
PresseMitteilung

ACE Auto Club Europa e.V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Rainer Hillgärtner
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Tel.: 0711 / 53 03-266/277
Fax: 0711 / 53 03-288
www.ace-online.de
E-Mail: presse@ace-online.de

49. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2011

Arbeitskreis V: „Lkw: Motor der Wirtschaft oder ‚rollende Bombe‘“

ACE und Verdi kritisieren „Verkehrspolitik auf dem Abstellgleis“

Stuttgart / Goslar (ACE) 26.–28. Januar 2011 – Angesichts einer ungebremsten Zunahme des straßengebundenen Gütertransports und der damit verbundenen wachsenden Belastungen für Mensch und Umwelt haben der *ACE Auto Club Euro* und die Gewerkschaft *Verdi* einen sozialen und ökologischen Kurswechsel in der Verkehrspolitik verlangt. In einer auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar veröffentlichten gemeinsamen Erklärung betonten Verdi und ACE, im Bereich Güterverkehr und Logistik müsse das Ziel lauten: So viel Lkw-Verkehr wie nötig und so viel Schienenverkehr wie möglich. Davon sei die herrschende Verkehrspolitik der Bundesregierung allerdings meilenweit entfernt. Der Regierungskoalition mangle es allzu häufig an gestalterischem Ehrgeiz, stattdessen verwalte sie nur den Status quo und bevorzuge im Zweifel einseitig die Interessen der Transportwirtschaft, kritisierten der Autoclub und die Gewerkschaft. Es könne der Eindruck entstehen, dass der noch von der Vorgängerregierung gemeinsam mit der Verkehrsbranche entwickelte ambitionierte Masterplan für Güterverkehr und Logistik von Schwarz-Gelb aufs politische Abstellgleis verfrachtet worden sei. Dieses Gesamtkonzept sei mit dem 2010 vorgestellten „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ verwässert worden. Gleichwohl erwarten ACE und Verdi von der Bundesregierung eine spürbare Hinwendung zu einer konzeptionellen und aufgeschlosseneren Verkehrspolitik. Die Herausforderungen im Straßengüterverkehr gehörten jetzt beherzt angepackt. Andernfalls drohe im gewerblichen wie im privaten Verkehr bald ein Stillstand auf den Straßen im Lande.

ACE und Verdi legten in Goslar einen neun Punkte umfassenden Forderungskatalog vor. Darin wird unter anderem vorgeschlagen, verkehrstelematische Einrichtungen für den Transport- und Logistiksektor weiter auszubauen, um den Güterverkehr effizienter und ökologischer zu gestalten. Lkw müssten verstärkt auch mit Unfälle verhütenden Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet werden. Auf diesem Gebiet mangle es vielen Speditionen häufig an der notwendigen Investitionsbereitschaft. Die Einführung und der Gebrauch moderner Fahrzeugtechnik dienen den Berufskraftfahrern und den Speditionsunternehmen gleichermaßen. Das gelte auch bei der Ausrüstung von Lkw mit Winterreifen.

Lkw mit Überlänge, sogenannte Gigaliner, lehnen Verdi und ACE strikt ab. Die mit der Nutzung dieser Fahrzeugkategorie verbundenen Nachteile seien ungleich größer als die davon erhofften Vorteile.

Nachts mit 2-Mann-Besatzung im Führerhaus

Im Interesse einer besseren Ladungs- und Transportsicherheit sollten wie im Bereich des Cargo-Luftverkehrs bereits üblich extra Lademeister unter anderem mit Aufgaben der Steuerung und Überwachung betraut werden. Ein entsprechendes Berufsbild müsse noch entwickelt werden.

Für Lkw-Fahrer gehören nach Ansicht von ACE und Verdi die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten an die neuesten Erkenntnisse der Arbeitsmedizin angepasst. Fragen der konkreten Umsetzung müssten diskutiert werden. Beide Interessenverbände forderten außerdem, dass bei Nachtfahrten künftig eine 2-Mann-Besatzung vorzusehen ist.

Zugleich müsse es bei Verstößen gegen Sozialvorschriften für das Fahrpersonal zu schärferen Sanktionen kommen. Auch selbstständige Kraftfahrer dürfen nach Ansicht von ACE und Verdi nicht länger von den EU-Richtlinien zur Regelung der Arbeitszeit im Straßenverkehr ausgeschlossen bleiben. Manipulationen an digitalen Tachografen sind besonders scharf zu ahnden und bei systematischer Gefährdung der Sicherheit müsse den fraglichen Speditionen die Gewerbelizenz entzogen werden, verlangten Verdi und ACE.

Nachstehend der Forderungskatalog der Gewerkschaft und des Autoclubs im Einzelnen:

1. Intelligente Verkehrsleitsysteme ausbauen

Wir fordern den zügigen Ausbau intelligenter Verkehrsleit- und Navigationssysteme. Insbesondere Spezialverkehre sollen verkehrstelematische Einrichtungen nutzen können und mit moderner On-Bord-Technik ausgestattet werden. Navigationssysteme sollen dem Fahrer beispielsweise unter Einbeziehung aller relevanter Straßen-/Baustellendaten sowie unter Berücksichtigung von Witterungseinflüssen und des Verkehrsaufkommens eine optimale Route empfehlen. Folgeschritte, wie etwa die Anmeldung von Gefahrguttransporten mittels moderner IT-Technik, sind zu gegebener Zeit zu prüfen. Das gilt entsprechend auch für die Berücksichtigung von Anforderungen etwa für Spezialverkehre mit hoher Last oder Überbreite. Das lange geplante europäische Satellitensystem Galileo und die sogenannte RFID-Technik bieten der gesamten Transportbranche neue Chancen, um wirtschaftlich effiziente und ökologisch wirksame Logistiklösungen für die Zukunft zu entwickeln.

2. Fahrzeugtechnik weiter modernisieren

Wir fordern den Einbau weiterer moderner Fahrer-Assistenzen. Die On-Bord-Technik sollte dem Fahrer in Zukunft beispielsweise Auskunft geben über das Gesamtgewicht, die einzelnen Achslasten und die Ladungsverteilung/Neigung seines Fahrzeugs. Grobe Fehlbeladungen oder Beladungsverteilungen können so rechtzeitig erkannt und im Interesse der Unfallverhütung korrigiert werden.

3. Güterverkehr ohne Gigaliner

Gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) engagieren wir uns gegen die Zulassung von Gigalinern/Euro-Combis sowie gegen Feldversuche mit Lang-Lkw. Nach unserer Auffassung werden ein länderübergreifender Feldversuch mit Lang-Lkw (Giga-Liner) und ein späterer flächendeckender Einsatz den Güterverkehr nicht zukunftsfähiger machen, die Nachteile dieses Transportkonzepts sind ungleich größer als die davon erhofften Vorteile. Vielmehr wird der Verdrängungswettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verstärkt. Alles in allem lässt sich mit dem Gigaliner-Konzept kein Effizienzgewinn erzielen. Auch mangelt es an einem ausreichenden Beitrag für Umweltverträglichkeit im Güterverkehr. Es ist mit einer verstärkten Verlagerung des Transportvolumens auf die Straße zu rechnen.

Außerdem ist die deutsche Verkehrsinfrastruktur für Lang-Lkw nicht ausgelegt (z.B. aufgrund enger Kurvenradien, vieler Brücken, räumlich begrenzter Kreisverkehre, zu knapp bemessener Stellplätze, unübersichtlicher Einmündungen) und eine Umrüstung der dringendsten Infrastrukturbestandteile dürfte Kosten in Milliardenhöhe verursachen, was zulasten der Steuerzahler ginge, während ein nutzniebender Teil des Transportsektors zusätzlich Gewinne davontrüge .

4. Berufslaufbahn „Lademeister“ auf den Weg bringen

Ladungssicherung wird immer wichtiger. Von einer noch zu bestimmenden Fuhrparkgröße an fordern wir die Einstellung eines Lademeisters, der – ähnlich wie in der Luftfracht schon üblich – optimierte Loadsheets vorbereitet und eine sachgemäße Beladung der Fahrzeuge überwacht. Ein dafür geeignetes Berufsbild ist noch zu entwickeln.

5. Lenk- und Ruhezeiten an moderne arbeitsmedizinische Erkenntnisse anpassen (Biorhythmus/Nachtfahrten)

Einer Diskussion über die praktische Anpassung der bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregelungen an moderne arbeitsmedizinische Erkenntnisse stehen wir offen gegenüber. Für den Nachtverkehr fordern wir eine 2-Mann-Besatzung im Cockpit.

6. Sozialvorschriften besser überwachen

Wir befürworten mehr wirksame Kontrollen und schärfere Sanktionen bei Verstößen gegen Sozialvorschriften für das Fahrpersonal.

Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) wurden von Verdi wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die konsequente Überprüfung der Sozialvorschriften Voraussetzung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist. Im Masterplan Güterverkehr und Logistik wurde die Durchsetzung der Sozialvorschriften festgeschrieben. Im aktuellen Aktionsplan des Bundesverkehrsministeriums wurde die Verdi-Forderung nach einer verstärkten Überwachung der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr bekräftigt. Das Ministerium hat auch erkannt, dass die Durchsetzung der Schutzgesetze maßgeblich zur allgemeinen Verkehrssicherheit, zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und zum Schutz des Fahrpersonals am Arbeitsplatz mit beiträgt. Es ist vorgesehen, dass gemeinsam mit den Betroffenen Vorschläge zur Ausbildung, zur Verbesserung des Kontrollkonzeptes und zur Durchführung von Sonderkontrollen erarbeitet werden soll.

Das BAG wird auch in Zukunft eine regelmäßige Auswertung der Kontrollergebnisse veröffentlichen. Vorrangiges Ziel sei allerdings nicht eine Verstärkung der Kontrollen, sondern eine bessere Einhaltung der Vorschriften durch eine Kombination von Information und Aus- und Weiterbildung. Dass das Bundesverkehrsministerium eine Verstärkung der Kontrollen als vorrangiges Ziel nicht für erforderlich hält, wird von Verdi kritisiert, denn mit einer „Kombination von Information und Aus- und Weiterbildung“ alleine ist dem Problem der Verstöße gegen die Sozialvorschriften nicht beizukommen. Dies gelingt nur mit mehr und effektiven Kontrollen sowie schärferen Sanktionen gegenüber Arbeitgeber und Auftragsgeber.

Hierbei erscheint eine Orientierung an den höchsten Bußgeldern in anderen EU-Staaten wünschenswert. Die erforderliche personelle und finanzielle Ausstattung für die Kontrollen muss der Gesetzgeber den Aufsichtsbehörden zur Verfügung stellen.

7. EU-Arbeitszeitrichtlinie: selbstständige Berufskraftfahrer einbeziehen

Die EU-Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, sieht ab dem 23. März 2009 die Einbindung von selbstständigen Berufskraftfahrern in den Geltungsbereich vor. Ohne Einbeziehung der selbstständigen Fahrer würde die EU-Kommission von den Zielen im Artikel 1 der Richtlinie 2002/15/EG abweichen, der die Sicherung sozialer Standards, der Verbesserung des Gesundheitsschutzes, der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen und der Erhöhung der Straßensicherheit vorsieht.

Nach der ersten Zurückweisung des EU-Kommissionsvorschlags im Europäischen Parlament (EP) in der vergangenen Legislaturperiode wurde am 16. Juni 2010 erneut darüber beraten und das EP hat die Vorstellungen der EU-Kommission (Nichteinbeziehung der Selbstständigen) zurückgewiesen. Die Bundesregierung sieht jedoch keine Veranlassung, selbstständige Fahrer in den Anwendungsbereich der EU-Arbeitszeitrichtlinie mit einzubeziehen und dies in nationales Recht umzusetzen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dies im Interesse der Verkehrssicherheit schnellstmöglich nachzuholen. Die EU-Arbeitszeitrichtlinie muss auch für Selbstständige gelten.

8. EU-Sozialvorschriften – Manipulationen des digitalen Tachografen scharf ahnden

Preis und Termindruck in der Transportbranche führen oftmals dazu, dass die Sozialvorschriften für das Fahrpersonal nur unzureichend beachtet werden. In einer Grauzone bewegen sich teilweise die selbstständigen (scheinselbstständigen) Fahrer, denn sie unterliegen nur der Eigenkontrolle. Hier muss der Gesetzgeber Klarheit schaffen.

Die Verordnung (Artikel 10, VO-Nr. 2006/561/EG) stellt klar, dass das Unternehmen die Arbeit der Fahrer so planen muss, dass die entsprechenden Vorschriften eingehalten werden können. Auch hat das Unternehmen regelmäßig zu prüfen, ob die Sozialvorschriften eingehalten worden sind.

Das Unternehmen und deren Disponenten dürfen dem Fahrer keine Zeitvorgaben machen, die gegebenenfalls nur durch Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten oder gegen andere gesetzliche Bestimmungen erfüllt werden können. Auch darf der Fahrer nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Fahrstrecke und der beförderten Gütermenge entlohnt werden. Des Weiteren dürfen keine Prämien oder Zuschläge bezahlt werden, soweit diese die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigen könnten. Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften und gegen weitere Verordnungen werden als Ordnungswidrigkeiten geahndet und die Höhe der Bußgelder richtet sich nach dem Fahrpersonalgesetz. Sie betragen für den Unternehmer oder Auftraggeber bis zu 15.000 €.

Die Einhaltung der Verordnung wird mit einem digitalen Aufzeichnungsgerät kontrolliert, das seit Mai 2006 für alle Fahrzeuge vorgeschrieben ist, die in den Geltungsbereich der Rechtsvorschrift fallen. Der Untersuchungsbericht der EU-Kommission im Mai 2009 hat ergeben, dass Manipulationen möglich sind und im Straßenverkehr nachweislich vorgenommen werden. Ebenso weisen die Sanktionssysteme in den Mitgliedsstaaten große Unterschiede und die europäischen Regelungen unpräzise Formulierungen auf. Wir fordern eine schnelle Harmonisierung der Sanktionssysteme.

9. Lizenzentzug bei systematischer Gefährdung der Sicherheit

Unternehmern und Unternehmen, die ihre Produktionsmittel sozusagen als „Waffe“ gegen die Sicherheit auf Deutschlands und Europas Straßen einsetzen, gehört das Handwerk gelegt. Wir fordern ein Kollektiv-Punktekonto in Flensburg, also die Einbeziehung der Fuhrparks in die Erfassung von „punktebewehrten“ Verkehrsverstößen. Lässt sich aus dem kollektiven Punktekonto darauf schließen, dass die Missachtung der Regeln zum auch wettbewerbsverzerrenden Geschäftsmodell eines Unternehmens gehört, ist als letztes Mittel eines zu erarbeitenden Sanktionskataloges einem solchen Unternehmen die Gewerbeerlaubnis zu entziehen.