

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/3036 —**

**Gefahrguttransporte — Arbeitsbedingungen und Lenkzeiten**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 20. Oktober 1988 – StV 15/00.02.13/17 Vm 88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, daß seit dem 29. August 1988 die Lenkzeiten für Lkw-Fahrer in der EG von acht auf neun Stunden heraufgesetzt wurden und an zwei Tagen in der Woche sogar auf zehn Stunden, daß aber gleichzeitig Übermüdung eine der häufigsten Unfallursachen ist?

Es wird davon ausgegangen, daß sich diese Frage (wie auch die Frage 2) auf die Verordnung (EWG) Nr. 38200/85 vom 20. Dezember 1985 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 370/1 vom 31. Dezember 1985) bezieht. Diese in allen EG-Mitgliedstaaten unmittelbar geltende Neuregelung der sogenannten EG-Sozialvorschriften ist nicht zu dem in der Frage angegebenen Datum, sondern am 29. September 1986 in Kraft getreten.

Durch die Verordnung wurde die für Lkw-Fahrer insgesamt zulässige Lenkzeit nicht ausgedehnt, sondern sogar reduziert, und zwar von bisher 92 Stunden auf 90 Stunden in der Doppelwoche. Dies bedeutet, daß pro Woche im Schnitt nur noch 45 Stunden gefahren werden darf.

Vor diesem Hintergrund ist die Erweiterung des zeitlichen Rahmens für die höchstzulässigen Tageslenkzeiten von 8 auf 9 Stunden bzw. von zweimal wöchentlich 9 auf 10 Stunden zu sehen. Es handelt sich hier um einen erweiterten Rahmen, der jedoch durch die Begrenzung der insgesamt zulässigen Lenkzeiten wieder eingeschränkt ist.

Die bei den Verhandlungen im Rat der EG-Verkehrsminister erzielte Regelung stellt einen Kompromiß dar, dem sich auch die

Bundesregierung nicht verschließen konnte, weil auch aus ihrer Sicht die vom Rat beschlossene Neugestaltung der EG-Sozialvorschriften insgesamt einen Fortschritt gegenüber der bisherigen Regelung darstellt. Die Bundesregierung verweist in diesem Zusammenhang darauf, daß durch die neue Regelung nicht nur die insgesamt zulässige Lenkzeit herabgesetzt wurde, sondern daß sie auch weitere Elemente enthält, die die Erweiterung des Rahmens für die Tageslenkzeiten zumindest kompensieren:

- Verbot, mehr als sechs Tage hintereinander zu fahren (bisher war es möglich, durch entsprechende „Plazierung“ der sogenannten Wochenruhezeiten bis zu zwölf Tage hintereinander zu fahren),
- Anhebung der Mindest-Tagesruhezeit von elf und zwölf Stunden, dies allerdings mit der Maßgabe, daß bei Inanspruchnahme der verlängerten Ruhezeit diese aufgeteilt werden kann, wobei ein Teil mindestens acht Stunden betragen muß und die restlichen vier Stunden noch am selben Tag genommen werden müssen. Bei Nicht-Inanspruchnahme der Aufteilungsmöglichkeit bleibt es bei der bisherigen Regelung (elf Stunden),
- Anhebung der sogenannten zusätzlichen Wochenruhezeit von bisher 40 auf 45 Stunden (jeweils eine Tagesruhezeit miteingeschlossen).

Der in diesem Zusammenhang in der Frage enthaltenen These, daß die Übermüdung eine der häufigsten Unfallursachen sei, vermag die Bundesregierung in dieser Form nicht zuzustimmen. Im Jahre 1987 waren 21 907 Verkehrsunfälle durch Fehlverhalten von Lkw-Fahrern bedingt, davon waren jedoch nur 253 Fälle eindeutig auf Übermüdung zurückzuführen.

2. Wie schätzt die Bundesregierung die Heraufsetzung der Lenkzeiten der Lkw-Fahrer in der EG in bezug auf die Sicherheit ein?

Die Erweiterung des zeitlichen Rahmens der Tageslenkzeiten (bei Reduzierung der insgesamt zulässigen Lenkzeit) hat nach den bisherigen Erkenntnissen aus der Untersuchung von Unfallursachen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gehabt. Nach wie vor beruhen gerade Unfälle infolge Übermüdung darauf, daß die Sozialvorschriften nicht eingehalten werden, d. h. daß insbesondere die höchstzulässigen Lenkzeiten deutlich überschritten wurden. Aber die erweiterte Tageslenkzeiten-Regelung ist also als solche nicht „unfallträchtig“. Aller Wahrscheinlichkeit nach wäre die Mehrzahl der Übermüdungsfälle vermeidbar, wenn die gesetzliche Begrenzung der Lenkzeiten eingehalten würde. Nach Auffassung der Bundesregierung kommt es daher unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit entscheidend darauf an, durch ein entsprechendes System von Kontrollen und Sanktionen die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften soweit wie irgend möglich sicherzustellen.

Im übrigen weist die Bundesregierung darauf hin, daß die Beteiligung von Lastkraftwagen an Straßenverkehrsunfällen seit ca. 20 Jahren rückläufig ist und auch unterhalb des Anteils von Lastkraftwagen am gesamten Straßenverkehr liegt.

3. Was unternimmt die Bundesregierung, um die zum Teil unerträglichen Arbeitsbedingungen der Fahrer entscheidend zu verbessern?

Die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer beruhen zum Teil auf der schwierigen Wettbewerbssituation des Güterkraftverkehrsgerwerbes überhaupt. Auf der anderen Seite sind die Verkehrsunternehmer und Disponenten auch unter den Bedingungen eines harten Konkurrenzkampfes verpflichtet, beim Einsatz des Fahrpersonals strikt auf die Einhaltung arbeitsschutzrechtlicher und anderer gesetzlicher Bestimmungen zu achten. Dies gilt insbesondere für die in der Verordnung-EWG-Nr. 3820/85 (EG-Sozialvorschriften) enthaltene Verpflichtung der Verkehrsunternehmer und Disponenten, die Fahrten stets so zu disponieren, daß die vorgeschriebenen Höchstwerte für die Lenkzeiten nicht überschritten bzw. die vorgeschriebenen Mindestwerte für die Ruheperioden nicht unterschritten werden. Verstöße gegen diese Dispositionspflichten können mit Geldbußen bis zu 10 000 DM geahndet und darüber hinaus auch strafrechtlich verfolgt werden.

Im übrigen steht die Bundesrepublik Deutschland bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten an führender Stelle. Darüber hinaus hat die Bundesregierung erreicht, daß der Rat der EG-Verkehrsminister inzwischen einen für alle EG-Staaten verbindlichen Mindestumfang der Kontrollen der Sozialvorschriften festgelegt hat. Durch diese voraussichtlich am 1. Januar 1989 in Kraft tretende Regelung („Kontroll-Richtlinie“) werden die übrigen EG-Mitgliedstaaten gezwungen sein, ihre Kontrollaktivitäten wesentlich zu verstärken. Die dadurch bewirkte EG-weite Gleichbehandlung des Güterkraftverkehrs bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten wird die insoweit bestehenden Wettbewerbsnachteile des deutschen Verkehrsgewerbes abmildern und hierdurch auch zu einer stärkeren Akzeptanz der Lenk- und Ruhezeitvorschriften und damit auch zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer beitragen.

4. Was gedenkt die Bundesregierung wann zu unternehmen, um sicherzustellen, daß alsbald nur noch Berufskraftfahrer zum Führen von gewerblichen Lkw zugelassen werden, und wie will sie die Fahrausbildung nachhaltig verbessern?

Die Vorschriften über die Ausbildung der Fahrschüler an den Fahrschulen sind u. a. durch die Verordnung zur Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 24. Oktober 1986 (BGBl. I S. 1658) wesentlich verbessert worden (u. a. Erweiterung der Außerortsausbildung, Ausbildung grundsätzlich nur auf Lastzügen oder Sattelkraftfahrzeugen). Schon vor dieser Neuregelung lagen aber aus der Unfallstatistik keine Erkenntnisse vor, daß

Unfälle unter Lkw-Beteiligung in nennenswerter Weise auf man gelnder fahrerischer Ausbildung der Lkw-Fahrer beruhten. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit hält die Bundesregierung daher – erst recht nach der erfolgten Verschärfung der Ausbildungsvorschriften – eine obligatorische Facharbeiterausbildung für Lkw-Fahrer nicht für erforderlich.

5. Was will die Bundesregierung unternehmen, um auch im Bereich der Lkw-Fahrer einen Acht-Stunden-Tag und eine 40-Stunden-Woche vorzuschreiben?

Das Arbeitszeitrecht der Arbeitnehmer, auch der Lkw-Fahrer, ist in der Arbeitszeitordnung geregelt. Nach § 3 der Arbeitszeitordnung darf die regelmäßige werktägliche Arbeitszeit die Dauer von 8 Stunden nicht überschreiten. Durch Tarifvertrag kann die tägliche Arbeitszeit verlängert werden, insbesondere, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Dagegen regelt die Arbeitszeitordnung nicht die Wochenarbeitszeit. Die Regelung der Wochenarbeitszeit ist schon immer eine Angelegenheit der Tarifvertragsparteien gewesen.

Daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern. Der Entwurf eines Arbeitszeitgesetzes (Drucksache 11/360), der dem Deutschen Bundestag zur Beratung vorliegt, lässt die Vereinbarung von Wochenarbeitszeiten durch die Tarifparteien unberührt.