

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD**

### **Lenk- und Ruhezeiten im Güterkraftverkehr**

Am 9. Juli 2020 publizierte die Presseabteilung des Europäischen Parlaments „Parlament beschließt große Reform des Lkw-Verkehrs. Das Parlament spricht sich für die überarbeiteten Kraftverkehrsvorschriften aus. Damit sollen die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert und Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden. Bessere Arbeitsbedingungen für Fahrer, fairerer Wettbewerb – Bekämpfung illegaler Praktiken, klare Regeln für die Entsendung von Fahrern – keine Lohnunterschiede mehr. [...] Die Geltung der Entsendevorschriften beginnt 18 Monate nach Inkrafttreten des Rechtsakts. Die Geltung der Vorschriften über die Ruhezeiten und die Rückkehr der Fahrer beginnt 20 Tage nach Inkrafttreten des Rechtsakts. Die Geltung der Vorschriften über die Rückkehr der Lkw und weitere Änderungen der Marktzugangsregeln beginnt 18 Monate nach dem Inkrafttreten des Rechtsakts über den Marktzugang.“ (<https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20200706IPR82714/parlament-beschliesst-grosse-reform-des-lkw-verkehrs>).

Ferner wurde den Fragestellern aus der Güterkraftverkehrsbranche mündlich zugetragen, dass sehr viele Lkw-Fahrer aus Osteuropa drei bis vier Fahrerkarten besäßen, um die Lenk- und Ruhezeiten gezielt zu manipulieren. Wegen Manipulationen mit mehreren Fahrerkarten kam es bereits in der Vergangenheit immer wieder zu Verurteilungen (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transportunternehmer-manipuliert-lenkzeiten-bewahrungsstrafe-1751336.html>).

Ebenso sei es mittlerweile üblich, das Frachten für komplette Sattelschlepper auf mehrere kleine Transporter (Sprinter) aufgeteilt werden, da deren Kontrolle faktisch nicht stattfinden würde, da es für Transporter unter 3,5 t Gesamtgewicht keine Verpflichtung gebe, Fahrtenschreiber zu installieren (<https://www.trucker.de/nachrichten/transport/osteuropaeische-kleinlaster-angriff-von-unten-2430091>). Weiterhin sind Fahrer aus Osteuropa im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung in Deutschland gemeldet, meist zum Mindestlohn. Diese Fahrer haben oft Kinder, welche in den Heimatländern leben, zum Bezug von Kindergeld in Deutschland angemeldet (<https://www.eurotransport.de/artikel/jans-blog-wettbewerbsvorteil-kindergeld-10021048.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2020, getrennt nach deutschen, EU und sonstigen ausländischen Transportunternehmen?

2. Wie viele Verstöße der Lenk- und Ruhezeiten wurden in den Jahren 2011 bis 2020, getrennt nach deutschen, EU und sonstigen ausländischen Transportunternehmen festgestellt?
3. Wie viele Bußgeldbescheide wurden zu den Verstößen aus Frage 2 erteilt, und wie hoch waren die Einnahmen in den Jahren 2011 bis 2020 daraus?
4. Wie viele Übernachtungen EU-ausländischer Lkw-Fahrer zur Verbringung der wöchentlichen Ruhezeit gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2020, getrennt nach Übernachtung in der Lkw-Kabine und im Hotel?
5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bestand und der Bedarf an Hotelbetten an Autobahnraststätten, um den neuen EU-Richtlinien im Mobilitätspaket I zur Übernachtung von Lkw-Fahrern außerhalb der Fahrerhäuser gerecht zu werden?
6. Plant die Bundesregierung eine Bezuschussung zum Bau von Hotels an Autobahnraststätten für Lkw-Fahrer?
7. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Bußgelder bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten und beim Verstoß gegen das Übernachtungsverbot in Fahrerhäusern?
8. Plant die Bundesregierung, das Übernachtungsverbot in Fahrerhäusern verstärkt zu kontrollieren?
9. Welche Mitarbeiter der Bundesregierung und welcher Bundesministerien waren bei der EU an den Verhandlungen um die Lenk- und Ruhezeiten beteiligt, und welche Lobbyverbände hatten dazu im Vorfeld Kontakt mit der Bundesregierung bzw. den Bundesministerien, und was waren deren Wünsche bzw. Anregungen?
10. Warum sind die Geltung der Entsendevorschriften, beginnend 18 Monate nach Inkrafttreten des Rechtsakts, die Geltung der Vorschriften über die Ruhezeiten und die Rückkehr der Fahrer bereits 20 Tage nach Inkrafttreten des Rechtsakts und die Geltung der Vorschriften über die Rückkehr der Lkw und weitere Änderungen der Marktzugangsregeln wiederum 18 Monate nach dem Inkrafttreten des Rechtsakts über den Marktzugang erfolgt?  
Warum gibt es keinen einheitlichen Zeitrahmen zu den Vorschriften, beispielsweise 1. Januar 2021?
11. Wie viele Arbeitnehmer aus Osteuropa waren bzw. sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung in den Jahren 2011 bis 2020 bei deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen als Fahrer wie auch als Logistikpersonal beschäftigt?
12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der deutschen Berufskraftfahrer in den Jahren 2011 bis 2020 entwickelt?
13. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Arbeitsunfälle mit Berufskraftfahrern, getrennt nach deutschen Kraftfahrern und Kraftfahrern osteuropäischer Herkunft im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung, in den Jahren 2011 bis 2020 entwickelt?
14. Wie viele Kinder der osteuropäischen Berufskraftfahrer, welche im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung in den Jahren 2011 bis 2020 in Deutschland angestellt waren, beziehen Kindergeld, getrennt nach den Ländern, in denen die Kinder leben?
15. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Verstöße in der Güterkraftverkehrsbranche mit dem neu beschlossenen Mobilitätspaket I der EU in Deutschland verändern?

16. Erwartet die Bundesregierung eine Stabilisierung oder eine Verbesserung der Verhältnisse im deutschen Güterkraftverkehr nach Einführung des Mobilitätspakets I?

Berlin, den 11. August 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

