

Antrag

der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

EU-Sozialstandards für Lkw-Fahrer: Wochenruhezeiten außerhalb der Fahrerkabine

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Kenntnis die Landesregierung über das weitere Verfahren nach den Beschlüssen vom 10. Januar 2019 und den Inhalt des EU-Verfahrens zu den Sozialstandards für Lkw-Fahrer hat, insbesondere soweit es um das Verbot geht, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen;
2. ob diese Regelung nur für angestellte Fahrer oder auch für selbstständige Einzelfuhrunternehmer gelten soll;
3. wie viele Lkw-Fahrer nach ihrer Kenntnis durchschnittlich pro Monat ihre wöchentliche Ruhezeit entlang der Fahrtstrecke und nicht zu Hause verbringen;
4. wie viele Übernachtungen damit einhergehen;
5. wie viele dieser Lkw-Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine verbringen, aufgliedert nach Autobahnen und Bundesstraßen;
6. wie viele Übernachtungsbetten entlang der Autobahnen auf offiziellen Autobahnraststätten zur Verfügung stehen;
7. wie viele Übernachtungsbetten entlang der Autobahnen auf autobahnnahe Autohöfen zur Verfügung stehen;
8. ob sie glaubt, dass die beschriebenen Übernachtungskapazitäten ausreichen, um die Bedarfe durch die geplanten neuen EU-Sozialstandards zu decken;

9. ob sie glaubt, dass eine Regelung, wie sie von den EU-Verkehrsministern beschlossen worden ist, dazu führen wird, dass Lkw-Fahrer auf der Suche nach den vorgeschriebenen Übernachtungsbetten vermehrt durch autobahnahe Gemeinden fahren werden;
10. wie und bis wann ggf. erforderliche zusätzliche Übernachtungskapazitäten geschaffen werden könnten;
11. wie diese zusätzlichen Übernachtungskapazitäten finanziert werden sollen bzw. ob diese eine für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Auslastung erzielen können, wenn wie zu erwarten die Wochenruhezeit von Lkw-Fahrern fast nur am Wochenende verbracht wird und sonst weiter in der Fahrerkabine geschlafen wird;
12. wie sie die Auswirkungen einer solchen Neuregelung auf die Kostenstrukturen im Transportgewerbe, insbesondere in kleineren mittelständischen Unternehmen einschätzt;
13. ob sie glaubt, dass die zusätzlichen Kosten von den Unternehmen an die Auftraggeber weitergegeben werden können;
14. ob sie glaubt, dass kleinere Fuhrunternehmen und Einzelunternehmer hier einen Kostennachteil erleiden werden, weil sie immer nur einzeln Zimmer buchen können, statt wie z. B. die staatliche Großspedition Schenker gleich Großkontingente buchen zu können;
15. welche Schritte sie zu unternehmen plant, um unkontrollierbare Folgen einer solchen EU-Gesetzgebung zu verhindern.

24. 01. 2019

Dr. Schweickert, Reich-Gutjahr, Dr. Rülke,
Haußmann, Brauer, Karrais, Keck FDP/DVP

Begründung

Die EU-Verkehrsminister haben beschlossen, die Sozialstandards für Lkw-Fahrer zu verbessern. Dazu soll unter anderem vorgeschrieben werden, dass Lkw-Fahrer ihre Wochenruhezeit nicht mehr in der Fahrerkabine verbringen dürfen. Damit werden sie wohl in Hotels ausweichen müssen. Obwohl die Antragsteller grundsätzlich eine Verbesserung der Sozialstandards in diesem hart umkämpften Markt begrüßen, stellen sich doch rein tatsächlich zahlreiche Fragen im Umfeld eines solchen Beschlusses. Insbesondere ist unklar, ob die erforderlichen Übernachtungskapazitäten vorhanden sind, bzw. wo diese herkommen sollen. Die Antragsteller sehen die Gefahr, dass eine solche Regelung an Wochenenden zu einem erheblichen Anstieg von Lkw-Verkehren in autobahnnahen Gemeinden führen wird, wenn die Lkw-Fahrer sich auf die Suche nach einem Hotelbett machen. Nachdem das EU-Parlament die vorgeschlagenen Regelungen am 10. Januar 2019 zunächst nicht beschlossen hat, die Diskussion um das Thema in Brüssel aber weiterhin geführt wird, soll dieser Antrag klären, ob es Bedarf und Möglichkeiten gibt, auf die mögliche EU-Gesetzgebung seitens des Landes Baden-Württemberg in diesem Stadium gestaltend Einfluss zu nehmen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. März 2019 Nr. Z-0141.5/32 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium der Justiz und für Europa und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Kenntnis die Landesregierung über das weitere Verfahren nach den Beschlüssen vom 10. Januar 2019 und den Inhalt des EU-Verfahrens zu den Sozialstandards für Lkw-Fahrer hat, insbesondere soweit es um das Verbot geht, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen;

Bereits mit Urteil vom 20. Dezember 2017 (siehe dazu Amtsblatt der Europäischen Union vom 26. Februar 2018) in der Rechtssache C-102/16 hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbracht werden darf. Mit der Änderung des Fahrpersonalgesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S.1214) hat der nationale Gesetzgeber normiert, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht eingehalten wird, wenn diese im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird. Die derzeit auf europäischer Ebene diskutierten Änderungsvorschläge beinhalten vergleichbare Regelungen. Über das weitere Verfahren auf Ebene der Europäischen Union liegen der Landesregierung keine besonderen Erkenntnisse vor.

2. ob diese Regelung nur für angestellte Fahrer oder auch für selbstständige Einzelfuhrunternehmer gelten soll;

Die auf europäischer Ebene diskutierten Änderungsvorschläge gelten ebenso wie die in Deutschland bereits bestehenden Regelungen sowohl für angestellte Fahrer wie auch für selbstständige Einzelfuhrunternehmer.

3. wie viele Lkw-Fahrer nach ihrer Kenntnis durchschnittlich pro Monat ihre wöchentliche Ruhezeit entlang der Fahrtstrecke und nicht zu Hause verbringen;

4. wie viele Übernachtungen damit einhergehen;

5. wie viele dieser Lkw-Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine verbringen, aufgliedert nach Autobahnen und Bundesstraßen;

Die Fragen 3. bis 5. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es findet keine statistische Erfassung der Daten zum Verbringen der Ruhezeiten im Fahrzeug statt. Daher liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

6. wie viele Übernachtungsbetten entlang der Autobahnen auf offiziellen Autobahnraststätten zur Verfügung stehen;

Derzeit stehen 812 Übernachtungsbetten an Rastanlagen im Zuge der Autobahnen zur Verfügung.

7. wie viele Übernachtungsbetten entlang der Autobahnen auf autobahnnahen Autohöfen zur Verfügung stehen;

Zu der Anzahl an Übernachtungsbetten entlang der Autobahnen auf autobahnnahen Autohöfen liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Für die Autohöfe besteht keine Zuständigkeit.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

8. *ob sie glaubt, dass die beschriebenen Übernachtungskapazitäten ausreichen, um die Bedarfe durch die geplanten neuen EU-Sozialstandards zu decken;*
9. *ob sie glaubt, dass eine Regelung, wie sie von den EU-Verkehrsministern beschlossen worden ist, dazu führen wird, dass Lkw-Fahrer auf der Suche nach den vorgeschriebenen Übernachtungsbetten vermehrt durch autobahnahe Gemeinden fahren werden;*

Die Fragen 8. und 9. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Hierzu kann keine Abschätzung getroffen werden, da der Landesregierung keinerlei Informationen bezüglich der Routenplanung von Speditionen vorliegen. Zudem schaffen bereits heute Betreiber großer Lkw-Flotten eigene kostengünstige Übernachtungsmöglichkeiten (siehe auch Frage 14.). Dass Lkw-Fahrer auf Übernachtungsmöglichkeiten an autobahnnahen Gemeinden ausweichen wäre nur zu erwarten, wenn die Übernachtungskapazitäten an Rastanlagen im Zuge der Autobahnen nicht ausreichen.

10. *wie und bis wann ggf. erforderliche zusätzliche Übernachtungskapazitäten geschaffen werden könnten;*
11. *wie diese zusätzlichen Übernachtungskapazitäten finanziert werden sollen bzw. ob diese eine für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderliche Auslastung erzielen können, wenn wie zu erwarten die Wochenruhezeit von Lkw-Fahrern fast nur am Wochenende verbracht wird und sonst weiter in der Fahrerkabine geschlafen wird;*

Die Fragen 10. und 11. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Schaffung und Finanzierung weiterer Übernachtungskapazitäten obliegt den Konzessionsnehmern der bewirtschafteten Rastanlagen und wird von diesen wie bisher unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entsprechend am Bedarf ausgerichtet.

12. *wie sie die Auswirkungen einer solchen Neuregelung auf die Kostenstrukturen im Transportgewerbe, insbesondere in kleineren mittelständischen Unternehmen einschätzt;*

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Neuregelung auch auf die Kostenstrukturen der Frachtführer (insbesondere ausländischer Herkunft) auswirken würde, die bisher noch nicht unter die entsprechenden nationalen Regelungen (siehe hierzu Frage 1.) fallen. Sollten die wöchentlichen Ruhezeiten nicht mehr in der Fahrerkabine verbracht werden dürfen, fallen demnach zusätzliche Kosten für adäquate Übernachtungsmöglichkeiten an, was zur Steigerung der Personalkosten und damit auch zur Steigerung der Gesamtkosten führen würde. Ein positiver Effekt hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit wäre allerdings bei jenen (insbesondere inländischen) Frachtführern gegeben, die ihr Fahrpersonal die wöchentliche Ruhezeit bereits in angemessenen Unterkünften verbringen lassen.

13. *ob sie glaubt, dass die zusätzlichen Kosten von den Unternehmen an die Auftraggeber weitergegeben werden können;*

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich zusätzliche Transportkosten auch auf den Transportpreis auswirken werden, den der Auftraggeber zahlen muss. In welchem Umfang und ab welchem Zeitpunkt die zusätzlichen Kosten an den Auftraggeber weitergegeben werden, hängt u. a. auch von der individuellen Vertragsgestaltung ab. Generell kann aber aufgrund der geringen Margen in der Transportbranche davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Kosten nicht vollständig von den Transportunternehmen bzw. Frachtführern abgefangen werden können.

14. ob sie glaubt, dass kleinere Fuhrunternehmen und Einzelunternehmer hier einen Kostennachteil erleiden werden, weil sie immer nur einzeln Zimmer buchen können, statt wie z. B. die staatliche Großspedition Schenker gleich Großkontingente buchen zu können;

Dieser Aspekt kann aus Sicht der Landesregierung sowie aus Sicht des Verbandes Spedition und Logistik Baden-Württemberg e. V. vernachlässigt werden. Der Kostennachteil entsteht weniger bei den Zimmerbuchungen, sondern dadurch, dass große Flottenbetreiber ihre Größenvorteile durch die Schaffung eigener Übernachtungsmöglichkeiten ausspielen können. Es ist beispielsweise bereits heute zu beobachten, dass Betreiber großer Flotten aus Osteuropa eigene Übernachtungskapazitäten in Westeuropa aufbauen. Dies erfolgt in der Regel durch den Erwerb von Wohnhäusern entlang der wichtigsten Logistikrouten oder durch den Aufbau von Wohncontainercamps.

15. welche Schritte sie zu unternehmen plant, um unkontrollierbare Folgen einer solchen EU-Gesetzgebung zu verhindern.

Es sind keine Schritte geplant, um die auf europäischer Ebene diskutierten Änderungsvorschläge zu verhindern.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor