

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomaе, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Wöchentliche Ruhezeiten für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in Deutschland

Im Juli 2020 hat das Europäische Parlament das sogenannte Mobilitätspaket 1 beschlossen, das zu besseren Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in der EU beitragen soll. Das Paket beinhaltet unter anderem, dass ausländische Fahrerinnen und Fahrer die Möglichkeit erhalten müssen, alle vier Wochen in ihr Heimatland zurückkehren zu können.

Ein weiterer zentraler Punkt dieses Pakets betrifft die wöchentliche Ruhezeit der Fahrerinnen und Fahrer. Bereits vor dem Inkrafttreten des Mobilitätspaket 1 war geltendes Recht, dass jede Fahrerin und jeder Fahrer am Ende jeder Woche eine Ruhezeit einlegen muss, wobei jeweils abwechselnd eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden und eine verkürzte Wochenruhezeit von mindestens 24 Stunden eingelegt werden musste. In Zukunft können unter gewissen Voraussetzungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auch zwei verkürzte Wochenruhezeiten hintereinander eingelegt werden.

Mit der festgelegten Ruhezeit soll sichergestellt werden, dass die Fahrerinnen und Fahrer ausreichend Pausen und Erholung am Ende der Woche erhalten und diese auch wahrnehmen (aufgrund des Fahrverbots für Lkws an Sonn- und Feiertagen nehmen viele Fahrerinnen und Fahrer die Ruhezeit am Wochenende wahr, weshalb oft von einer Wochenendruhezeit gesprochen wird) (tagesschau.de, „Mobilitätspaket soll Lkw-Fahrer schützen“ vom 9. Juli 2020; abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/ausland/eu-parlament-mobilitaetspaket-lkw-kl-eintransporter-101.html>).

Das Mobilitätspaket legt nun fest, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden nicht in der Kabine des Lkws, sondern am besten zu Hause, sonst aber in einem Hotel oder in einer Pension verbracht werden muss. Die Nächte unter der Woche sowie die verkürzte wöchentliche Ruhezeit dürfen dagegen nach wie vor auf Rastplätzen verbracht werden. Die Kosten für die Hotels und Pensionen sollen von den Arbeitgebern, d. h. den Transportunternehmen bzw. Speditionen gezahlt werden (WDR, „Fernfahrer: EU verbietet

Wochenend-Übernachtung im Lkw“ vom 10. Juli 2020; abrufbar unter: <https://www1.wdr.de/nachrichten/fernfahrer-neue-eu-regeln-100.html#:~:text=F%C3%BCr%20die%20Fahrer%20besonders%20einschneidend,oder%20in%20einer%20Pension%20verbringen>).

Besonders ausländische Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, mehrheitlich aus dem osteuropäischen Ausland, sind von dieser Regelung betroffen. Das liegt daran, dass viele deutsche und westeuropäische Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer am Wochenende nach Hause fahren (DVZ, „Kontrollen sind kaum möglich“ vom 25. August 2020; abrufbar unter: <https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/kontrollen-sind-kaum-moeglich.html>), wohingegen viele mittel- und osteuropäische Unternehmen ihre Flotten faktisch dauerhaft in Deutschland stationieren, ohne den Fahrern die Rückkehr zu ermöglichen. Hintergrund ist, dass viele Speditionen durch das Übernachten auf den Rastplätzen Kosten sparen und somit die Preise in der Branche drücken können, um im Konkurrenzkampf einen Vorteil zu erhalten (WDR, „Fernfahrer: EU verbietet Wochenend-Übernachtung im Lkw“ vom 10. Juli 2020; abrufbar unter: <https://www1.wdr.de/nachrichten/fernfahrer-neue-eu-regeln-100.html#:~:text=F%C3%BCr%20die%20Fahrer%20besonders%20einschneidend,oder%20in%20einer%20Pension%20verbringen>).

Das Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine zu verbringen, gilt eigentlich seit Inkrafttreten der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung, wurde aufgrund unterschiedlicher Sichtweise in den europäischen Mitgliedstaaten aber in Deutschland im Jahr 2017 ausdrücklich im nationalen Recht festgeschrieben. Mit dem Mobilitätspaket wird diese Regelung nun ausdrücklich und unzweifelhaft offiziell europaweit geregelt. Zudem wird die Kontrolle und Ahndung dieser Regelung durch die einzelnen Mitgliedsländer festgelegt und vorgeschrieben. Bisher hatten viele Länder wie Deutschland, in denen diese Regelung bereits besteht, Probleme, diese effektiv zu kontrollieren (ebd.). So besteht u. a. das Problem, dass Fahrerinnen und Fahrer in ihren Kabinen vom Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG) nicht gestört (und damit nicht kontrolliert) werden, wenn die Vorhänge zugezogen sind oder Fahrerinnen und Fahrer nur auf ihre wöchentliche Ruhezeit kontrolliert werden können, wenn sie in den Kabinen (und nicht etwa davor) angetroffen werden (Eurotransport, „Lkw-Fahrer ziehen den Vorhang zu“ vom 27. September 2017; abrufbar unter: <https://www.eurotransport.de/artikel/bag-kontrolliert-wochenruhezeit-lkw-fahrer-ziehen-den-vorhang-zu-9606836.html>).

Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, wie die Bundesregierung plant, den bisherigen Hindernissen der Kontrollen zu begegnen, um die Inhalte des Mobilitätspakets zur wöchentlichen Ruhezeit für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in Deutschland umzusetzen und diese vor allem zu kontrollieren.

Wir fragen die Bundesregierung

1. Wie viele Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer haben nach Kenntnis der Bundesregierung pro Monat im Durchschnitt (Zeitraum 2017 bis 2020) die wöchentliche Ruhezeit entlang ihrer Strecke verbracht (bitte nach Anzahl pro Monat auflisten)?
 - a) Wie viele davon stammten nicht aus Deutschland?
 - b) Wie viele davon schliefen in den Fahrerkabinen?
 - c) Wie viele davon schliefen in Hotels oder Pensionen oder vergleichbaren Unterkünften?
 - d) Wie viele davon schliefen in privaten Unterkünften oder Unterkünften, die durch die Spedition bereitgestellt worden sind?

2. Wie geht das Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG) bei den Kontrollen der Einhaltung der Vorschriften zu den wöchentlichen Ruhezeiten vor?
 - a) Wie viele Kontrollen hat das BAG in den letzten drei Jahren (2017 bis 2020) durchgeführt, und wo (Stand: September 2020)?
 - b) Finden die Kontrollen zu bestimmten Tageszeiten und an bestimmten Wochentagen statt, und wenn ja, welche sind dies?
Mit wie vielen nicht entdeckten Verstößen rechnet die Bundesregierung aufgrund nicht durchzuführender Kontrollen, z. B. in der Nacht?
 - c) Was sind die bisherigen Erkenntnisse und Ergebnisse der Kontrollen (Stand: September 2020)?
 - d) Aus welchen Ländern stammen die kontrollierten Fahrerinnen und Fahrer (bitte nach häufigstem Herkunftsland auflisten)?
 - e) Wie wird geprüft, ob es sich um die reguläre wöchentliche Ruhezeit handelt oder um eine verkürzte Ruhezeit, die in der Fahrerkabine verbracht werden darf?
3. Wie werden Aufenthalte in Hotels, Pensionen o. Ä. kontrolliert?
 - a) Müssen die Fahrerinnen und Fahrer Nachweise zu den Aufenthalten in Hotels, Pensionen oder anderen Unterkünften erbringen?
Wenn ja, wie sehen diese Nachweise aus?
Wenn nein, warum nicht?
 - b) Sind dem BAG Fälle von gefälschten Hotelrechnungen bekannt?
4. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung und basierend auf den Erkenntnissen des BAG die Gründe für Verstöße gegen die Vorschriften zum Verbringen der wöchentlichen Ruhezeiten in Hotel oder Pension (bitte nach Häufigkeit der angegebenen Gründe auflisten)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer nicht kontrolliert werden, wenn sie den Vorhang in ihrer Fahrerkabine zugezogen haben?
 - a) Wie oft wurden Fahrerinnen und Fahrer als „nicht angetroffen“ eingetragen, aufgrund eines zugezogenen Vorhangs?
 - b) Plant die Bundesregierung, an dieser Vorgehensweise etwas zu ändern?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
6. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer nur auf die Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeit kontrolliert werden, wenn sie in ihrer Fahrerkabine angetroffen werden?
7. Plant die Bundesregierung, die Kontrollen mit Hilfe eines Gesamtüberblicks über mehrere Wochen, wie es zum Beispiel in Belgien mit Hilfe einer Software (Software Globo-Fleet) durchgeführt wird, einzuführen?
Wenn ja, wie genau soll diese Kontrolle umgesetzt werden, und wann?
Wenn nein, warum nicht?

8. Mit welchem Bedarf an Schlafunterkünften entlang den Strecken der Lkws rechnet die Bundesregierung in den kommenden Jahren bis 2030 pro Monat für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer (bitte nach Bedarf pro Monat und Jahr aufschlüsseln)?
- a) Verfügt die Bundesregierung über einen Überblick über die Anzahl an Hotels und Pensionen, die für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer entlang von Autobahnen und oft genutzten Strecken durch den Straßen-güterverkehr infrage kommen würden?
Wenn ja, wie lautet diese Zahl?
Wenn nein, sieht die Bundesregierung ein Problem darin, dass sie den Bedarf an Hotels und Pensionen nicht bewerten kann?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung das Angebot an ausreichenden Parkplätzen rund um Hotels und Pensionen für Lkws?
9. Rechnet die Bundesregierung mit zusätzlich aufkommendem Lärm für Anwohnerinnen und Anwohner aufgrund von Lkws, die auf dem Weg zu einem Hotel oder einer Pension durch Ortschaften fahren, und wenn ja, wie bewertet sie dieses Problem?
10. Wie bewertet die Bundesregierung das Problem möglicher Umwege für Lkws aufgrund der Suche nach einer Unterkunft?
11. Wie bewertet die Bundesregierung das Problem, dass eine Überwachung der Fracht durch die Lkw-Fahrerin oder den Lkw-Fahrer während der Übernachtung im Hotel oder in der Pension nicht geleistet werden kann?
- a) Sind der Bundesregierung Zahlen zu Vorfällen von Vandalismus und Diebstahl von Lkw-Frachten auf Parkplätzen in Deutschland bekannt?
Wenn ja, wie viele Vorfälle gab es in den Jahren 2017 bis 2020 pro Monat (bitte pro Monat auflisten)?
- b) Wie gedenkt die Bundesregierung, dass die Überwachung der Fracht während der Übernachtung im Hotel oder in der Pension aufrechterhalten werden kann?
- c) Plant die Bundesregierung, geschützte Parkplätze mit angebundenen Schlafunterkünften zur Verfügung zu stellen?
Wenn ja, wie genau sollen diese Parkplätze aussehen, und wo sollen sie eingesetzt werden?
Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung andere vergleichbare Projekte?
- d) Ist die Bundesregierung an Nummer 15 der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 und der Verordnung (EU) Nummer 165/2014, die eine Überarbeitung der Normen für sichere bzw. gesicherte Parkplätze durch die EU-Kommission beinhaltet, beteiligt, und wenn ja, auf welche Weise?

Berlin, den 7. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion