

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Neue digitale Kontrollen im Straßengüterverkehr durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Der Berufskraftfahrermangel ist bereits heute ein Problem im und für den deutschen Straßengüterverkehr und wird, auch aufgrund des demografischen Wandels, in den kommenden Jahren zu einem noch größeren Problem werden. Das liegt zum einem an den zahlreichen Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, die in Rente gehen werden, aber auch an den Arbeitsbedingungen, die viele junge Menschen davon abhalten, den Beruf des Lkw-Fahrers zu ergreifen und dem immer stärker werdenden Wettbewerb mit ausländischen Unternehmen (<https://www.eurotransport.de/artikel/fahrermangel-in-deutschland-wer-will-den-job-nach-machen-11173627.html>).

Verschiedene Gesetze und Regelungen, wie das Kabotageverbot, sollen einen ausgeglichenen Wettbewerb innerhalb der Logistik- und Straßengüterverkehrsbranche fördern und faire Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer gewährleisten. So soll das im Sommer vergangenen Jahres von der EU beschlossene Mobilitätspaket I die Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer verbessern. Darin wurde unter anderem festgehalten, dass die Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit nicht in den Kabinen der Lkws verbringen dürfen, um sicherzustellen, dass die Fahrerinnen und Fahrer ausreichend Erholung erhalten. Die Fahrer verfügen außerdem über das Recht, regelmäßig in ihre Heimat zurückkehren zu können (<https://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/rueckkehrpflicht-fuer-lkw-fahrer-in-kraft-getreten.html>).

Ein solches Maßnahmenpaket ist aber nach Ansicht der Fragesteller nur so stark, wie die praktische Umsetzung dieser Maßnahmen, die ohne effiziente Kontrollen nicht funktionieren kann. Das gilt ebenso für weitere Gesetze und Regelungen im Straßengüterverkehr, wie die Kabotageregelung, die bereits vor dem Mobilitätspaket eingeführt wurden. Bei Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG), das in Deutschland für die Kontrollen im Straßengüter-

verkehr verantwortlich ist, werden immer wieder Verstöße gegen die Kabotage oder die wöchentlichen Ruhezeiten festgestellt (Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, Bundestagsdrucksache 19/23920).

Innerhalb der Branche kommt immer wieder Kritik auf, dass die durchgeführten Kontrollen nicht ausreichen würden und zudem ineffektiv seien, auch wenn das BAG in den letzten Monaten vermehrt Kontrollen durchgeführt hat (<https://epaper.tagesspiegel.de/article/59f62920c134fb7adfc22e02ff059da7a578937120dd419f7ae90cc74ce9cbf1>). So gibt es vermehrt Berichte darüber, dass Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, vor allem aus dem Ausland, Vorschriften wie das Kabinenverbot für die wöchentliche Ruhezeit, etwa an Distributionsstandorten eines großen Online-Händlers, nicht einhalten würden. Hinzu kommen weitere Themen, wie die Umsetzung des deutschen Mindestlohns für in Deutschland tätige Fahrerinnen und Fahrer (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>).

Um die Kontrollen zu verbessern und effizienter zu gestalten, soll das BAG Beichten zufolge seine Kontrollen in Zukunft mittels einer neuen „digitale(n) BAG-Kontrollarchitektur“ durchführen, über die die deutschen Kontrollstellen, wie BAG oder Zoll, besser vernetzt werden sollen (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>). Wir wollen erfragen, wie dies die zukünftigen Kontrollen beeinflussen wird und wie die Bundesregierung mit bestehenden Problemen, wie der Umgehung des Mindestlohns, umgeht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum akzeptiert der deutsche Zoll das Lohn-Spesen-Modell vieler Flotten aus Osteuropa laut Berichten (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>) und warum besteht keine Verpflichtung auf die Einhaltung des Mindestlohns ohne Abzug der Spesen?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung das Lohn-Spesen-Modell auch vor dem Hintergrund der Mindestlohnvorschrift in Deutschland?
 - b) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die Anerkennung des Lohn-Spesen-Modells innerhalb Deutschlands abzuschaffen, um die Einhaltung des Mindestlohns zu garantieren und wenn ja, wann und wenn nein, warum nicht?
2. Wie hoch ist das Bußgeld für deutsche und ausländische Unternehmen, die gegen die deutsche Mindestlohnvorgabe verstoßen?
 - a) Wie viele Unternehmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung nach einem geahndeten Verstoß gegen die Mindestlohnvorgabe, erneut dagegen verstoßen?
 - b) In wie vielen Fällen wurden Bußgelder aufgrund eines Verstoßes gegen das Mindestlohngesetz in den vergangenen fünf Jahren erteilt (bitte Anzahl Bußgelder pro Jahr)?
3. Welche Bereiche und Vorschriften werden durch das BAG im Straßengüterverkehr und im Rahmen von Betriebskontrollen bei Betrieben, die im Straßengüterverkehr tätig sind, kontrolliert?

Wie hoch fallen die Bußgelder für Verstöße gegen diese einzelnen Bereiche und Vorschriften aus und wie hat sich die Höhe der einzelnen Bußgelder in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Art des Verstoßes und Bußgeldhöhe pro Verstoß pro Jahr auflisten)?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung elektronischer Frachtbriefe für die Transport- und Straßengüterverkehrsbranche in Deutschland und wann sollen diese eingeführt werden?
5. Wie bewertet die Bundesregierung Berichte und Vorwürfe, dass bei Distributionsstandorten eines großen Online-Händlers in Deutschland Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer die Vorschriften des Mobilitätspakets I zu den wöchentlichen Ruhezeiten und dem Rückkehrrecht nicht eingehalten würden (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/die-digitalisierung-der-lkw-kontrollen>)?
 - a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über diese Vorwürfe und welche Informationen liegen der Bundesregierung dazu vor?
 - b) Plant die Bundesregierung Maßnahmen zu ergreifen, um die Umsetzung der Inhalte des Mobilitätspakets umzusetzen?
6. Mit welcher Begründung werden intelligente Tachografen erst ab 2023 verpflichtend eingeführt und wie viele Fahrzeuge in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung von einer Umrüstung betroffen sein?
7. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, dass die EU-Verordnung 615/2014 angepasst wird, um die Einführung der intelligenten Tachografen zu beschleunigen?
8. Wie genau sieht die neue „digitale BAG-Kontrollarchitektur“ aus und wie unterscheidet sie sich zu den bisherigen Kontrollmechanismen und der bisherigen Kontrollarchitektur des BAG?
 - a) Welche Verbesserungen erwartet die Bundesregierung davon?
 - b) Ab wann soll die Nutzung bundesweit etabliert sein?
9. Wie lange dauerte im Durchschnitt die Bearbeitung eines festgestellten Verstößes gegen die in Frage 3 genannten Vorschriftendurch das BAG in den letzten drei Jahren (bitte nach durchschnittlicher Bearbeitungszeit pro Verstoß pro Monat und pro Jahr auflisten)?

Berlin, den 24. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.