



## Wortprotokoll der 97. Sitzung

### Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 6. März 2017, 14:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus  
Raum E 600

Vorsitz: Reinhold Sendker, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Tagesordnungspunkt 1

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes**

**BT-Drucksache 18/10882**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz  
Finanzausschuss

**Gutachtlich:**

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichterstatter/in:**

Abg. Thomas Lutze [DIE LINKE.]

**Anlage** – Zusammenfassung der Stellungnahmen der Sachverständigen **Seite 18**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



## Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

#### BT-Drucksache 18/10882

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich darf Sie zu Beginn der Sitzungswoche zu unserer Anhörung hier heute sehr herzlich willkommen heißen. Es ist die 97. Sitzung unseres Ausschusses mit der Beratung des Entwurfes eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes. Zu unserer Anhörung entsprechend der Drucksache 18/10882 darf ich alle Gäste hier im Saal herzlich willkommen heißen, und ganz besonders den anwesenden Sachverständigen herzlich danken, dass sie heute zu uns gekommen sind. Ich begrüße Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Herrn Thomas Fiala vom Polizeipräsidium Köln, Herrn Udo Skoppeck von Actie in de Transport Germany und Herrn Ralf Werner von der Gewerkschaft ver.di. sowie Herrn Dominique John vom Deutschen Gewerkschaftsbund. Ich darf darauf hinweisen, dass drei schriftliche Stellungnahmen eingegangen sind und diese wie immer über das Internet abrufbar sind. Bei jeder Anhörung, liebe Kolleginnen und Kollegen, gilt das gleiche Verfahren, auf das ich eingangs hinweisen möchte. Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements gibt. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Fragen an zwei Sachverständige stellen. Wir bitten darum, der Hinweise wird uns auch visuell durch die Zeitanzeige an der Deckenampel gegeben, die Redezeit von bis zu drei Minuten einzuhalten. Wir streben insgesamt einen Zeitrahmen von maximal eineinhalb Stunden an. Von der öffentlichen Anhörung werden wir, wie üblich bei öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessenten im Internet zugänglich ist. Wenn

es keine weiteren Hinweise gibt, kommen wir zur ersten Runde. Das Wort geht an die CDU/CSU-Bundestagsfraktion, den Kollegen Oliver Wittke.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, sehr verehrte Gäste, zuerst einmal herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns Rede und Antwort zu stehen. Wir wissen das bei dieser wichtigen Frage zu schätzen. Ich will in der ersten Runde eine Frage an Herrn Fiala und an Herrn Skoppeck stellen. Ich möchte mich mit dem – wie ich glaube, rechtswidrigen – Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in den Lkws beschäftigen. Sie sind beide Praktiker und darum würde mich die Schilderung der Situation auf unseren Autobahnen und darum herum interessieren. Mich würde interessieren, wie Sie die Situation einschätzen, die sich dort auf den Autobahnen bei den sehr langen Zeiten, die dort verbracht werden, darstellt. Bitte gehen Sie bei Ihrer Antwort insbesondere auf die Frage des Ausmaßes der räumlichen Schwerpunkte, gerade auch im Grenzbereich, ein, im Verhältnis zu den Nachbarländern, die restriktiver gegen diesen Missstand vorgehen, wie beispielsweise Frankreich und Belgien.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Oliver Wittke. Herr Fiala, wenn Sie bitte beginnen mit der Antwort, danach Herr Skoppeck. Bitte

**Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Es ist tatsächlich so, meine Streifen im Gebiet enden an den Grenzen zu den Niederlanden und Belgien. Die Situation ist gerade an den Wochenenden auf den Rastplätzen in Grenznähe, aber auch in weiterer Entfernung, katastrophal und menschenunwürdig. Wir haben es durchweg mit Rastplätzen zu tun, wo normalerweise 90 Fahrzeuge stehen sollten. Mittlerweile stehen dort regelmäßig über 200 Fahrzeuge, deren Fahrer sich noch nicht einmal in der Lage sehen, SANIFAIR-Toiletten zu benutzen oder Duschen. Das geschieht hauptsächlich wegen der Gesetzeslage in Frankreich, Belgien sowie den Niederlanden, die mittlerweile ähnlich handeln. Wir sehen, dass die Fahrer, die dort stehen, monatelang unterwegs sind und nicht nur wochenlang. Sechs oder neun Monate sind keine Seltenheit mehr. Die Fahrer kommen nicht mehr nach Hause, sie haben keine sozialen Kontakte mehr, keine Bindung zur Familie und ähnlichem. Gerade zur Weihnachtszeit bis Silvester



waren die Rastplätze überfüllt durch Fahrer aus MOE-Staaten, und die Lage war blankes Elend.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank. Dann Herr Skoppeck, bitte.

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany): Ich kann mich Herrn Fiala in der Beziehung anschließen, dass diese Zustände menschenunwürdig sind. Ich bin seit vier Jahren Aktivist und habe in dieser Zeit sehr viele Rastplätze in Deutschland aufgesucht, insbesondere zu Weihnachten. Persönlichen Kontakt habe ich mittlerweile zu rund 1.000 Kraftfahrern aus ganz Europa aufbauen können und habe festgestellt, dass diese Menschen keineswegs freiwillig in ihren Fahrerhäusern ihre Ruhezeit verbringen. Ganz besonders dramatisch ist die Situation bei den kleinen Wagen, im Sprinterbereich. Da gibt es noch nicht einmal Schlafkabinen oder Betten für die Fahrer. Die schlafen quer über die Vordersitze und das auch bei minus 15 Grad. Die Situation ist in Österreich nicht weniger schlimm als an der Grenze zu Holland und Belgien oder Frankreich. Man findet regelmäßig an den Wochenenden völlig überfüllte Parkplätze. Dort stehen Müllberge von Plastiktüten und es hängt die Wäsche zum Trocknen; da werden Schuhe weggeschmissen, weil die Leute einfach nicht in der Lage sind, sich neue Schuhe zu kaufen. Das sind wirklich unwürdige Zustände. Ein Instrument, das zu ändern, wäre der Grund, warum wir heute hier sind: die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit vernünftig und menschenwürdig zu regulieren. Genau das Instrument, über das wir heute hier diskutieren, ist meiner Meinung nach eines der Schlüsselemente.

**Vorsitzender:** Ihnen auch herzlichen Dank für diese Zustandsbeschreibungen. Wir kommen dann zur Fraktion DIE LINKE. Herr Kollege Lutze, Sie haben das Wort, bitte.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Nach dem letzten Statement fällt es einem nicht ganz leicht, weiter im Thema zu diskutieren. Ich glaube, die Zustandsbeschreibung, darüber sind wir uns hier im Hause auch einig, erfordert, dass es eine Änderung in der Gesetzeslage gibt. Meine Frage geht an den Kollegen Werner von Ver.di und den Kollegen John vom DGB.

Wir haben eine Positionierung des Bundesrates, und eine Positionierung der Bundesregierung, die via Änderungsantrag einiges korrigieren will.

Meine erste Frage betrifft den Begriff „geeignete Schlafmöglichkeiten“. Was versteht man darunter im rechtlichen Sinne? Das wird bei der Bundesregierung oder dem, was die Koalition macht, ein Stück weit ausgeklammert. Warum geschieht das? Was hat das möglicherweise für einen Hintergrund und welche Fallstricke drohen uns im Gesetzgebungsverfahren, wenn man nicht eindeutig klärt, was geeignete Schlafmöglichkeiten sind. Der zweite Punkt betrifft wieder einen Unterschied zwischen den beiden Institutionen. Der Bundesrat beschreibt ganz klar die Verantwortung bei den Spediteuren bzw. den Speditionen. In der Vorlage, die wir aus der Koalition haben, werden sowohl die Unternehmen als auch die Fahrerinnen und – meistens sind sie ja männlich – Fahrer mit in die Verantwortung gezogen. Da machen wir als Links-Fraktion schon ein kleines Fragezeichen, was die Verhältnismäßigkeit angeht, wenn ein Fahrer nachweisen muss, dass er nicht irgendwie aufgeklärt, informiert oder wie auch immer wurde. Wir wissen alle, wie das in der Praxis läuft, dass nämlich dort ein Druck entsteht. Wir reden letztendlich über einen Bereich, der auch in die Schublade „Geiz ist geil“ fällt. Alles muss so billig wie möglich von A nach B transportiert werden, was für meine Begriffe eine der Hauptursachen ist, warum wir überhaupt solche Sachen diskutieren müssen. Wir haben ein bisschen die Befürchtung, dass gerade diejenigen, die hinter dem Lenkrad sitzen, nachher diejenigen sind, die stärker mit Sanktionen zu kämpfen haben als vielleicht der Unternehmer. Es würde mich interessieren, wie Ihre Einschätzung ist, wenn man das, wie von der Koalition artikuliert, in Richtung des Personals ausweitet.

**Vorsitzender:** Das war „just in time“. Vielen herzlichen Dank. Die Fragen gingen an Herrn Werner und Herrn John. Herr Werner, Sie haben das Wort.

**Ralph Werner** (ver.di): Die Begriffsbestimmung „geeignete Schlafmöglichkeit“, die in diesem Entwurf aufgetaucht ist, halten wir für sehr problematisch, weil klar ist, dass niemand genau definieren kann, was eine „geeignete Schlafmöglichkeit“ ist. Wo fängt sie an, wie ist sie zu gestalten? Eine „geeignete Schlafmöglichkeit“ könnte im schlechtesten Fall ein Zelt neben dem Auto sein, im besten Fall ein 4-Sterne-Hotel. Wo fängt die „geeignete Schlafmöglichkeit“ an und wo hört sie auf? Wenn man so etwas ins Gesetz schreibt, wäre das nach



unserer Ansicht eine Steilvorlage für Rechtsstreitigkeiten und es würde ewig dauern, bis Gerichte geklärt hätten, wie man eine „geeignete Schlafmöglichkeit“ definiert. Wir finden, der Vorschlag des Bundesrates geht deutlicher vor. Er beschreibt eine Übernachtungsmöglichkeit, indem er sagt: es muss eine feste Unterkunft sein, und es müssen Sanitärmöglichkeiten und Verpflegungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Das ist griffiger; das kann die Möglichkeiten der Kontrolle verbessern. Wir glauben auch, dass die Zuordnung der Sanktionierung beim Unternehmer am richtigen Platz ist, weil der Unternehmer in der heutigen Zeit genau gestaltet, wo der Fahrer sich wann befindet – Logistik „just in time“. Jeder Unternehmer schafft es, dafür Sorge zu tragen, dass seine Ware rechtzeitig bei VW oder bei Bayer oder sonst wo ist. Dieselben Unternehmer sollten es mit ihrer modernen Disposition auch schaffen, dafür zu sorgen, dass die Kraftfahrer rechtzeitig wieder zu Hause sind bzw. an einem Ort, wo sie menschenwürdig übernachten können. Deswegen sehen wir die Verantwortung beim Unternehmer. Ein Fahrer, der sanktioniert wird, wäre verleitet, sich der Sanktionierung zu entziehen, indem er vor-täuscht, ordnungsgemäße Ruhezeiten zu machen. Das würde die Kontrollierbarkeit wieder verschlechtern. Wir sagen, der Vorschlag des Bundesrates ist sehr gut, sehr ausgereift, und deswegen unterstützen wir ihn sehr stark. Danke.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Werner. Herr John, bitte.

**Dominique John** (Deutscher Gewerkschaftsbund – Faire Mobilität): Ich möchte kurz etwas zu meinem Hintergrund sagen. Ich arbeite für das Projekt „Faire Mobilität“ des DGB. Wir haben bundesweit sieben Beratungsstellen für osteuropäische Arbeitnehmer geschaffen, wo die Leute in ihren Herkunftssprachen bei arbeitsrechtlichen oder sozialrechtlichen Fragen beraten werden können. An uns haben sich in den letzten Monaten bzw. mittlerweile Jahren immer häufiger Fahrer aus osteuropäischen Ländern gewandt. Wir haben in den letzten zwei Jahren mit Flyer-Aktionen angefangen. Wir haben Informations-Flyer in acht unterschiedlichen Sprachen aufgelegt. Wir gehen zu größeren Rastplätzen, wo wir wissen, dass osteuropäische Fahrer sich dort aufhalten, und versuchen, sie dort über ihre Rechte zu informieren. Ich kann die Zustandsbeschreibung, die wir gerade

gehört haben, nur unterstreichen. Wir haben inzwischen eine Situation erreicht, die absolut nicht mehr tragbar ist. Es braucht wirklich dringend eine Veränderung. Die Leute halten sich teilweise monatelang in den Fahrzeugen unter absolut widrigen Umständen auf. Es ist sicherlich so, – da möchte ich mich dem Kollegen von ver.di weitgehend anschließen –, dass wir eine klare Definition brauchen, was wir kontrollieren wollen. Wir wissen aus den Mindestlohnkontrollen, wie schwierig das teilweise ist. Von daher ist, glaube ich, wäre die Begrifflichkeit „geeignete Schlafmöglichkeit“ einfach zu offen. Das kriegt man nicht zu fassen. Daher, um es mit aller Deutlichkeit zu sagen, präferieren wir den Vorschlag des Bundesrates, der eine klare Regelung gibt und wo auch ein klares Verbot ausgesprochen wird. Natürlich sind die Fahrer das schwächste Glied in der Kette. Deshalb muss man unbedingt darauf achten, dass sich die Bußgelder vor allem an die Unternehmen richten und es schlussendlich nicht die Fahrer sind, die die Zeche bezahlen müssen. Das würde nach hinten losgehen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr John. Das Wort geht an die SPD-Fraktion, Kollegen Udo Schiefner.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Vielen Dank. Auch ich konnte mich schon davon überzeugen, wie es auf den Autobahn-Parkplätzen zugeht. Das Thema Sprinter muss man sicher nochmal gesondert behandeln. Bei den Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer gibt es noch viele Baustellen, über die man reden kann. Die Regelung, die wir jetzt beantragen, ist nur ein Mosaikstein. Eigentlich wäre es notwendig, eine europäische Regelung auf den Weg zu bringen. Jetzt wird eine Regelung durch nationales Recht angegangen, damit man in Deutschland überhaupt einen Punkt hat, an dem man ansetzen kann. Ich möchte meine Fragen an Herrn Fiala und Herrn Skoppeck stellen, die geschildert haben, wie es auf den Parkplätzen zugeht. Es wird in der Diskussion häufig der Eindruck erweckt, es wäre der Traum der Berufskraftfahrer, das Wochenende in ihren Fahrzeugen zu verbringen, weil sie da schicker, moderner etc. untergebracht sind. Manchmal wird der Eindruck erweckt, wir machen die heile Welt vieler Berufskraftfahrer kaputt, wenn wir einen Riegel davor schieben, dass sie über Wochen auf dem Parkplatz übernachten. Können Sie den Eindruck aus Ihren



Erfahrungen auf den Raststätten bestätigen? Die Frage geht an die Vertretung der Polizei wie auch an einen Vertreter der Berufskraftfahrer. Zweitens: wir hören immer wieder im Vorfeld dieser Diskussion über unsere Änderung, wir würden gesetzliche Regelungen auf den Weg bringen, die man gar nicht kontrollieren könne. Hier möchte ich gern die Erfahrungen aus Sicht der Polizei hören, Herr Fiala, und vielleicht auch die Einschätzung von Herrn Skoppeck, ob man das nicht kontrollieren könnte. Würden Sie mir zustimmen, dass dann so manches Gesetz nicht hätte verabschiedet werden dürfen, weil es keine lückenlosen Kontrollen geben kann? Ich kann auch nicht an jeder Ampel überprüfen, ob jemand bei Rot darüber weg fährt. Wie sieht es mit den Möglichkeiten der Kontrollen aus?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Schiefner. Die Herren sind um ihre Einschätzung gebeten worden. Herr Fiala, wenn Sie anfangen und Herr Skoppeck, wenn Sie dann fortsetzen, bitte.

**Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Die Gegebenheiten in den Niederlanden, Belgien und in Frankreich zeigen uns, dass diese Sache kontrollierbar ist. Das stellt kein Problem dar. Man sieht z.B. freitags die Fahrzeuge stehen. Sie sehen die Fahrzeuge am Samstag und nochmal am Sonntag. Sie können dann feststellen, ob es sich hier um eine verkürzte regelmäßige Ruhezeit handelt oder um eine 45-stündige Ruhezeit. Wer am Sonntag noch immer dort steht und mittlerweile seit 48 Stunden dort seine Pause verbringt, das kann man schon jetzt feststellen. Hinzu kommt, dass wir ab spätestens 2019 den intelligenten Tachographen in den Fahrzeugen besitzen werden. Wir haben dann ein GPS-Signal, bei Beginn, alle 3 Stunden während der Fahrt und zum Schluss der Fahrt. Und wir können dann ausschärfen, dass das Fahrzeug über den Faktor Zeit x auf dem Rastplatz gestanden hat und z.B. nachweisbar 45 Stunden oder länger dort gestanden hat. Die Problematik der Kontrolle stellt sich nicht, wenn wir das Problem angehen. Die Problematik liegt momentan allein darin, dass unser „Schwert nicht schneidet“, um solches zu verhindern.

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany): Die Fragestellung war, ob wir einen „Traum zerstört bekommen“ als Berufskraftfahrer. Zum Thema Traum: ich fühle mich zwar nicht unmittelbar persönlich betroffen, aber durchaus vom

König der Landstraße zum Bettelmann degradiert. Ich sitze heute hier im Bundestag und fühle mich ein bisschen als Bettler für meine Menschenrechte, die man mir eigentlich per Grundgesetz, zu lesen auch draußen an der Glastafel, garantiert. Dieses Bettelmandasein ist die Realität auf den Raststätten. Ich sehe, wie die Kollegen mit ihren persönlichen Nöten dahin siechen. Ich habe in Gesprächen festgestellt, dass die nicht sehen, wie ihre Kinder zur Welt kommen und wie die groß werden. Sie stehen in einer sozialen Abhängigkeit und haben ein Gehalt, von dem sie sich eigentlich kein Leben auf der Autobahn leisten können. Unsere Autobahnen sind bekanntlich durch die gesetzlichen Pachten nicht gerade billig in der Gastronomie. Man trifft auf menschliches Leid. Das ist mein Hauptaugenmerk, denn der Mensch ist derjenige, der am Ende auch die Verkehrssicherheit für Sie alle garantiert. Ein Mensch, der mit Kummer und Not im Rücken seine Arbeit am Steuer verrichtet, ist durchaus ein Sicherheitsrisiko. Das ist meine persönliche Einschätzung. Der Traum wird weitestgehend zerstört, weil wir ihn eigentlich nicht mehr leben können, sondern in diesem engen Korsett stecken. Jetzt wollen wir dieses Korsett mit der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit zumindest wieder menschlich machen. Die soziale Abhängigkeit, in der ich mich befinde, kann ich durchbrechen, indem ich meinem Chef gegenüber – der mich versucht auszunutzen – ein Gesetz an die Hand bekomme, worauf ich mich berufen kann. Ich kann sagen: ich muss nach Hause. Du musst mich richtig disponieren. Das ist meine Richtung und meine Richtung heißt heute nicht mehr Oslo oder Lissabon, sondern Budapest oder Bukarest. Ich würde sagen, da haben eine sehr gute Chance, dass wir einen der ältesten Berufe überhaupt – glaube ich – wieder ehrbar und auch für den Nachwuchs wieder interessant machen können und erreichen, dass unsere Länderversorgung letztendlich wieder funktioniert, auf menschlicher Basis, nicht nur auf ökonomischer Basis. Ich weiß, dass die Ökonomie auch funktionieren muss, aber bitte nicht auf unserem Rücken. Das ist die Antwort auf den „Traumberuf“.

Zur Kontrollierbarkeit: Ich halte die Kontrollierbarkeit für sehr einfach. Es gibt viele Beispiele in Europa, wo der Kontrollbeamte die Macht seines Amtes ausübt und auch den Menschen anschaut, der auf dem Vordersitz auf seinem Lkw liegt, ohne geeignete Schlafmöglichkeit. Das steht schon im



Gesetz drin: „über eine geeignete Schlafmöglichkeit verfügt“. Die heutige Definition der geeigneten Schlafmöglichkeit ist nicht genauer als die jetzt Angestrebte. Die „geeignete Schlafmöglichkeit“ ist die, wo der Mensch sich ausstrecken kann. Man braucht meiner Meinung nach keine bessere Definition, sondern man muss die Fahrzeuge herschaffen, die das anbieten, was heute schon Standard ist. Eine Couch oder ein Zelt oder eine Luftmatratze oder der Vordersitz von einem Sprinter kann keine geeignete Schlafmöglichkeit sein. Das ist eine ganz normale Angelegenheit. Ich fahre seit 34 Jahren Lkw. Ich habe mit einem 7,5 Tonner meinen Fernverkehr begonnen und dort 2 Wolldecken auf die Vordersitze gelegt. Das war nicht „geeignet“. Schon vor 30 Jahren war das als Schlafmöglichkeit nicht geeignet. Da bin ich morgens gerädert aufgestanden und konnte die ersten 2 Stunden nicht konzentriert Lkw fahren. Das ist mein Appell und gleichzeitig meine Meinung zum Thema Traumberuf und zum Thema Kontrollierbarkeit. Ich schaue in das Fahrzeug und wenn der Fahrer seine Decken dort liegen hat, ist die Schlafmöglichkeit nicht geeignet. Der war auch garantiert nicht im Hotel, wo er eine geeignete Schlafmöglichkeit hatte. Das bedeutet, dieser Mann hat gegen geltendes Recht verstoßen. Das ist meine Meinung zu der Kontrollierbarkeit. Ich brauche dem Mann nur in die Augen zu sehen, wie einem Drogenabhängigen, dem sehe ich an, dass der gerade unter Strom steht und einem nicht ausgeschlafenen Fahrer sehe ich an, dass er nicht ausgeruht ist.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, für Ihre Antworten. Wir sind dann bei der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Kollege Stephan Kühn hat das Wort.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Im Februar dieses Jahres hat der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofes – da ging es um eine Klage eines belgischen Transportunternehmens –, deutlich gemacht, dass nach seiner Wahrnehmung die Rechtslage so ist, dass das Verbringen der regelmäßigen Ruhezeit im Fahrzeug untersagt ist. Das sei seine Rechtsinterpretation des europäischen Gesetzrahmens. Nun muss das Gericht entscheiden. In der Vergangenheit war es meist so, dass der Europäische Gerichtshof den Beschlussanträgen der Generalanwälte gefolgt ist. Das bedeutet: Unter Umständen schreiben wir im

Gesetz nur das vor, was sowieso schon geregelt ist. Natürlich haben Sie, meine Herren, die Zustände zutreffend als unhaltbar beschrieben. Jetzt geht es nicht nur darum, auszuschließen, dass die wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbracht wird, sondern zu schauen, was stattdessen passiert und dafür einen klaren Rahmen zu finden. Deshalb möchte ich bei, Herr Skoppeck, nachfragen: Wir haben hier einen Vorschlag des Bundesrates, der sehr deutlich definiert, wie das stattzufinden hat. Nämlich das, was Sie zu Recht als Durchsetzung der Menschenrechte beschrieben haben, die Ruhezeit am jeweiligen Wohnort des Fahrers zu verbringen oder am Ort des Unternehmenssitzes oder in einer festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichender Versorgungsmöglichkeit. Ist das eine Regelung, die Ihrem Wunsch nach Durchsetzung der „Fahrermenschenrechte“ – so nenne ich sie mal – deutlicher und klarer entgegenkommt?

Herr Fiala, an Sie die folgende Frage: Es soll ein Gesetz beschlossen werden, das in der Praxis Veränderungen bewirken soll. Wäre für die Durchsetzung des so geänderten Rechts die Formulierung des Bundesrates für Sie, als diejenigen, die überprüfen müssen, was geeignet oder ungeeignet ist eine rechtssichere, handhabbare Lösung bei der Durchsetzung des Rechts?

**Vorsitzender:** Besten Dank, Herr Kollege. Zunächst bitte Herr Skoppeck.

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany). Die ursprüngliche Regelung aus dem Bundesrat würde unserer Vorstellung sehr viel näher kommen. Die Definition ist in der EU-Verordnung längst vorgegeben. Die Diskussion um diese Änderungsnotwendigkeit ist nur zustande gekommen, weil unsere Bundesregierung bislang abgewartet hat, dass die EU aktiv wird. Jetzt haben wir den EU-Verkehrskommissar Herrn Kallas schon hinter uns gebracht und Frau Bulc ist möglicherweise auch nicht mehr ewig im Amt. Aber noch immer ist keine Änderung in Sicht. Also wird eine nationale Regelung angestrebt.

Beim Mindestlohngesetz wurde ein Verfahren in der EU angestrengt, weil das Mindestlohngesetz nicht korrekt formuliert war und nicht korrekt umgesetzt werden konnte. Wir haben zwar einen Mindestlohn, aber faktisch ist er noch nicht gegeben, zumindest nicht für andere Arbeitnehmer in



Deutschland. Das gleiche gilt bei der regemäßigen Ruhezeit. Ich kann dem Fahrer nicht vorschreiben, dass er nach Hause fahren muss. Ich muss ihm nur die Möglichkeit per Gesetz anbieten, auf das Recht zu pochen, nach Hause zu kommen. Wenn ich ihm vorschreibe, er muss nach Hause, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass das Gesetz nicht korrekt formuliert ist, sondern von der EU kassiert wird. Dann stehen wir immer noch da, wo wir vorher standen.

Ich erkenne in dem jetzigen Gesetzentwurf die Möglichkeit, den Zug erst einmal ins Rollen zu bringen, damit wir zu unseren Menschenrechten kommen. Dieser Vorschlag ist wahrscheinlich ein Kompromissvorschlag. Europaweit kann aber das Recht nur greifen, wenn Brüssel endlich ein Machtwort gesprochen hat. Wir können alle unter Druck setzen und alle auffordern: Leute achtet auf eure Arbeitnehmer, achtet auf die Menschenrechte eurer Arbeitnehmer. Wir tun etwas dafür; jetzt sind die anderen Länder dran. Wir haben noch 27 andere Mitgliedstaaten in Europa. Die müssen auch alle reagieren.

Ich beantworte Ihre Frage mit: Ja, der Bundesratsentwurf wäre schöner und wünschenswerter, aber er wird kassiert werden, und dann stehen wir wieder am Anfang und haben nichts gewonnen. Ich bin hochgradig einverstanden, dass wir überhaupt aktiv werden in Deutschland und endlich für uns Berufskraftfahrer das Bestmögliche herausholen.

**Vorsitzender:** Herr Fiala bitte.

**Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Es hört sich vielleicht überhastet an, den Gesetzentwurf durchzuziehen. Ein EuGH-Urteil ist aber noch keine Gesetzeslage. Damit ich auf der Straße arbeiten kann, benötige ich eine Gesetzeslage. Natürlich ist eine Verschärfung – in welcher Weise auch immer – vielleicht noch wünschenswerter. Jedoch brauchen wir auf der Straße ein Schwert, das schneidet. Insofern ist das Fahrpersonalgesetz geeignet, weil ich eine Neufassung der Regelung des Artikels 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf absehbare Zeit nicht erwarte. Wir hätten es in der Hand, aus diesem Verstoß einen Unternehmerverstoß zu machen. Der Unternehmer setzt den ursächlichen Zusammenhang bei der Planung seines Fahrpersonals. Ich sehe auch die Kontrollierbarkeit vor Ort als gegeben an. Ich halte es für möglich, den Unternehmer – nicht

den Fahrer – mit einem Bußgeld zu belegen. Nach den EU-Vorschriften können wir das Fahrzeug, immer wenn es um Lenk- und Ruhezeiten geht, an Ort und Stelle festzuhalten, bis der Unternehmer die schuldigen Bußgelder hinterlegt hat. Wir brauchen dringend eine solche Regelung, um die Missstände und vor allen Dingen die Not der Menschen auf den Rastplätzen zu lindern.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank für die klaren Antworten am Ende der ersten Fragerunde. Wir kämen dann zur zweiten Fragerunde und beginnen wieder mit der Fraktion der CDU/CSU. Das Wort hat Herr Kollege Oliver Wittke.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Da der Gesetzentwurf von verschiedener Seite gelobt worden ist, will ich darauf hinweisen, dass die angestrebte Wirkung erst dann eintreten wird, wenn der noch nicht gestellte Antrag der Koalitionsfraktionen eine noch weitere Verbesserung dieses Gesetzentwurfes bewirken wird. Das ist mir an dieser Stelle wichtig, weil hier so getan wird, als sei das alles schon im Gesetzentwurf enthalten.

Ich möchte eine Frage an Herrn Prof. Dr. Engelhardt stellen. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass eine von der entsprechenden EU-Verordnung gedeckte Vorgabe zum Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeiten an bestimmten Orten, z.B. dem Wohnort oder Betriebsitz, bei gebietsfremden Lkw-Fahrern nicht kontrollierbar sei. Ich bitte Sie, das genauer zu erläutern und insbesondere auch darzustellen, wie eine solche Regelung in der Praxis aussehen würde.

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt** (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)): Die EG-Verordnung Nr. 561/2006 schreibt nach meinem Kenntnisstand keinen bestimmten Ort vor. Ich kann mir gut vorstellen, dass eine nationale Gesetzgebung auf unsere inländischen Fahrer angewandt würde. Für das moderne Nomadentum, was wir aus osteuropäischen Speditions- und Logistikunternehmen auf den Autobahnen kennen, würde das aber nicht greifen, weil die EG-Verordnung wahrscheinlich nicht durchsetzbar und das Ganze nachher nicht kontrollierbar ist.

Der BGL hat dazu eine klare Stellungnahme abgegeben. Eine von unserer Branche befürwortete Möglichkeit, das Ganze besser kontrollierbar zu





machen, könnte darin bestehen, längere europäische Rundläufe zu genehmigen – da gäbe es auf europäischer Ebene Einigkeit mit den anderen Spitzenverbänden. Zum Beispiel könnte man zwei verkürzte Wochenruhezeiten und anschließend eine verbindliche verlängerte Wochenendruhezeit am Heimatort als Ausgleich zu der verkürzten Ruhezeit vorsehen. Ich war 20 Jahre in einem Unternehmen tätig, das gewerblichen Güterkraftverkehr mit 700 Lkw-Einheiten durchführte. Natürlich wollten die Fahrer nach Hause zu ihren Familien gehen. Je länger Fahrer bei ihren Familien sind, desto glücklicher sind sie. Das wäre vielleicht ein Ansatz für eine europaweit tragfähige Lösung, um den Wünschen des Fahrpersonals Rechnung zu tragen und das Ganze zugleich zu kontrollieren. Dazu müsste das Länderkennzeichen im digitalen Fahrtenschreiber besetzt werden, sodass es durch die Kontrollbehörden jederzeit kontrolliert werden kann.

**Vorsitzender:** Besten Dank. Die Fraktion DIE LINKE., Herr Kollege Thomas Lutze, bitte.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich möchte anmerken, dass eine Vielzahl der osteuropäischen Speditionen Eigentümer haben, die hierzulande angesiedelt sind. Man muss also vorsichtig sein, den „Schwarzen Peter“ in diese Richtung zu schieben.

Meine Frage geht an Herrn Werner von ver.di: In wenigen Wochen erwarten wir ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs und wenn man sich Kommentare von Juristen anschaut, kann man davon ausgehen, dass es auf europäischer Ebene nicht ewig dauern wird, sondern mit einer Entscheidung zu rechnen ist. Wie sehen Sie es, wenn man parallel zu diesem Urteil ein Gesetzgebungsverfahren anfängt? Neben dem zu erwartenden Gerichtsurteil haben wir auch eine Reihe von Nachbarländern, die Regelungen getroffen haben. Und alle Expertinnen und Experten sagen, in den Nachbarländern funktioniert das offensichtlich besser, auf jeden Fall anders. Ich habe das Gefühl, wir erfinden das Rad gerade wieder neu. Mich würde konkret interessieren, was Sie vom Europäischen Gerichtshof erwarten? Wohin könnte die Entwicklung gehen? Und was hätte es für Konsequenzen für diese Diskussion, die wir im Moment führen?

**Vorsitzender:** Zunächst Herr Werner, bitte.

**Ralph Werner** (ver.di): Ich bin kein Jurist und dementsprechend fällt es mir schwer, ein Urteil rechtlich einzuordnen. Nach dem, was in dieser Stellungnahme geschrieben wird, gehe ich davon aus, dass sich das Urteil stark auf das Verbringen der Ruhezeit beziehen wird. Es wird vermutlich in die angedeutete Richtung gehen, dass es verboten ist, so dass die Auslegung der Verordnung dann klar wäre. Allerdings wurde die verlängerte Wochenruhezeit einmal entwickelt, um auch das soziale Umfeld des Kraftfahrers zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass es eine regelmäßige Heimkehr gibt. Das wird das Urteil nicht leisten können. Das Urteil wird im Grunde genommen dafür sorgen, dass es Möglichkeiten geben muss, die Wochenruhezeit nicht im Lkw zu verbringen. Was dann allerdings in Europa passiert, wage ich gar nicht mir vorzustellen. Das fängt an von Containerdörfern über irgendwelche Motels, die sich darauf spezialisieren, möglichst preiswert möglichst viele Fahrer unterzubringen. Dies wird wahrscheinlich in der Nähe von großen Rasthöfen geschehen.

Wir kommen um die soziale Frage im Hinblick auf die Fahrer nicht herum. Ich glaube, der Gesetzgeber sollte auch einmal Mut haben. Wir haben gesehen, dass der Gesetzgeber Mut beweist, sich bei einer Sache wie der Maut gegen Europa zu stellen. Warum soll das nicht bei der Sache der Fahrer möglich sein, damit diese ein soziales Umfeld haben, in dem sie vernünftig arbeiten und leben können? Wenn man ein Gesetz angeht, sollte man den Mut haben, auch über den Tellerrand hinaus Aspekte zu betrachten. Ich bin der Meinung, es ist richtig, nicht nur die Frage des Verbringens der Ruhezeiten zu regeln, sondern auch die Frage: Was soll der Grundsatz sein? Der Grundsatz muss die Heimkehr nach Hause sein.

**Vorsitzender:** Vielen Dank für Ihre Einschätzung. An der Reihe ist nun die SPD-Fraktion mit Herrn Kollegen Udo Schiefner.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Es wird oft gesagt, dass die Kontrollbehörden chronisch personell unterbesetzt und schlecht miteinander vernetzt seien. Deswegen sei unter Umständen die Umsetzung einer solchen Regelung schwer kontrollierbar.

Herr Fiala, wie sehen Sie das? Woran fehlt es? Ist es in der Tat so, dass eine schlechte Vernetzung



stattfindet? Was könnten wir tun, um diese Kontrollen effektiver zu gestalten?

Die zweite Frage geht an Herrn Skoppeck. Ich denke, wir machen einen Schritt in die richtige Richtung. Es gibt aber noch viele Probleme mit Blick auf Lohn- und Sozialdumping. Welche anderen Schritte scheinen Ihnen in den nächsten Jahren dringend geboten?

**Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Natürlich muss man sagen, dass die Kontrollbehörden gerade in Nordrhein-Westfalen angesichts der aktuellen Ereignisse Personal nötig haben. Jedoch pflegen wir schon seit längerem bei der Autobahnpolizei Köln die integrativen Kontrollen. Integrative Kontrolle heißt, dass wir Behörden wie die BAG und den Zoll mit ins Boot nehmen, ebenso das Amt für Arbeitsschutz. Gerade diese Konstellation, die wir in Ordnungspartnerschaften u. ä. pflegen, lässt mich hoffen, dass wir mit einer entsprechenden Gesetzeslage auch arbeiten können. Es hapert schlicht daran, dass wir das Problem nicht bekämpfen können. Wir haben kein Schwert in der Hand, um diese Problematik anzugehen.

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany): Nach 34 Jahren Lkw fahren in ganz Europa kann ich sagen: Früher gab es erheblich häufigere Kontrollen. Das lag sicherlich daran, dass man früher Wert darauf gelegt hat, dass die Gesetze eingehalten wurden und dass es vermutlich auch mehr Personal gab und in den Behörden nicht kaputtgespart wurden. Früher war die Polizei nicht mein Freund und Helfer, sondern mein Feind, den ich als Kraftfahrer versucht habe, auszutricksen. Heute sitze ich einträchtig mit der Polizei an einem Tisch und hoffe, dass der Kollege noch weitere Kollegen bekommt, damit er mich kontrollieren kann. Ich bin in den letzten 4 Jahren genau einmal kontrolliert worden. Das ist zwar eine sehr gute Bilanz für mich und für meine Arbeitszeit, aber nicht unbedingt für die Behörde.

Was kann man noch tun? Wie kann man dem Sozialdumping weiter Einhalt gebieten? Ich habe eine Idee entwickelt. Ich erlebe das bei der Industrie und ich habe gelesen, dass die Bundesregierung die „Industrie 4.0“ propagiert. Dazu habe ich mir Gedanken gemacht. Wie kann man die „Industrie bzw. Digitalisierung 4.0“ im Transportsektor, bei der Straßenkontrolle, effektiv nutzen? Ganz einfach: Ich habe viele Firmen, bei denen

ich mich mit einer Identifikationsnummer (ID-Nummer) einloggen muss. Dann bekomme ich ein digitales Schriftstück ausgehändigt. Darauf sind alle frachtrelevanten Daten hinterlegt: Transporteur, Empfänger, Versender, meine Fahrzeugdaten, von wo nach wo die Ladung geht, welche Grenzübergänge im Einzelfall vorhanden sind, etc. Was fehlt, sind die personenbezogenen Daten: ob ich als Fahrer legitimiert bin, diesen Transport durchzuführen, ob ich einen ADR-Schein habe, ob ich angemeldet oder ein Schwarzarbeiter bin. Diese bislang nicht hinterlegten Daten ließen sich in ein solches System ganz leicht einpflegen, z.B. mit einer zweiten ID-Nummer. Dann wäre auch dem Frachtdiebstahl relativ schnell Einhalt geboten. Kein Spediteur könnte sich mehr illegal an irgendeiner Pfortnerloge für eine Ladung anmelden, weil er diese Legitimationsnummer nicht hätte. Das wäre im digitalen Zeitalter ein Klacks. Wir hätten dann sämtliche Behörden, die miteinander vernetzt sind, dabei – ob das das Kraftfahrtbundesamt ist, die Sozialversicherungsträger, die Frachtbörsen oder das Bundeszentralregister für Unternehmen. Herr Prof. Dr. Engelhardt weiß bestimmt besser Bescheid, welche Vernetzungsmöglichkeiten es da gibt. Das sehe ich als Kerninstrument in unserem Zeitalter, wo es den digitalen Tachographen demnächst in verbesserter Version gibt, wo wir ADR-Scheine (Anmerkung: Erlaubnis zum Befördern von Gefahrgut auf der Straße) in digitaler Form vorliegen haben, Fahrerkarten, Führerscheine, Modulschulungen. Alles das liegt in digitaler Form bereits vor. Es muss letztendlich nur vernetzt werden und schon sind wir die gläserne Branche schlechthin.

Selbst Steuerhinterziehung u.ä. wäre damit ganz leicht aufzudecken oder z.B. die aktuelle „Add-Blue –Geschichte“. Jeder Firma wäre klar: Die haben 500 Fahrzeuge und verbrauchen 50.000 Liter „AddBlue“ im Jahr, weil es dafür Rechnungen gibt. Ich spreche von einem digitalen Frachtbrief, was nicht nur die digitalisierte Form eines Stücks Papiers ist, sondern die digitalisierte Form der gesamten Schlupflöcher darstellt. Diese Schlupflöcher lassen sich digital schließen. Das ist eine Idee, die ich entwickelt und auch schon einmal vorgestellt habe. Damit ließen sich meiner Meinung nach über 70 Prozent aller Schlupflöcher schließen und alle Unklarheiten in bisherigen Gesetzesformulierungen ließen sich damit ebenfalls vermeiden.



Ich weiß, dass es in der Abfallwirtschaft, in der Entsorgungswirtschaft bereits so praktiziert wird. Mittlerweise fahren sämtliche Container rund um den Globus mit genau einem solchen digitalen System. Natürlich sind keine Personaldaten dabei, weil es bei einem Container kein Personal gibt. Die andere Idee, um das Sozialdumping einzudämmen, lautet nicht nur die großen Lastwagen in diesem System und in der Kontrolle mit mehr Personal zu integrieren, sondern auch die kleinen Transporter. Die müssten alle eine EU-Lizenz haben. Es wären sämtliche gewerblichen Güterkraftverkehre unter eine EU-Lizenz zu stellen, mit einer ordentlichen Gewerbeanmeldung und mit Lenk- und Ruhezeiten. In das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung müsste jeder gewerbliche Güterkraftverkehr eingebunden werden. Damit wäre dem größten Teil des Sozialdumpings Einhalt geboten.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank, für diese umfangreiche Antwort. Sie haben eingangs auch auf das heute deutlich bessere Verhältnis von Autobahnpolizei und Fahrern hingewiesen. Daran wirken, das sollte man auch einmal in dieser Runde sagen, auch die mittlerweile sehr zahlreichen Stammtische der Fernfahrer an den deutschen Autobahnen mit sehr positiv. Es gibt mittlerweile über 30, die eine sehr interessante Arbeit leisten. Wir machen weiter mit Stephan Kühn, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich finde die Frage, die mein Kollege Udo Schiefner gestellt hat, völlig richtig. Wir sollten die Anhörung dazu nutzen, auch über die zu diskutierende Gesetzesänderung beim Fahrpersonalgesetz hinaus, die Frage zu stellen, welche weiteren Maßnahmen aus Sicht der Experten notwendig wären, um dem Sozialdumping Einhalt zu gebieten. Deshalb möchte ich diese Frage an Dominique John vom DGB stellen.

Ich möchte die zweite Frage an die Bundesregierung stellen, die jetzt vertreten ist mit Herrn Parlamentarischer Staatssekretär Barthle. Wir haben von Herrn Fiala schon das Thema Zusammenarbeit mit insbesondere BAG und Zollbehörde gehört. Mich würde interessieren: Sollte die Gesetzesänderung auf Grundlage des Änderungsantrages der beiden Koalitionsfraktionen kommen, wie sähe es mit den Kapazitäten bzw. zusätzlichen Kapazitäten beim BAG aus? Mit welchen Stellen und

Personalaufwuchs haben wir zu rechnen? Wie wird die Bundesregierung agieren, damit dieses Gesetz nicht nur auf dem Papier steht, sondern in der Praxis angewendet wird?

**Dominique John** (Deutscher Gewerkschaftsbund – Faire Mobilität): Ich möchte einen Punkt betonen: Ich denke, wir haben im Moment die Möglichkeit, eine adäquate Regelung zu finden, dass wir es zum Regelfall machen, dass die Fahrer ihre Ruhezeit zu Hause verbringen können. Das sollte wirklich ein Kernpunkt sein.

Ich möchte dem Kollegen Skoppeck ein bisschen widersprechen. Ich glaube, dass der Vorschlag des Bundesrates mit dem dreistufigen Modell wirklich eine klarere Regelung möglich macht als das, was im Moment hier im Raum steht. Wir erleben immer wieder, dass dort ausgewichen wird, dass Missbrauchsmöglichkeiten an etlichen Stellen gesucht werden. Mit diesem Begriff „geeignete Schlafmöglichkeiten“ kann ich mir jetzt schon vorstellen, was wir für Diskussionen mit Unternehmen führen werden. Das ist nicht rechtssicher. Das kriegen wir nicht hin. Bei den Regelungen, die der Bundesrat vorgeschlagen hat, könnten wir deutlich weiter kommen. Wir brauchen mit Sicherheit eine stärkere Vernetzung der Kontrollbehörden. Wenn die Polizei das im Kölner Raum gut hinbekommt, freut mich das. Ich habe aus anderen Bundesländern schon anderes gehört. Es gibt verschiedene Behörden, die aktiv sind auf den Autobahnen. Das ist zum Teil sehr schwierig zu koordinieren. Das müsste mit Sicherheit besser koordiniert werden. Es müsste den Kollegen die kontrollieren sollen, ermöglicht werden, besser zusammenzuarbeiten. Wir brauchen mit Sicherheit auch eine verbesserte Vernetzung, eine internationale Vernetzung zwischen den Kontrollbehörden. Wir brauchen eine klare Regelung, dass Kraftfahrer, die aus dem Ausland nach Deutschland einfahren, entsandte Beschäftigte sind und dass bestimmte Mindeststandards eingehalten werden müssen. Das muss natürlich auch kontrolliert werden. Der Mindestlohn spielt eine wichtige Rolle. Ich denke, dass wir insgesamt darüber nachdenken müssen, mehr Informationsmöglichkeiten für Kraftfahrer aus dem Ausland zu schaffen. Es gibt Beratungsstellen, an welche sich unter anderem Lkw-Fahrer hinwenden können, wenn sie Probleme haben. Ich glaube, dass man darüber wirklich gut nachdenken sollte, wie man so was



verstärkt. Also eine Idee wäre beispielsweise, dass an bestimmten Raststätten – mit Schwerpunkt für Fahrer aus Osteuropa – Infopoints eingerichtet werden. Man könnte auch über so etwas wie eine zentrale Hotline nachdenken, wo vielleicht auch in unterschiedlichen Sprachen Informationen weitergegeben werden.

Wir erleben im Moment, wenn wir mit osteuropäischen Fahrern sprechen, dass immer mehr ausgewichen wird auf kleine Fahrzeuge unterhalb von 3,5 Tonnen, die wir nicht erfassen. Ich glaube, dass das wirklich sehr wichtig ist. Ich habe Fahrer erlebt, die sind zu Hause in ihren Fahrzeugen; die kommen da nicht mehr heraus und fahren quer durch Europa mit diesen Sprintern. Ich warte darauf, dass die ersten Unfälle passieren, bzw. sicherlich sind schon Unfälle passiert und wir haben das einfach anders eingeordnet. Das ist etwas, was massiv zunimmt und wir müssten darüber nachdenken, wie wir das gesetzlich regeln können. Aber da hast du (Anm.: gemeint ist Herr Skoppeck) ja gerade ein paar Vorschläge gemacht.

**Vorsitzender:** Danke, Herr John. Die zweite Frage vom Kollegen Kühn ging an die Bundesregierung. Herr Staatssekretär, wenn Sie darauf eingehen wollen, haben Sie das Wort.

PSs **Norbert Barthle** (BMVI): Die Bundesregierung wird zunächst prüfen, ob durch die Neuregelung was die Kontrollen anbelangt, überhaupt ein Mehraufwand entsteht, ob dafür zusätzliches Personal notwendig sein sollte. Im Gesetzestext steht, dass kein Erfüllungsaufwand für die Bundesregierung durch die Schaffung einer zusätzlichen Ermächtigungsgrundlage in § 5 Absatz 1a des Personenbeförderungsgesetzes begründet ist, weil die zuständigen Kontrollbehörden bereits mit der Überwachung betraut sind. Wir werden prüfen, ob zusätzliches Personal einzustellen wäre. Und wenn nicht, dann wird der Personalbestand das entsprechend leisten können.

**Vorsitzender:** Es bleibt noch genügend Zeit für eine dritte Runde. Wir beginnen dann wieder mit der CDU/CSU-Fraktion, Gero Storjohann, bitte.

Abg. **Gero Storjohann** (CDU/CSU): Wenn ich etwas beschließen möchte, möchte ich wissen, was es für Auswirkungen hat. Herr Prof. Dr. Engelhardt, wie sind die Erfahrungen in Österreich und in Frankreich? Gibt es dort nur Ausweichverkehre, dass

also keiner dort seine Ruhezeit nimmt? Oder findet das tatsächlich statt? Ich habe eine Spedition bei mir im Wahlkreis, die macht Spezialtransporte. Unter 1 Million Euro ist da nichts drin. Wenn ich mir jetzt vorstelle, dass der Fahrer sein Fahrzeug verlassen soll, um dann zwei Tage später wiederzukommen, ist das suboptimal für die Ladung. Ich weiß auch, dass wir nicht genügend sichere Abstellplätze haben. Wenn ich das jetzt kurzfristig umsetze, hat das sicherlich Auswirkungen. Ein Fahrer, der auf dem Parkplatz oder Rastplatz seinen Lkw abstellt, muss auch irgendwie zu der Schlafmöglichkeit kommen. Er muss auch irgendwie in sein Heimatdorf zurückkommen. Das dauert vielleicht 5 oder 6 Stunden. Die Spedition, die ich im Blick habe, fährt immer von Oslo nach Istanbul. Wenn er durch Deutschland fährt, kann er auch durch Polen fahren. Dann hat er das Problem nicht. Was bedeutet das, wenn wir das beschließen?

**Vorsitzender:** Herr Prof. Dr. Engelhardt, Sie haben das Wort.

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt** (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)): Das ist genau die Problematik, die auch von Seiten Herrn Werners schon angesprochen worden ist. Wenn das jetzt so beschlossen würde, gäbe es einerseits das Problem, dass gewisse Ladungen nicht ausreichend bewacht werden könnten. Auf der anderen Seite gäbe es Ausweichmöglichkeiten wie Containerdörfer; die Aussagen meiner Vorredner möchte ich aber nicht wiederholen. Wir als Verband sähen, wenn das in dieser Form so kommen würde, erhebliche Probleme für die Praxis und plädieren daher für eine europäische Lösung, sehr wohl wissend, dass der Zeitraum bis so eine Lösung kommen sollte, recht lange wäre. In Österreich und anderen Ländern finden derzeit nach Auskunft unserer entsprechenden Abteilungsleiter keine Kontrollen statt. Mir ist kein Bußgeldbescheid bekannt. Würde das aktiv umgesetzt werden, gäbe es dort massive Probleme. Wir haben bewusst auch mit den anderen Landesverbänden – Österreich, Frankreich, Belgien – gesprochen. Wir konnten nichts in Erfahrung bringen.

Aus praktischer Sicht wäre es sinnvoll, Möglichkeiten für echte europäische Rundläufe zu schaffen, sprich: zwei bis drei verkürzte Wochenruhezeiten, dann eine verlängerte Wochenruhezeit mit einem entsprechendem Ausgleich, also nicht eine



Verkürzung, sondern eine Verlängerung. Ich glaube, damit wäre dem Fahrpersonal am meisten gedient. Auf diese Weise bekämen wir am ehesten eine praktikable und europäische Lösung realisiert.

**Vorsitzender:** Die Fraktion DIE LINKE., Herr Kollege Herbert Behrens bitte.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich hätte eine Frage an die beiden Gewerkschaftsvertreter. Wir lesen ja auch in der Stellungnahme des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung, dass der neue § 3a als nicht ausreichend betrachtet wird, weil er eine Kann-Bestimmung enthält und deshalb nicht die nötige Rechtssicherheit bietet. Meine Frage ist: Teilen Sie, Herr Werner, diese Einschätzung des BGL? Oder reicht der Vorschlag aus, weil der Fahrer sich ja nicht selbst kontrollieren kann auch tatsächlich das tut, was das Unternehmen ihm vorgibt?

Die zweite Frage; ich weiß nicht, ob der DGB oder ver.di dafür eine bessere Aussagemöglichkeit hat: Wir reden zurzeit über die abhängig beschäftigten Fahrer. Nun beobachten wir aber auch die Tendenz, dass deutsche Logistikfirmen bzw. Spediteure dazu übergehen, ausländische Dependancen zu gründen und ihr Geschäft über Werkverträge abfahren zu lassen. Inwieweit könnten wir da durch eine notwendige Verschärfung der Regelungen die Lebens- und Arbeitsbedingungen verbessern? Welchen Druck würde das in Bezug auf weitere Ausgründungen ausüben? Gibt es dazu Einschätzungen seitens der Arbeitnehmervertretungen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Kollege Behrens. Die erste Frage ging an Sie, Herr Werner. Ich bitte zu klären, wer die zweite Frage beantworten möchte.

**Ralph Werner** (ver.di): Zur Position des BGL: Wir können sie nicht teilen, weil diese Kann-Bestimmung zwingend notwendig ist, damit das Gesetz überhaupt gelten kann. Es ist ja schon mehrfach gesagt worden, dass man dem Fahrer nicht vorschreiben kann, wo er seine Freizeit verbringen muss. Allerdings ist sie im Kontext zu sehen mit der grundsätzlichen Systematik, zum Heimatort zurückzukehren. Wenn das Fahrzeug an den Heimatort oder an den Standort der Niederlassung zurückgekehrt ist, dann kann sich der Fahrer

gerne ins Flugzeug setzen und nach Spanien zurückfahren. Denn das Interesse der Fahrer ist – und das haben wir von allen gehört – nicht monatelang irgendwo unterwegs zu sein.

Ich glaube, das ist ein vorgeschobenes Argument. Die Fahrer sind zufrieden, wenn sie zurückkehren können. Der Gesetzentwurf sagt: Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass er das kann. Wenn die Voraussetzungen geschaffen sind und der Fahrer diese Möglichkeit nicht wahrnimmt, ist es eine ganz andere Geschichte, als wenn die Voraussetzungen nachweislich nicht geschaffen sind. Das machen die Disponenten, das machen die Spediteure. Sie bestimmen, wo der Fahrer ist und schaffen die entsprechenden Voraussetzungen. Insofern halte ich diese Kann-Bestimmung nicht für sonderlich schädlich.

Was die Frage der Verdrängung betrifft: Ich glaube, es ist ganz wichtig, dass wir hierzu die Regelungen für selbstständige Kraftfahrer auf EU-Ebene erhalten, nach denen diese unter die gleichen Arbeitszeitregelungen für Kraftfahrer fallen, um genau das zu verhindern. Solange die Regelung für die selbstständigen Kraftfahrer die gleichen sind wie für Angestellte, sehe ich nicht, dass es zwingend zu solch einer Verschiebung kommt. Würde dort etwas geändert, wäre die Gefahr natürlich sehr groß, dass immer mehr Arbeitsplätze in den Scheinselbstständigen Bereich verschoben werden.

**Vorsitzender:** Herr John, bitte.

**Dominique John** (Deutscher Gewerkschaftsbund – Faire Mobilität): Ich würde kurz zur zweiten Frage Stellung beziehen. Wenn das wasserdicht gemacht würde, dann könnte es zu so einer Verschiebung kommen. Überall, wo neue Regeln eingeführt werden, die Missbrauch erschweren, erleben wir Ausweichbewegungen. Solche Ausweichbewegungen wird es wahrscheinlich auch an dieser Stelle geben. Das kann meines Erachtens aber kein Grund sein, keine Regeln einzuführen. Sonst könnten wir alle Regulierung einstellen und dem Markt freien Lauf lassen und dass das nicht funktioniert, wissen wir auch.

Das Stichwort „Scheinselbstständigkeit“ fiel gerade bei Herrn Werner. Dieses Thema müssen wir noch einmal angehen. Was ist eigentlich ein selbstständiger Fahrer und was ist ein schein-



selbstständiger Fahrer? Da gibt es bestimmte Vorgaben, die einzuhalten sind und es wird ja auch an anderer Stelle zunehmend darüber diskutiert, ob man die Gesetzeslage verändern sollte.

**Vorsitzender:** Ich gebe das Wort weiter an Udo Schiefner von der SPD-Bundestagsfraktion.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Vielen Dank. Ich möchte einmal das Beispiel vom Herrn Storjohann aufgreifen, denn solche Situationen haben wir öfters auf Autobahnen. Ich habe mir das auch selbst schon angucken dürfen. Da stehen dann Lkws mit osteuropäischen Fahrern, die seit Wochen unterwegs sind. Diese verbringen ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw und passen auf wertvolle Ware auf. Das fängt bei deutschen Automobilen an und geht bis hin zu teuren Werkstücken.

Meine Frage richtet sich an Herrn Skoppeck aufgrund seiner Erfahrungen und Gespräche mit solchen Fahrern und an Herrn Fiala als Polizeibeamten: Wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zur Regeneration eines Fahrers dient, ist es dann überhaupt richtig und legitim, wenn der Fahrer dabei auf die teure Ware seines Unternehmers aufpassen muss? Kann er aus Ihrer Sicht dann überhaupt noch die Regeneration ordnungsgemäß durchführen oder ist das nicht schon indirekt ein Verstoß? Wenn ich Freizeit habe und nicht mehr schlafen kann, weil ich immer auf einen Diamanten aufpassen muss, dann habe ich mich auch bis Montag nicht erholt. Dazu würde mich Ihre Einschätzung interessieren.

Dann zu den Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Engelhardt: Herr Prof. Dr. Engelhardt, Sie haben ja einen Vorschlag zu den Umläufen gemacht. Auch das muss auf europäischer Ebene geregelt werden. Das wissen wir. Im Moment haben wir etwa den Missstand, dass Lkw-Fahrer aus Belgien und Frankreich, weil sie es da nicht mehr dürfen, am Wochenende über die deutsche Grenze fahren, hier nächtigen und wieder zurückfahren. Jetzt greife ich einmal Ihren Vorschlag der europäischen Lösung auf. Man könnte das, wie Sie es eben vorgeschlagen haben, mit der verkürzten regelmäßigen Ruhezeit regeln.

Verstehe ich Ihren Beitrag richtig, dass Sie – wo ich Sie unterstütze – auf eine europäische Lösung setzen, dass Sie aber warten wollen bis sich 27 oder 28 Staaten in Europa darüber geeinigt haben?

Und dass Sie bis dahin in Bezug auf die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in Deutschland lieber nichts machen wollen, weil es letztlich den Unternehmen schadet, die sie vertreten? Wollen Sie, wenn es auf der europäischen Ebene noch Jahre dauern sollte, lieber ewig die Taube auf dem Dach haben, als nur den Spatzen in der Hand?

**Vorsitzender:** Wenn alle einverstanden sind, machen wir es in der Reihenfolge der Fragen: Herr Fiala, Herr Skoppeck und die letzte Frage dann Herr Prof. Dr. Engelhardt. Herr Fiala, bitte.

**Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Ich war gerade wirklich irritiert zu hören, dass das Fahrpersonal bei einem europäischen Rundlauf von Nordeuropa bis nach Südost- oder Mittelosteuropa die Ruhezeit nutzen soll oder muss, um Wachdienstaufgaben zu übernehmen. Wachdienstarbeiten am Lkw stellen schlicht Arbeitszeit dar, das heißt, das betroffene Unternehmen kann überhaupt keine Ruhezeit nachweisen. Der Fahrer hat seine Lenkzeit und wenn er nicht gerade schläft, bewacht er das Auto. Dadurch hat er Arbeitszeit. Eine Firma, die so arbeitet, verstößt eindeutig gegen geltendes Recht, denn der Fahrer hat keine Ruhezeit. Er hat am Wochenende außerdem Arbeitszeit ohne Ende. Das ist ein eklatanter Verstoß gegen bestehende Vorschriften. Es kann nicht sein, dass ein Mensch in seiner Ruhezeit arbeiten und die Ware bewachen muss. Darüber hinaus kann Ware vom Lkw gestohlen werden, wenn der Lkw-Fahrer vorne in seiner Fahrerkabine schläft.

Ich bin erschüttert zu hören, dass das Fahrpersonal scheinbar zu Bewachungszwecken missbraucht wird und überhaupt keine Ruhezeit mehr vorhanden ist. Wie soll sich ein Mensch entspannen und am Montag und die übrige Woche noch ordnungsgemäß weiterfahren, wenn er höchstens ein paar Stunden geschlafen und ansonsten die Ware bewacht hat? Da liegt jetzt schon ein Verstoß vor und das können wir nicht tolerieren.

**Vorsitzender:** Herr Skoppeck, bitte.

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany): Dem kann ich hundertprozentig zustimmen. Ich habe vielleicht auch das Glück gehabt, immer für Unternehmen gearbeitet zu haben, die verantwortungsvoll damit umgehen. Ich habe ebenfalls Werttransporte durchgeführt. Wenn man circa 13,60 Meter Laderaum mit iPhones befüllt, dann man sich schnell an einer Hand den Warenwert



ausrechnen. Das Gleiche gilt für Zigarettentransporte oder Kaffeetransporte, auch für Schmucktransporte. Das sind durchaus Werte auf dem Lkw. Die werden dann entweder so disponiert, dass ich den Transport innerhalb einer Woche ganz ohne Ruhezeit zu bewerkstelligen habe, oder aber sie werden mit zwei Mann bewerkstelligt, so dass ich an einem Wochenende, an dem meine Erholungszeit und meine Ruhezeit anstehen, nicht auch noch auf die Ladung Acht geben muss. Das Gleiche gilt natürlich für Autotransporte. Wenn ich Navigationssysteme transportiere für die Autoindustrie, z.B. Mercedes Benz in Sindelfingen, dann werde ich nicht irgendwo vor Sindelfingen meine Ruhezeit verbringen. Ich werde von dem Unternehmer so disponiert, dass keine Gefahr besteht, dass mir die Ware abhandenkommt. Es wäre ja auch durchaus möglich, dass ich eine Runde um meinen Lkw mache, um zu prüfen, ob noch alle meine iPhones da sind und mir den Fuß breche. Dann ist das Fahrerhaus offen und der Lkw steht jedem Dieb zur freien Verfügung. Das kann und darf niemals Sinn der Sache sein. Wochenruhezeit – der Name sagt es ja schon – ist Ruhezeit und keine Bereitschaftszeit für Wachdienste, für die ich auch in keiner Weise ausgebildet bin. Ich kann nicht Wache schieben mit einem Baseballschläger, den ich nach dem Waffengesetz gar nicht bei mir führen darf. Ich habe es ganz zu Anfang meiner ersten Ausführung gesagt: Ich denke durchaus auch ökonomisch, nicht nur menschlich, aber das hat mit Ökonomie nichts mehr zu tun. Das ist pure Ausnutzung aus Profitgier.

**Vorsitzender:** Danke. Zur dritten Frage Herr Prof. Dr. Engelhardt, bitte.

**Prof. Dr. Dirk Engelhardt** (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)): Ich versuche eine pragmatische Antwort: Natürlich wollen wir nicht warten und es besteht dringend Handlungsbedarf. Das hatte ich bereits gesagt. Meines Wissens schreiben die EU-Sozialvorschriften dem Fahrer aber nicht vor, die Wochenruhezeit an seinem Heimatort zu verbringen. Ich bezweifle, dass Deutschland gebietsfremden Unternehmen so etwas vorschreiben könnte. Zur Frage von Herrn Abg. Storzjohann: Ich möchte nicht, dass wir die wenigen deutschen Unternehmen, die wirklich europäische Transporte durchführen, durch so eine Regelung benachteiligen.

Das ist das Ansinnen unserer Mitgliedsunternehmen. Unstrittig ist, dass wir eine Lösung brauchen. Die Themen „Dienstleistungsfreiheit“ und „Niederlassungsfreiheit“ müssen in diesem Zusammenhang näher beachtet werden. Wir wenden uns gegen das moderne Nomadentum, wo Sozialdumping betrieben wird, egal, ob es auf einem „ausgeflaggten“ deutschen oder einem ausländischen Fuhrpark ist, wie Herr Abg. Lutze vorhin gesagt hat. So wollte ich dies auch verstanden wissen. Diesem Problem muss Einhalt geboten werden, auch zum Schutz der noch vorhandenen deutschen mittelständischen Transportbranche.

**Vorsitzender:** Wir schließen die dritte Fragerunde mit Abg. Kühn von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr John, Sie hatten den Aspekt der Vernetzung der Kontrollbehörden angesprochen, welche Sie für dringend notwendig erachten. Ich möchte nachfassen, was dazu aus Ihrer Sicht auf Bundesebene zu tun wäre.

An die Bundesregierung: Herr Barthle, ich habe meine Frage vielleicht unpräzise gestellt oder vielleicht sind Sie auch ein bisschen ausgewichen. Herr Skoppeck hatte u.a. auf die durchaus überschaubare Kontrolldichte abgezielt. Die Frage ist generell, wie die Kontrolldichte bei den Straßenkontrollen des BAG erhöht werden kann. Dies gilt unabhängig von der Frage, ob die Gesetzesänderung zusätzlichen Behördenaufwand nach sich ziehen würde. Insofern stelle ich noch einmal die Frage, ob Sie die derzeitige Kontrolldichte seitens der Bundesregierung für ausreichend erachten oder, wenn nicht, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Kontrolldichte, z.B. mehr Personal, die Bundesregierung in absehbarer Zeit plant?

**Dominique John** (Deutscher Gewerkschaftsbund – Faire Mobilität): Ich möchte die Frage gern an Herrn Werner abgeben.

**Ralph Werner** (ver.di): Es gibt natürlich eine ganze Menge auch nationaler Möglichkeiten der besseren Vernetzung, angefangen von gemeinsamen Aktionsbündnissen der verschiedenen Kontrollbehörden bis hin zu den Fragen, ob man bestimmte Kontrollaufgaben zusammenlegen bzw. verschieben kann und ob die Aufteilung der Kontrollaufgaben überarbeitet werden muss. Das wäre mit den Fachbereichen zu besprechen. Es ist aber



auch ganz wichtig, dass Deutschland und Europa dafür Sorge tragen, die europäischen Kontrollen zu verbessern, also z.B. dieses Verkehrsregister von unzuverlässigen Verkehrsunternehmen voranzutreiben. Es ist wichtig, die internationalen Kontrollen stärker zu koordinieren und sicherzustellen, dass die Kontrollbehörden jederzeit Onlinezugriff auf diese Register haben. Da ist noch sehr vieles offen. Deutschland könnte ohne weiteres überlegen, die Einführung des Smart-Tachografen national zu fördern, damit dieser schneller an Bord ist. Die Frist bis 2035 ist aus unserer Sicht viel zu lang. Man kann die Unternehmer mit Förderprogrammen dort motivieren. Man kann sich für den digitalen Fachbrief einsetzen, den Herr Skoppeck beschrieben hat. Ich glaube, die Möglichkeiten sind reichhaltig, um etwas voranzubringen. Man muss damit anfangen.

**Vorsitzender:** Fragen an die Bundesregierung. PSts Norbert Barthle (BMVI).

PSts **Norbert Barthle** (BMVI): Herr Abg. Kühn, Ihre erste Frage war, ob mehr Personal notwendig sei. Ihre zweite Frage bezog sich auf die konkrete Kontrollpraxis.

Im Gesetzestext steht an mehreren Stellen, dass für den Bund kein erhöhter Erfüllungsaufwand entsteht. Etwas anderes gilt natürlich für die Kontrollpraxis. Ich gehe davon aus, dass die zuständigen Behörden BAG und Zoll permanent ihre Kontrollpraxis evaluieren und nach Verbesserungsmöglichkeiten suchen. Wenn in dieser Anhörung zutage tritt, dass sich die Zusammenarbeit, die Kommunikation verbessern müssten, kann ich mir durchaus vorstellen, dass als Ergebnis dieser Anhörung entsprechende Gespräche geführt werden.

**Vorsitzender:** Vielen Dank liebe Kolleginnen und Kollegen. Das waren drei Fragerunden. Gibt es noch dringende Nachfragen?

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Wenn sich die Bundesregierung neue Dinge vornehmen würde, weil sich aufgrund dieser Anhörung neue Erkenntnisse ergeben, würde mich das sehr freuen. Vielleicht gehört eine weitere Geschichte auch dazu, die ich in der ausführlichen Stellungnahme der Actie in de Transport Germany gelesen hatte. Hr. Skoppeck, Sie weisen in Ihrer Stellungnahme darauf hin, dass bei den Ruhezeiten nur von „Ruhe“ aber nicht unbedingt von „Schlafen“

gesprochen werde. Wenn die Bundesregierung erfahren möchte, was unter Umständen noch regelungsbedürftig ist, dann würde ich Sie gern fragen: Was muss eigentlich an Klarheit geschaffen werden, damit wir vielleicht nicht nur von „Ruhe“ reden, sondern von „Ausschlafen“ und die Fahrer sich auf den Beruf vorbereiten können, den sie am nächsten Tag wieder ausführen?

**Udo Skoppeck** (Actie in de Transport Germany): Da sprechen Sie ein sehr weites Feld an; ich weiß gar nicht, womit ich anfangen soll. In der deutschen Sprache gibt es für jede Bedeutung ein eigenes Wort. Jeder der schon jemals in der Sauna oder im Urlaub gewesen ist, weiß, er zieht sich zur Ruhe mal auf seine vier Buchstaben zurück, z.B. mit einem guten Buch. Ruhe bedeutet nicht unbedingt Schlaf. Es ist immer von Ruhezeit die Rede, niemals von Schlafenszeit.

Für uns Berufskraftfahrer stellen sich die Worte in den Gesetzestexten so dar als wenn man uns, seit es diese Gesetzgebung gibt, mit Sonderparagrafen überschüttet, weil wir einen besonderen Status in der Gesellschaft besetzen. Ein Lokführer hat einen Lokführerstand und das ist sein Arbeitsraum. Ein Pilot hat eine Pilotenkanzel und das ist sein Arbeitsraum. Ein Busfahrer hat einen Arbeitsplatz, er hat keine Ruheliege. Nur wir Lkw-Fahrer haben eine Ruheliege hinter unseren Arbeitsplatz bekommen, damit wir uns auch am Tag von der Schwere der Arbeit, so hieß es damals bei der Einführung der Regelung, ausruhen können, weil wir Fahrensleute sind und gar nicht die Möglichkeit haben, uns in einen Bürotrakt zu einer Mittagspause zurückzuziehen. Deswegen hat man uns diese Ruheliege gegönnt.

Man muss diesen Hintergrund kennen. Wir haben seit Anbeginn immer eine Sonderstellung bekommen, weil wir Fahrensleute nicht an einem festen Platz arbeiten. Das betrifft aktuell die Situation der Entsenderrichtlinie. Fahrensleute dürfen per Gesetz nicht schlafen. Wir haben keinen Schlafplatz, wir haben keinen wirklichen Arbeitsplatz. Wir sind als Berufskraftfahrer sogar von der Arbeitsstättenverordnung ausgenommen worden, weil unser Arbeitsplatz gar nicht die erforderlichen Maße hat. Wir haben weder das erforderliche Klima noch den erforderlichen Lärmschutz. Das bedeutet, wir befinden uns in jeder Hinsicht in einer Sonderposition. Im Gesetz drückt sich das immer durch die Nummerierung als „§-a“ oder





durch einen Anhang aus. Wir fallen eigentlich niemals in den normalen gesetzlichen Rahmen. Das ist im Straßenverkehrsrecht so und das ist auch im Arbeitsvertragsrecht so.

Niemand würde auf die Idee kommen, von einem Piloten zu erwarten, dass er den Kofferraum entlädt. Das macht Personal für den Piloten. Der Pilot nimmt seinen Koffer, geht ins Hotel und schläft, damit er für den Rückflug gewappnet ist. Das wäre das Äquivalent zum Berufskraftfahrer. Der fährt jedoch zum Ziel, für seine Lieferung muss er aber beim Entladen selber den Stapler und den Kran schwingen. Da wartet kein Personal, um ihm diese Arbeit abzunehmen. Wir reden hier über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit. Wir reden nicht darüber, dass ich wirklich ein Recht dazu bekomme, mich auszuruhen, mich auszuschlafen, gesund zu machen. Der Schlaf hat ja nun mal auch eine biologische Funktion und das verwehrt man uns schon durch den Gesetzeswortlaut, weil dieser nicht dem entspricht, was unsere deutsche Sprache hergeben würde. Wo soll ich damit anfangen, die Frage wirklich zufriedenstellend zu beantworten? Allein dieses Wort Ruhe: Man impliziert, dass wir etwas bekämen, was man uns aber faktisch nicht zur Verfügung stellt. Wer jemals eine Panne hatte und auf einem Rastplatz an der Autobahn auf Hilfe warten musste, weiß, welche Geräuschkulisse dort herrscht. Der Autolärm stört schon nach vier bis zehn Minuten und wir müssen uns dort unsere neun Stunden Ruhe gönnen, soweit man da jetzt von gönnen sprechen kann. Man härtet natürlich ab, der Mensch ist anpassungsfähig. Aber ob das alles der Verkehrssicherheit dienlich ist, ob das dem Versorgungsauftrag der Branche entspricht? Das sind alles menschliche Aspekte. Die kann man nicht ökonomisch fassen, die kann man nicht in Geldwert ausdrücken. Es ist einfach der menschliche Faktor und das Risiko, jeden Tag von einem Lkw irgendwo überfahren zu werden. Das drückt dieser

Ruheraum aus: Ich hatte keine Ruhe, also bin ich ein Verkehrssicherheitsrisiko. Ich hatte nicht genug Geld in der Tasche, also konnte ich nicht essen gehen, nicht duschen gehen und fühle mich nicht wohl. Wenn ich mich nicht wohl fühle, bin ich ein Sicherheitsrisiko, weil ich mich nicht auf meine Aufgabe konzentriere.

Beim Lkw meint man, dass der Fahrer für Dinge wie das Bewachen der Ladung am Wochenende, in seiner Ruhezeit zuständig sei. Bei einem Piloten, bei einem Lokführer oder Schiffskapitän würde man niemals auf diese Idee kommen. Ich weiß nicht, warum die Bevölkerung und die gesamte Politik – ich spreche jetzt die ganze Runde an – glauben, dass wir Kraftfahrer das stoisch mitmachen, nur weil es sich so eingebürgert hat. Deswegen sitzen wir heute hier, um diesen Tatbestand zu überdenken. Ruhezeit müsste eigentlich Schlafenszeit sein. Das ist, wohlbemerkt, die Sicht eines Kraftfahrers.

**Vorsitzender:** Vielen Dank für Ihre Antworten.

(Beifall der Ausschussmitglieder)

Ich nehme den Beifall des Ausschusses auf: Meine sehr verehrten Herren Sachverständige, Sie haben zum Thema der Anhörung Handlungsbedarf angemahnt und erfahren, dass der Gesetzgeber sich dazu auf den Weg gemacht hat. Wir werden hier im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter daran arbeiten. Für heute danken wir Ihnen für Ihre sehr umfangreichen Antworten, für Ihre Einschätzungen und auch für interessante Vorschläge. Herzlichen Dank. Ich schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 15.30 Uhr

Reinhold Sendker, MdB  
**Vorsitzender**