen auf eine 5-Tage-Woche sind das pro Tag im Durchschnitt 9 Stunden, bezogen auf eine 6-Tage-Woche pro Tag im Durchschnitt 7,5 Stunden.

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?

Außerhalb der Lenkzeiten fallen in unterschiedlicher Weise und in unterschiedlichem Ausmaß weitere Tätigkeiten an.

Zu a)

Es handelt sich im wesentlichen um Be- und Entladetätigkeiten, aber auch um Reparaturdienste bei Pannen. Als Arbeitstätigkeiten gelten auch die für den Güterkraftverkehr typischen Arbeitsbereitschaftszeiten (z. B. Wartezeiten an Grenzübergängen oder beim Empfänger).

Im Bereich der Bundesrepublik Deutschland sind die Tarifpartner des Güterkraftverkehrs z. Z. bemüht, Absprachen über das Ausmaß zulässiger Be- und Entladetätigkeiten zu treffen mit dem Ziel einer Reduzierung dieser Tätigkeiten durch das Fahrpersonal. Die Bundesregierung unterstützt diese Bestrebungen insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Zu b)

Über den tatsächlichen zeitlichen Umfang dieser Tätigkeiten verfügt die Bundesregierung über keine zuverlässigen statistischen Angaben. Eine zeitliche Begrenzung dieser Tätigkeiten ergibt sich aber sowohl aus gesetzlichen Bestimmungen wie auch aus tariflichen Vereinbarungen. Nach Ziffer 50 AV/AZO darf die Arbeitszeit des Fahrpersonals grundsätzlich, d. h. vorbehaltlich tariflicher Vereinbarungen, 12 Stunden einschließlich der Pausen nicht überschreiten. Dabei umfaßt die Arbeitszeit naturgemäß die reine Lenktätigkeit, aber auch sonstige Tätigkeiten. Der am 1. Januar 1984 in Kraft getretene Bundesmanteltarifvertrag für den Fernverkehr sieht je Doppelwoche eine Arbeitszeit von 113 Stunden vor. Bei der nach der geltenden EG-Regelung in der Doppelwoche maximal zulässigen Lenkzeit von 92 Stunden verbleiben also 21 Stunden für sonstige Tätigkeiten, d. h. im Falle einer 5-Tage-Woche 2,1 und im Falle einer 6-Tage-Woche 1,8 Stunden pro Tag.

Im übrigen spielen Be- und Entladetätigkeiten im typischen Fernverkehr nur eine untergeordnete Rolle (hier fallen in erster Linie reine Arbeitsbereitschaftszeiten an).

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?

Die Bundesregierung ist sich bewußt, daß die Kumulation von Lenk- und sonstigen Arbeitszeiten im Hinblick auf etwaige negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ständiger sorgfältiger Beobachtungen bedarf. Die Bundesregierung stellt allerdings mit Genugtuung fest, daß die Beteiligung von Fahrzeugen

des Güterkraftverkehrs an Straßenverkehrsunfällen seit ca. 20 Jahren rückläufig ist. Dies gilt insbesondere für die Beteiligung an Unfällen mit Personenschäden (1965 8,1 %, 1984 nur noch 4,3 %).

Zu a)

Über die Auswirkungen der Kombination von Lenkzeiten und sonstigen Arbeitszeiten auf die Gesundheit der Fahrer liegen der Bundesregierung keine wissenschaftlichen Erkenntnisse vor.

Zu b)

Soweit sich Lkw-Fahrer an den Bundesminister für Verkehr gewandt haben, handelt es sich in aller Regel um Fälle, in denen von den betreffenden Fahrern – ihren Angaben zufolge – die Nicht-Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener höchstzulässiger Lenkzeiten bzw. von Mindestruhezeiten verlangt oder erwartet wurde.

Zu c)

Die Bundesregierung hat aus Eingaben der erwähnten Art den Eindruck gewonnen, daß der Wettbewerb im Transportgewerbe gelegentlich zu Verhaltensweisen und Einstellungen führt, die mit Inhalt und Geist der Sozialvorschriften nicht vereinbar sind. Die Bundesregierung hat aber keine Anhaltspunkte für die Annahme, daß die Nicht-Akzeptanz der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten etwa die Regel sei. Die Eingaben werden den zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder zur Kenntnis gebracht. Die aus den Eingaben erkennbare Problematik wird in regelmäßigen Besprechungen mit den Ländern erörtert. Im übrigen erhofft sich die Bundesregierung von der Neugestaltung der EG-Sozialvorschriften eine stärkere Akzeptanz bei allen Betroffenen.

4. In welcher Weise sollen innerhalb der EG die Lenk- und Ruhezeiten verändert werden?

Die Beschlüsse des Rates der EG-Verkehrsminister vom 14. November 1985 sehen im wesentlichen folgendes vor:

1. Herabsetzung der insgesamt zulässigen Lenkzeit von bisher 92 auf 90 Stunden pro Doppelwoche.
2. Verbot, mehr als 6 Tage hintereinander zu fahren (bisher war es möglich, durch entsprechende „Plazierung“ der sogenannten Wochenruhezeiten bis zu 12 Tage hintereinander zu fahren).
3. Im Rahmen der 90-Stunden-Begrenzung: Erweiterung der höchstzulässigen täglichen Lenkzeit von 8 auf 9 Stunden.
4. Anhebung der Mindest-Tagesruhezeit von 11 auf 12 Stunden, dies allerdings mit der Maßgabe, daß bei Inanspruchnahme der verlängerten Ruhezeit diese aufgeteilt werden kann, wobei ein

Teil mindestens 8 Stunden betragen muß und die restlichen 4 Stunden noch am selben Tag genommen werden müssen. Bei Nicht-Inanspruchnahme der Aufteilungsmöglichkeit bleibt es bei der bisherigen Regelung (11 Stunden).

5. Anhebung der sogenannten zusätzlichen Wochenruhezeit von bisher 40 auf 45 Stunden (jeweils eine Tagesruhezeit miteingeschlossen).

5. Wie beurteilen die Verbände des Güterkraftverkehrs und wie die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr diese Veränderungen?

Die Verbände des Güterkraftverkehrs haben die Neuregelung begrüßt. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, bei der nach Kenntnis der Bundesregierung allerdings nur ein sehr geringer Teil des Fahrpersonals Mitglied ist, hat sich über den in Brüssel erzielten Kompromiß unzufrieden gezeigt. Die Bundesvereinigung der Berufskraftfahrerverbände e.V. hat sich noch nicht abschließend geäußert.

6. Aus welchen Gründen werden mit diesen Veränderungen Arbeitnehmer-Interessen und Arbeitgeber-Interessen gleichwertig berücksichtigt?

Ziel der Neuregelung war vor allem, zu mehr Flexibilität und mehr Praxisnähe der inzwischen schon 16 Jahre alten Regelung zu kommen, dies selbstverständlich weiterhin unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Die Bundesregierung sieht diese Zielsetzung als im wesentlichen erreicht an. Zugleich stellt sie fest, daß damit in gleicher Weise sowohl den Interessen der Verkehrsunternehmen wie auch des Fahrpersonals gedient ist. Den entscheidenden Flexibilitätsgewinn sieht die Bundesregierung in der Möglichkeit, die (erhöhte) Tagesruhezeit aufzuteilen. Dem Fahrpersonal wird zugute kommen, daß es auf diese Weise größere Teile der Tagesruhezeiten zu Hause im Kreise der Familien verbringen kann als ihm dies bisher möglich war. Zusätzliche Vorteile erwachsen dem Fahrpersonal aus der beachtlichen Anhebung der Wochenruhezeit von 40 auf 45 Stunden. Zusammen mit der angehobenen Tagesruhezeit bedeutet dies, daß die Fahrer, je nachdem ob sie 5 oder 6 Tage eingesetzt sind, pro Woche bis zu 10 bzw. 11 Stunden Ruhezeit mehr erhalten als bisher.

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 (be-laden, 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 Gesetzentwur-fes 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 Forschungsvor-habens, mit dem die Arbeitsbedingungen und Arbeitsabläufe im europäischen Straßengüterverkehr untersucht werden, und welche Konsequenzen zieht sie hieraus?

Die Bundesregierung stellt zunächst fest, daß von einer „Verlän-gerung der täglichen Lenkzeit“ in dieser allgemeinen Form nicht gesprochen werden kann. Wie schon zu 4. erwähnt, bedeuten die EG-Beschlüsse, daß die insgesamt zulässige Lenkzeit, d. h. die zulässige durchschnittliche tägliche Lenkzeit, nicht nur nicht ver-längert, sondern verringert worden ist.

Verlängert wurde – im Rahmen der Gesamtbegrenzung – die höchstzulässige tägliche Lenkzeit auf Vorschlag der EG-Kommission.

Zu a)

Eine aus dem Jahre 1984 stammende Erhebung des TÜV Bayern ist zu dem Ergebnis gekommen, daß die Unfallgefahr nach sieben Stunden Lenkzeit ansteigt. Die Untersuchung ergab allerdings, daß dies nur für den Fernverkehr gilt. Im Nahverkehr kommt es zu den meisten Unfällen bereits innerhalb der ersten drei Fahr-stunden.

Der Aussagewert der Untersuchung wird dadurch relativiert, daß offenbar nicht mitermittelt wurde, ob auch die vorgeschriebenen Pausen (Fahrtunterbrechungen) eingehalten wurden und ob der Fahrer möglicherweise unter Zeitdruck stand. Frühere Unter-suchungen haben jedenfalls ergeben, daß die Unfallanfälligkeit auch bei Fahrten von mehr als sieben Stunden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Pausen deutlich reduziert wird. Überdies geht die Unfallursachenforschung davon aus, daß vor allem Fahren unter Zeitdruck die Möglichkeit von Unfällen begünstigt.

Zu b)

Die Bundesregierung nimmt die Ergebnisse der erwähnten Unter-suchungen ernst, auch wenn sie nach ihrer Auffassung noch kein vollständiges Bild ergeben. Die Bundesregierung hat sich daher bei den Brüsseler Verhandlungen gegen die Vorschläge der EG-Kommission gewandt, die höchstzulässigen täglichen Lenkzeiten anzuheben. Mit dieser Haltung stand die deutsche Seite jedoch ebenso allein wie mit ihrer Anregung, statt einer „linearen“ An-hebung der täglichen Lenkzeit eine sogenannte „Reservestunde“ einzuführen, über die eigenverantwortlich das Fahrpersonal hätte verfügen können, wenn es dadurch insbesondere noch den jewei-

ligen Heimatort erreichen kann. Dieser deutsche Vorschlag, der vom Verkehrsgewerbe lebhaft begrüßt worden war, fand allerdings die Unterstützung der ÖTV erst in einem Stadium, als diese Frage in Brüssel bereits entschieden war.

Im Interesse eines Gesamtkompromisses hat die deutsche Seite schließlich den von der EG-Kommission vorgeschlagenen und von nahezu sämtlichen übrigen Mitgliedstaaten befürworteten erhöhten Tageshöchstlenkzeiten zugestimmt.

Andernfalls wären die im Interesse des Fahrpersonals liegenden wesentlichen Verbesserungen bei den Mindestruhezeiten nicht erreichbar gewesen.

Im übrigen sei nochmals darauf hingewiesen, daß die insgesamt zulässige Lenkzeit nicht angehoben, sondern reduziert wird.

Zu c)

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Tarifpartner das Problem weiterer Tätigkeiten wie insbesondere Be- und Entladen demnächst in eigener Verantwortung einvernehmlich lösen werden. Im übrigen liegen keine wissenschaftlichen Erkenntnisse über einen Zusammenhang zwischen Be- und Entladetätigkeiten und dem Unfallgeschehen vor. Die Bundesregierung hält die in Brüssel vereinbarte neue Lenkzeitregelung daher auch unter Berücksichtigung des Umstandes für vertretbar, daß im Nahverkehr (kaum im Fernverkehr) noch Be- und Entladetätigkeiten durch das Fahrpersonal üblich sind.

Zu d)

Zwischen der in Brüssel vereinbarten neuen Lenkzeitregelung und der Absicht der Bundesregierung, durch Gesetz eine tägliche Mindestruhezeit von 11 Stunden festzulegen, besteht kein Widerspruch. Auch nach der neuen EG-Regelung ist eine ununterbrochene Ruhezeit von 11 Stunden vorgesehen bzw. wie schon erwähnt, eine aufteilbare Ruhezeit von 12 Stunden.

Zu e)

Die Bundesregierung begrüßt jedes Forschungsvorhaben, das über die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer weiteren Aufschluß gibt. So wird z. B. aus BMFT-Mitteln eine Querschnittsuntersuchung „Zukünftige Aktivitäten in der Gesamtbetreuung der Fernfahrer“ gefördert.

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?

Es ist allgemein arbeitsrechtlich wie insbesondere auch auf Grund der EG-Sozialvorschriften unzulässig, die vorgeschriebenen Ruhezeiten für andere Tätigkeiten zu verwenden.

Zu a)

Ruhezeiten dienen der Erholung; sie dürfen für alle Tätigkeiten verwendet werden, die hiermit vereinbar sind.

Zu b)

Hierüber liegen keine gesicherten statistischen Angaben vor.

Zu c)

Den zuständigen Aufsichtsbehörden obliegt es, Fälle dieser Art (Zweckentfremdung von Ruhezeiten) im Rahmen des möglichen aufzudecken. Dabei sind den Aufsichtsbehörden durch die Belange des Persönlichkeits- und Datenschutzes Grenzen gesetzt.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Einführung der 40-Stunden-Woche im Transportbereich eine Frage ist, die nur unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten im Verkehrsbereich (z. B. typischerweise regelmäßig anfallende längere Arbeitsbereitschaftszeiten) gelöst werden kann. Die Bundesregierung würde es begrüßen, wenn auf diesem Wege weitere Fortschritte erzielt werden können; sie ist aber der Auffassung, daß dies in erster Linie Sache der Tarifpartner ist.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß – wie schon bei früheren Gelegenheiten – auch jetzt eine Angleichung der Vorschriften des AETR an die neugefaßten EG-Sozialvorschriften erfolgen muß. Die Initiative hierzu muß von der EG-Kommission ausgehen, die den sicher nicht kurzfristig zu bewirkenden Anpassungsprozeß in Kürze einleiten dürfte.

