



HESSISCHER LANDTAG

29. 01. 2021

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 16.12.2020

Arbeitsbedingungen der Fernfahrerinnen und Fernfahrer und Antwort

Minister für Soziales und Integration

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie dem Minister des Innern und für Sport wie folgt:

Frage 1. Wie schätzt die Landesregierung die aktuellen Arbeitsbedingungen der Fernfahrerinnen und Fernfahrer ein – gerade unter Pandemie-Bedingungen?

Die Arbeitsschutzbedingungen insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer und Fahrerinnen von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse inkl. Anhänger von über 3,5 t zulässige Gesamtmasse (zGM) im gewerblichen Güter- oder Personenverkehr sind innerhalb der Europäischen Union (EU) durch europäisches Recht geregelt. Durch das Mobilitätspaket I der EU sind zahlreiche Neuregelungen im Bereich der Sozialvorschriften zum 20. August 2020 in Kraft, die insbesondere die Arbeitsbedingungen der Fahrer und Fahrerinnen verbessern sollen.

Dazu gehören z. B.

- das Verbot, die reguläre Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen,
- die Möglichkeit der Fahrerinnen und Fahrer, regelmäßig an ihren Wohnsitz oder die Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren sowie
- sichere Parkflächen.

Besondere Ausnahmen wurden für Abweichungen von den Lenk- und Ruhezeiten wegen der Pandemiesituation in Deutschland während der 2. Pandemiewelle nicht erlaubt.

In Hessen wird die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch Polizei und Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auf der Straße kontrolliert. Die Arbeitsschutzdezernate der Regierungspräsidien führen nach den Vorgaben der EU Betriebskontrollen hinsichtlich des Arbeitsschutzes und der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch.

Frage 2. Wie beurteilt die Landesregierung folgende Vorschläge der Arbeitsgruppe „Kirche für Fernfahrer“ und wie wird sie sich für die Umsetzung einsetzen:

- a) Industriegebiete nachts für die Fernfahrerinnen und Fernfahrer zu öffnen und eine Hygiene-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Kosten sollten auf die Unternehmen des Industriegebietsaufgeteilt werden, da alle Unternehmen auf LKW-Transporte angewiesen sind.
 - b) Zeitnaher Ausbau der Telematiksysteme an Rastanlagen, um das drängende Problem der Parkplätze zu lösen.
 - c) Angleichung der Löhne der Fernfahrerinnen und Fernfahrer europaweit.
 - d) Die Schaffung von mehr Übernachtungsmöglichkeiten, wenn die Lenkzeit überschritten wurde.
 - e) Bewachung der LKWs auf Rastplätzen.
 - f) Schaffung von Gesundheitszentren entlang der Autobahn.
- a) Bund und Länder haben bereits zu Beginn der Corona-Pandemie eine Initiative zur Verbesserung der Versorgung von Lkw-Fahrerinnen und -fahrern auf Rastanlagen ergriffen. Im Rahmen dieses bundesweiten Pilotprojekts wurden auch in Hessen an zwei unbewirtschafteten Rastanlagen mobile Duschcontainer aufgestellt. Seit Anfang August 2020 stehen den Fahrerinnen und Fahrern an den Rastanlagen „Auf der Nachtweide“ und „Hohe Berg“ an der A 45 unentgeltlich jeweils zehn Duschen und Waschbecken zur Verfügung. Die Anlagen sind an 365 Tagen im Jahr, täglich in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr geöffnet und werden nach jeder

Nutzung gereinigt. Die Erfahrungen der vergangenen Monate haben gezeigt, dass die Duschcontainer von den Fahrerinnen und Fahrern gut angenommen werden.

Noch bis Ende des letzten Jahres wurden die Container von Hessen Mobil betrieben. Ab Anfang 2021 wird das Sofortprogramm Duschcontainer von der Autobahn GmbH fortgeführt.

Auch abseits der Autobahnen werden über die Brancheninitiative „Logistik hilft“ an Be- und Entladestellen, Logistikzentren, Containerterminals und Umschlagbahnhöfen Dusch- und WC-Container aufgestellt, um dem Lkw-Fahrpersonal möglichst flächendeckend Zugang zu sanitären Anlagen zu gewähren.

Die Landesregierung unterstützt und begrüßt jede Initiative zur Erhöhung der Kapazitäten von Stellplätzen an Bundesautobahnen und geeigneten weiteren Standorten in der unmittelbaren Nähe zu diesen. Es existieren bereits Reservierungssysteme für Lkw-Parkstände und digitale Parkleitsysteme, die Fahrerinnen und Fahrer zu den für sie besten Lkw-Parkflächen führen. Mit Hilfe dieser digitalen Tools ist es schon heute möglich, dass beispielsweise Speditionen freie Parkflächen auf ihrem Betriebsgelände anbieten, die per App gebucht werden können.

- b) Parkraumbewirtschaftung mittels Telematik ist ein innovatives Instrument, um die Stellplatzkapazität an Rastanlagen zu erhöhen, ohne zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen zu müssen. Ende 2019 wurde die Rastanlage Taunusblick an der A 5 mit einem telematischen Parksystem ausgerüstet, das eine engere Belegung mit Lkw ermöglicht. Durch Umnutzung und Verdichtung des auf der Rastanlage verfügbaren Platzangebots konnten etwa 70 Stellplätze zusätzlich geschaffen werden.
- c) In Europa wurden durch die RL 96/71/EWG über die Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (Entsenderichtlinie) sowie die RL 2020/1057/EU zur Festlegung besonderer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und die VO (EG) 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs bereits die Rahmenbedingungen gesetzt, damit Lohndumping bei grenzüberschreitendem Güterverkehr auf Kosten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verhindert wird.

Jedoch sollen durch die Richtlinien nicht die arbeits- und sozialrechtlichen Vorgaben der einzelnen Mitgliedsstaaten untergraben werden, der nationale Schutz von Arbeitnehmerrechten soll dem nicht entgegenstehen. Denn jeder Mitgliedsstaat hat unterschiedliche ökonomische Bedingungen, die es erforderlich machen, dass die Löhne angesichts dieser jeweiligen Bedingungen einzelstaatlich festgelegt werden. Eine europaweite Angleichung der Löhne kann dadurch nicht erfolgen und auch den nationalen Gegebenheiten nicht gerecht werden.

In Deutschland ist es Sache der Tarifvertragsparteien für eine angemessene Vergütung in der Logistikbranche zu sorgen. Durch die grundgesetzlich geschützte Tarifautonomie bleibt es bei der Verantwortung der Tarifvertragsparteien. Nur hinsichtlich der Festlegung von Mindestlöhnen, auch in der Transportlogistik, kann der Staat aufgrund des Mindestlohngesetzes eingreifen und Mindeststandards in der Festlegung von Löhnen setzen. Dies wird fortlaufend durch die Mindestlohnkommission vorgenommen, die ihrer Verantwortung diesbezüglich jährlich nachkommt.

Für einen Vorstoß zur europaweiten Angleichung der Löhne von Fernfahrerinnen und Fernfahrern wären im Übrigen die europäische Kommission und das europäische Parlament zuständig. Daneben wurde der europäische Soziale Dialog als festes Verfahren in der EU durch Art 154 und 155 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankert. Definiert wird dieser von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) als „alle Arten von Verhandlungen, Konsultationen oder Informationsaustausch zwischen oder unter Vertretern von Regierungen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern über Fragen von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der Wirtschafts- und Sozialpolitik“. Aber auch der europäische Soziale Dialog ist unabhängig und beachtet die Tarifautonomie und die Gegebenheiten in jedem einzelnen Mitgliedsstaat.

Der europäische Soziale Dialog hat auch das Recht, durch die europäische Kommission in Gesetzgebungsverfahren einbezogen und angehört zu werden. Auch kann er selbst Gesetzesinitiativen mit dem Ziel der Verabschiedung von EU-Richtlinien oder EU-Verordnungen anstoßen. Diese würden dann unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gelten. Der Soziale Dialog ist demnach zu beteiligen und anzuhören, wodurch die Wechselbeziehung zwischen den Sozialpartnern einerseits, sowie zwischen den Sozialpartnern und der Politik/den Behörden andererseits abgebildet wird.

Die Landesregierung wird demnach die Tarifautonomie der Logistikbranche beachten, kann jedoch, falls die Sozialpartnerinnen und -partner für einen von ihnen ausgehandelten Tarifvertrag ein Allgemeinverbindlichkeitsverfahren anstreben, dieses auf Antrag durchführen. Dies betrifft jedoch eine nationale Regelung und keine europaweite Angleichung von Löhnen.

d) Die Verbesserung der Sicherheit von Parkflächen, auf denen Fahrerinnen und Fahrer in ihren Fahrzeugen übernachten können, ist ebenfalls Bestandteil des Mobilitätspakets Teil I. Dieser verpflichtet die Europäische Kommission sicherzustellen, dass Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Hierzu veröffentlicht die Europäische Kommission eine Liste mit zertifizierten Parkflächen, die die folgenden Ausstattungsmerkmale vorweisen:

- eine angemessene Beleuchtung und Sichtverhältnisse,
- eine angemessene Stromversorgung,
- Sie ermöglichen das Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen,
- verfügen über Kommunikationsverbindungen sowie
- eine Kontaktstelle für Notfälle.
- Sie verfügen über geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen und
- es bestehen Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken.

Die entsprechende Liste dieser Parkflächen soll auf einer amtlichen Internetseite der Europäischen Kommission veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden.

Durch diverse Maßnahmen konnten in den vergangenen zehn Jahren hessenweit an Rastanlagen mehr als 1.600 Lkw-Parkplätze zusätzlich geschaffen werden.

Zurzeit befinden sich die Anlagen Uttrichshausen-Ost (A 7), Rimberg-Nord (A 5) und Schäferborn (A 5) im Ausbau (plus 177 Stellplätze). Baurecht liegt für die Anlagen Hasselberg-West (A 7), Bad Hersfeld-Süd (A 4) und Bad Hersfeld-Nord (A 4) (plus voraussichtlich 94 Stellplätze) vor. Im Planfeststellungsverfahren befinden sich die Anlagen Pfaffenpfad (A 45), Ottersbach (A 7) und Uttrichshausen-West (A 7) (plus voraussichtlich 79 Stellplätze). In der Summe werden durch diese Maßnahmen rund 350 weitere Lkw-Stellplätze geschaffen.

Zudem ist in den kommenden Jahren der Neu- und Umbau von bis zu 26 Rastanlagen und Parkplätzen an hessischen Autobahnen vorgesehen. Das Land Hessen hat der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) bereits 2016 die dafür notwendigen Planungsaufträge erteilt.

Die Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb der Rastanlagen ging am 1. Januar 2021 auf den Bund über.

e) Die Arbeitsgruppe „Kirche für Fernfahrer“ ist an das HMdIS nicht mit Vorschlägen herangetreten. Einer Teilveröffentlichung des Magazins „Maloche – Informationen aus der Arbeitnehmer/ innen- und Betriebsseelsorge“, Nr. 2021, Herausgeber Bistum Mainz, Referat Berufs- und Arbeitswelt, die dem Internetauftritt der Katholischen Betriebsseelsorge, Diözese Rottenburg-Stuttgart entnommen wurde, beinhaltet unter der Überschrift „Konkrete Ideen und Vorschläge“ (S. 33) die Formulierung: „Wer bewacht die unbesetzten Lkws auf den Rastplätzen und schützt die Fahrzeuge vor Beschädigung, Diesel- und Ladungsdiebstahl?“¹

Die Polizei Hessen überwacht mit den Kräften der Polizeiautobahnstationen auch Parkplätze und Rastanlagen auf Bundesautobahnen, auf denen Fernfahrerinnen und Fernfahrer häufig Ruhezeiten verbringen. Dabei befinden sich insbesondere auch die Phänomene des Ladungs- und des Kraftstoffdiebstahls zum Nachteil von Fernfahrerinnen und Fernfahrern und Speditionen im polizeilichen Fokus. Neben regionalen, schutzpolizeilichen Konzepten zur Steigerung der Präsenz an relevanten Örtlichkeiten sowie zur Optimierung von Fahndungsmaßnahmen im Meldungsfall existieren eigene kriminalpolizeiliche Konzeptionen, die auch täterorientierte Ermittlungsansätze umfassen und zentral durch das Hessische Landeskriminalamt koordiniert werden.

f) Laut Erhebungen des Bundesamtes für Güterverkehr wächst der Anteil von osteuropäischen, insbesondere von polnischen, tschechischen und rumänischen Speditionen an den auf deutschen Fernstraßen gefahrenen Mautkilometern stetig. Dies bedeutet für die Einrichtung von Gesundheitszentren für Fernfahrerinnen und Fernfahrer nicht nur die Vorhaltung von verschiedenen, grundversorgenden gesundheitlichen Einrichtungen wie Arztpraxen, Apotheken und Hilfsmittelbringer. Vielmehr müssen diese Dienstleistungsunternehmen in den osteuropäischen Sprachen kundiges Fachpersonal oder Dolmetscherinnen und Dolmetschern vorhalten, damit die Kommunikation bei der medizinischen Diagnostik und Vermittlung des Therapievorschlags funktioniert. Auch wäre eine vertiefende Diagnostik durch weitere Gesundheitsdienstleister an anderen Standorten, wie z. B. Radiologiepraxen, oder eine Langzeittherapie von chronischen Erkrankungen aufgrund des engen Zeitfensters und der hohen Mobilität der

¹ https://betriebsseelsorge.de/sites/default/files/media/docs/Fernfahrer-Seiten%20aus%20Maloche%202021-Stand%2015.12..korr_0.pdf, vgl. Anlage

Personengruppe nur schwer durchführbar. Um eine qualitätsgesicherte Gesundheitsversorgung für diese Personengruppe zu organisieren, müsste ein bundesweites Netz von Gesundheitszentren geschaffen werden, die untereinander telemedizinisch vernetzt sind.

Aufgrund der Arbeitsbedingungen im straßengebundenen Gütertransport dürfte eine gesundheitliche Versorgung im Wesentlichen in den Ruhezeiten der Fernfahrerinnen und Fernfahrer stattfinden. Dies bedeutet, die Öffnungszeiten eines auf diesen Personenkreis spezialisierten Gesundheitszentrums würden überwiegend in den Randzeiten der gesundheitlichen Versorgung, abends und des nachts, erfolgen müssen, in dem üblicherweise ausschließlich der Ärztliche Bereitschaftsdienst tätig ist. Ob für ein solches Unternehmensmodell die rechtlichen Voraussetzungen eines lokalen Sonderbedarfs im Sinne von § 36 der Bedarfsplanungs-Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses gegeben sind, müsste der Zulassungsausschuss von Krankenkassen und Kassenärztliche Vereinigung Hessen prüfen. Sofern diese Voraussetzungen nicht gegeben wären, müssten freie Arztstühle in dem jeweiligen Planungsbereich für diese Versorgungsform genutzt werden, die dann aber der gesundheitlichen Versorgung der Wohnbevölkerung wegen des schlechten, verkehrstechnischen Zugangs solcher Gesundheitszentren praktisch entzogen würden.

Bei der Bewertung darf auch nicht vergessen werden, dass die Dienstleistungen eines Gesundheitszentrums von freien Berufen – also Selbständigen – erbracht werden, die nach unternehmerischen Aspekten ihre Niederlassung an z.B. einem Autobahnrasthof prüfen müssten. Die Landesregierung schätzt die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen eher als schwierig ein. Die Einnahmen eines solchen Unternehmens sind nur schwer kalkulierbar. Eine Prognostizierung, wie viele durchreisende Patientinnen und Patienten ein Gesundheitszentrum an der Autobahn regelhaft aufsuchen würden, ist aufgrund fehlender Erfahrungswerte schwierig. Im Gegenzug ist ebenso unklar, welche Betriebskosten von Seiten des Bundes geltend gemacht werden, wenn auf dem Gelände der Bundesautobahn ein neues Gebäude errichtet bzw. vermietet werden soll. Die Rahmenbedingungen müssten mit den entsprechenden Bundesbehörden abgestimmt sein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Landesregierung den Vorschlag der Arbeitsgruppe „Kirche für Fernfahrer“ grundsätzlich begrüßt. Sie sieht aber aufgrund der geschilderten Umstände erhebliche Schwierigkeiten, diesen Vorschlag zu realisieren.

Wiesbaden, 27. Januar 2021

Kai Klose