

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/22266 –**

Lenk- und Ruhezeiten im Güterkraftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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-kleinlastler-angriff-von-unte-n-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>).

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?

Die nachfolgende Übersicht enthält die in den Jahren 2011 bis 2018 im Bereich Fahrpersonalrecht in Deutschland kontrollierten Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t. Für die Jahre 2019 und 2020 liegen der Bundesregierung keine abschließenden Zahlen vor.

| Kontrollierte Fahrzeuge Fahrpersonalrecht | | | |
|---|----------|---------|--------------|
| Jahr | Inländer | EU | Drittstaaten |
| 2011 | 860.291 | 339.697 | 37.734 |
| 2012 | 823.380 | 345.802 | 33.790 |
| 2013 | 464.624 | 229.161 | 25.693 |
| 2014 | 534.314 | 309.615 | 39.369 |
| 2015 | 339.857 | 213.532 | 19.217 |
| 2016 | 282.246 | 201.908 | 17.433 |
| 2017 | 347.626 | 298.271 | 39.635 |
| 2018 | 300.154 | 290.193 | 35.238 |

Ein Teil des Rückganges der Kontrollzahlen ist neben dem technischen Wandel (Einführung des digitalen Fahrtenschreibers, der zu einer erhöhten Komplexität der Kontrollen und einem damit verbundenen erhöhten Zeitaufwand je kontrolliertem Fahrzeug führt) auch auf die altersbedingte Personalfuktuation beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zurückzuführen, die sich bedingt durch den demographischen Wandel besonders stark ausgewirkt hat. Zur Unterstützung der gegenwärtig im Straßenkontrolldienst tätigen 220 Kontrolleurinnen und Kontrolleure werden in aktuell laufenden bundesweiten Einstellungsverfahren weitere Dienstposten besetzt.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den Ursachen der rückläufigen Kontrollzahlen der Länderpolizeien vor.

2. Wie viele Verstöße der Lenk- und Ruhezeiten wurden in den Jahren 2011 bis 2020, getrennt nach deutschen, EU und sonstigen ausländischen Transportunternehmen festgestellt?

Die nachfolgende Übersicht enthält die in den Jahren 2011 bis 2018 im Bereich Fahrpersonalrecht anlässlich von Kontrollen in Deutschland erfolgten Feststellungen des Bundes und der Länder. Für die Jahre 2019 und 2020 liegen der Bundesregierung keine abschließenden Zahlen vor.

| Festgestellte Verstöße Lenk- und Ruhezeiten | | | |
|---|----------|---------|--------------|
| Jahr | Inländer | EU | Drittstaaten |
| 2011 | 404.567 | 109.627 | 5.662 |
| 2012 | 115.255 | 63.075 | 3.941 |
| 2013 | 331.948 | 99.686 | 7.076 |
| 2014 | 249.742 | 94.276 | 6.624 |
| 2015 | 243.490 | 97.525 | 7.712 |
| 2016 | 212.300 | 95.239 | 8.766 |
| 2017 | 199.269 | 92.808 | 10.295 |
| 2018 | 184.891 | 101.382 | 9.558 |

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?

Die nachfolgende Übersicht enthält die in den Jahren 2011 bis 2018 erlassenen Bußgeldbescheide im Bereich Lenk- und Ruhezeiten gegen gebietsfremde Unternehmen. Für die Ahndung von Verstößen bei gebietsansässigen Unternehmen liegt die Zuständigkeit bei den Ländern. Über die Anzahl dieser Bescheide und deren Einnahmen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

| Bußgeldbescheide | | |
|------------------|--------|----------------|
| Jahr | Anzahl | Betrag in Euro |
| 2011 | 29.297 | 13.957.729 |
| 2012 | 24.765 | 12.126.243 |
| 2013 | 23.268 | 11.375.503 |
| 2014 | 22.961 | 10.447.913 |
| 2015 | 21.290 | 10.084.697 |
| 2016 | 20.737 | 9.069.016 |
| 2017 | 21.393 | 10.345.345 |
| 2018 | 19.182 | 12.069.931 |

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Rastanlagen auf Bundesautobahnen stehen als Nebenbetriebe derzeit rund 50 Hotels mit insgesamt ca. 1.500 Betten zur Verfügung. Ein entsprechendes Förderprogramm ist nicht geplant.

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?

Es wird auf den bundeseinheitlichen Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht verwiesen. Dieser kann über die Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr heruntergeladen werden:

https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Bussgeldkataloge/Bussgeld_Fahrpers.pdf?__blob=publicationFile.

8. Plant die Bundesregierung, das Übernachtungsverbot in Fahrerhäusern verstärkt zu kontrollieren?

Entsprechende Kontrollen sind in den Kontrollkonzepten enthalten und werden fortgeführt.

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?

An den Verhandlungen waren seitens der Bundesregierung Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) beteiligt. Im Zuge der Verhandlungen zum Mobilitätspaket I sind in Bezug auf das Thema Lenk- und Ruhezeiten die folgenden Verbände und Interessengruppen an das BMVI herangetreten:

Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo), Westdeutscher Handelskammertag e. V. (WHKT), Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK), Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), Bundesverband Möbelspedition und Logistik e. V. (AMÖ), Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK), Fa. DHL, Fa. DSV, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH), Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI), Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V. (BDA), Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLIV), Handelsverband Deutschland (HDE), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V. (BWVL).

Die Bundesregierung erteilt keine Auskünfte über die inhaltlichen Ansichten der oben genannten nicht-staatlichen Verbände und Interessengruppen zu Rechtsetzungsvorhaben auf EU-Ebene. Es wird auf die entsprechenden Kontakt- und Auskunftsmöglichkeiten bei den Verbänden und Interessengruppen hingewiesen.

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?

Den Vorschriften zum Inkrafttreten liegen Erwägungen zugrunde, welche Vorschriften ohne großen Aufwand implementiert werden können – hierzu zählen bspw. die Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten. Andere Vorschriften bedürfen noch des Erlasses von delegierten Rechtsakten bzw. Durchführungsrechtsakten, bis diese wirksam werden können – dies gilt bspw. für die Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtenschreibers, dessen Spezifikationen zunächst abschließend erstellt werden müssen. Hinsichtlich der geänderten Vorschriften zur Entsendung wurde als Rechtsakt die Richtlinie gewählt, die eine Umsetzung durch die Mitgliedstaaten in nationales Recht erfordert.

Hierfür ist den Mitgliedstaaten ein entsprechender Umsetzungszeitraum einzuräumen.

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?

Zur Zahl der Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter aus Osteuropa, die in deutschen Güterverkehrsunternehmen tätig sind, liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der deutschen Berufskraftfahrer in den Jahren 2011 bis 2020 entwickelt?

Die Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw) deutscher Herkunft ergibt sich aus folgender Tabelle:

| Jahr | Anzahl deutscher Berufskraftfahrer (Stand jeweils am 31.12.) |
|-------------|---|
| 2012 | 493.183 |
| 2013 | 485.534 |
| 2014 | 479.232 |
| 2015 | 473.560 |
| 2016 | 469.114 |
| 2017 | 462.581 |
| 2018 | 454.699 |
| 2019 | 441.625 |

Aufgrund einer Umstellung der Klassifikation der Berufe liegen für den Zeitraum vor 2012 keine vergleichbaren Werte vor. Für das Kalenderjahr 2020 liegen der Bundesregierung noch keine Daten vor.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung erstellt keine Verstoßprognosen.

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

Das Mobilitätspaket I beinhaltet Verbesserungen für die sozialen Bedingungen der Berufskraftfahrerinnen und -fahrer und sorgt für einen faireren Wettbewerb innerhalb der gesamten Europäischen Union. Mit der Reform der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, der regelmäßigen Rückkehrpflicht der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens und den Regelungen zur verpflichtenden Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers der zweiten Version wurden wirksame Instrumente zur Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen – zum Beispiel in Form von Briefkastenfirmen – geschaffen. Außerdem ist die Anwendung der Entsendevorschriften auf Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Zukunft klarer geregelt.

Das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, schafft Rechtsklarheit und sorgt für eine deutliche Verbesserung der Situation der Fahrerinnen und Fahrer.

