

Stellungnahme des DGB und der Mitgliedsgewerkschaften

zum Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU:
Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

Impressum

Herausgeber:

DGB Bezirk Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt

Otto-Brenner-Str. 7

30159 Hannover

www.niedersachsen.dgb.de

verantwortlich: Lars Niggemeyer

Stand: Januar 2019

Mitgliedsgewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbundes:

- IG Bauen-Agrar-Umwelt
- IG Bergbau, Chemie, Energie
- EVG - Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft
- IG Metall
- Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten
- Gewerkschaft der Polizei
- ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

Der DGB begrüßt die Absicht der Fraktionen von SPD und CDU, die Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs zu verbessern. Angesichts der in weiten Bereichen schlechten Arbeits- und Sicherheitsbedingungen im Straßengüterverkehr ist eine solche Initiative dringend nötig.

Mehr als 3.000 Menschen wurden 2017 auf deutschen Straßen bei Unfällen wegen Übermüdung verletzt oder getötet - deshalb sind faire Regeln für Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern so wichtig. Die Realität sieht leider anders aus:

Beschäftigte im Europäischen Straßentransport haben heute oftmals mit sehr schlechten Arbeitsbedingungen zu kämpfen. Dazu gehören vor allem das unfreiwillige Verbringen der Ruhezeit in der Fahrerkabine, das Übernachten (auch an Wochenenden) auf Rastplätzen, überlange Lenkzeiten bei fehlender Möglichkeit zur Heimkehr, niedrige Löhne aufgrund der Infragestellung der Pflicht zur Mindestlohnzahlung für Transportbeschäftigte aus anderen EU- Staaten (-> dazu auch laufende EuGH- Verfahren gegen Deutschland und Österreich), Unterschlagung von Lohnanteilen und Sozialversicherungsbeiträgen durch Arbeitgeber, die durch illegale Wettbewerbspraktiken und Ausbeutung der Beschäftigten auf dem Markt bestehen - Briefkastenfirmen, Subunternehmen und undurchsichtige Unternehmensstrukturen sind im EU- Transportmarkt weit verbreitet.

Diese unhaltbaren Zustände im Straßengüterverkehr müssen ein Ende haben. Aus Sicht des DGB sind daher grundlegende Maßnahmen in den folgenden drei Bereichen erforderlich:

1. Ausweitung von Kontrollen

Zurzeit finden Kontrollen sowohl auf der Straße als auch in den Betrieben statt. An beiden Orten besteht erheblicher Ausweitungsbedarf:

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

Straßenkontrollen:

Auf der Straße werden Kontrollen durch die Polizei und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführt. Hierbei wird ein einzelnes Fahrzeug unter anderem auf die aktuelle Einhaltung (aktueller Tag und vorausgegangene 28 Kalendertage) der Lenk- und Ruhezeitvorschriften kontrolliert. Die Kontrolldichte ist jedoch viel zu gering. Die Landesregierung muss die eigene Polizei verstärkt für Kontrollen einsetzen. Dafür müssen der Polizei auch die erforderlichen personellen und sachlichen Ressourcen bereitgestellt werden. Auch auf Bundesebene muss das Personal für die Kontrolldienste analog zur Zunahme der Fahrten mit internationaler Beteiligung aufgestockt werden

Betriebskontrollen:

In den Betrieben werden durch die Aufsichtsbehörde (Gewerbeaufsicht) systematische Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr durchgeführt. In der Regel werden bei diesen Kontrollen der gesamte Fuhrpark oder größere Teile des Fuhrparks über einen längeren Zeitraum kontrolliert. Insbesondere soll durch diese Kontrollen die ordnungsgemäße Disposition der eingesetzten Fahrzeuge und Fahrer durch den Unternehmer, Verkehrsleiter und Disponenten überprüft werden. Die Gewerbeaufsicht ist personell massiv unterbesetzt. Arbeitszeitkontrollen finden in den Betrieben faktisch kaum statt. Das Land muss hier in Zukunft deutlich mehr Personal vorhalten um regelmäßige Kontrollen durchzuführen.

2. Nachhaltige Fachkräftegewinnung

Eine aktuelle Studie des WSI kommt zu folgenden Ergebnissen:

„ Die Arbeit von LKW-Fahrern ist hart und schlecht bezahlt: Der ständige Termindruck bringt die Fahrer regelmäßig in Konflikt mit gesetzlichen Vorschriften und führt zu

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

Stress (Bundesamt für Güterverkehr 2017, S. 27). Trotz der hohen Arbeitsbelastung arbeiteten 2016 rund 68 Prozent der Fahrer mindestens 40 Stunden pro Woche (Statistisches Bundesamt 2017). Schon die durchschnittliche bezahlte Arbeitszeit der vollzeitbeschäftigten Fahrer (Männer, Fachkräfte) lag 2017 bei 43,2 Wochenstunden (Statistisches Bundesamt 2018, S. 87). Etwa 27 Prozent der Fahrer mussten 2016 normalerweise sogar länger als 45 Stunden arbeiten (Statistisches Bundesamt 2017). Angesichts der langen Arbeitszeiten, des hohen Arbeitsdrucks und sonstiger schlechter Arbeitsbedingungen (Staub, Verkehrsdichte, Lärm) können Zusammenhänge mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen wie etwa Bluthochdruck und Erkrankungen des Muskel- und Skelettsystems nicht verwundern (Bundesamt für Güterverkehr 2017, S. 23 f.). Die niedrigen Löhne bieten in diesem Beruf sicherlich keine Kompensation für die schlechten Arbeitsbedingungen. Der Anstieg der Bruttostundenlöhne seit 2012 fiel im Vergleich zur Gesamtwirtschaft unauffällig, aber gegenüber den anderen hier verglichenen Niedriglohnbranchen schwach aus. Dies deutet darauf hin, dass die Ausweitung des Arbeitsangebotes durch Fahrer aus dem EU-Ausland die Lohnentwicklung gedämpft hat. Zieht man nun in Betracht, dass sich die Stundenlöhne der Fachkräfte und der Angelernten nur um gut 70 Cents unterscheiden und der Lohnanstieg bei den Angelernten auch noch höher ausfiel als bei den Fachkräften, wird deutlich, dass es oftmals darum geht, jemanden mit einem LKW-Führerschein zu finden, der bereit ist für wenig Geld zu fahren. Wenn sich die Verkehrsdienstleister in besonderem Maße eine Erleichterung der Zuwanderung (DIHK 2018b, S. 28) wünschen, dann soll dies den Zugang zu weiterem günstigen Personal, z. B. aus der Ukraine, sichern, um die Löhne weiterhin niedrig halten.“ (WSI Report Nr. 41, August 2018, Autor: Eric Seils)

Vor diesem Hintergrund der schlechten Arbeitsbedingungen sind die Probleme einiger Betreiber bei der Besetzung offener Stellen hausgemacht. Lediglich 30 Prozent der Berufskraftfahrer geben an, dass in ihrem Betrieb ein Tarifvertrag gilt. Berufskraftfahrer in Betrieben mit Tarifvertrag erhalten im Durchschnitt 17 Prozent mehr Entgelt und

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

wesentlich häufiger Urlaubs- oder Weihnachtsgeld als ihre Kollegen in nicht tarifgebundenen Betrieben. Zudem haben sie deutlich kürzere Wochenarbeitszeiten. Ohne Tarifbindung können Betriebe nicht erwarten, gutes Personal zu finden.

3. EU Mobilitätspaket

Im Mai 2017 hat die Europäische Kommission ihren Richtlinienentwurf für ein Paket zur umfassenden Neuregulierung verschiedener Gesetzgebungen im Europäischen Straßenverkehr (Mobility Package) vorgestellt. Dieses Paket beinhaltet sowohl verkehrspolitische als auch arbeits- und sozialpolitische Legislativvorschläge, mit denen unter anderem eine Revision der Richtlinie zur Sozialgesetzgebung im Straßentransport in Verbindung mit einer lex specialis zur Arbeitnehmerentsendung im Straßentransportsektor, eine Revision der Vorschrift zu Fahrt- und Ruhezeiten und eine Revision der Regulierungsvorschrift zu Tachographen verbunden sind.

Die vorgesehenen Inhalte des Straßenverkehrspakets stellen angesichts der großen bestehenden Probleme jedoch keine Abhilfe in Aussicht. Sie zielen stattdessen auf eine weitergehende Liberalisierung des Transportmarktes, auf eine Aufweichung bestehender Schutzstandards für Beschäftigte und damit auf eine Verschlechterung der ohnehin schlechten Beschäftigungsbedingungen:

- Die überarbeitete EU- Entsenderichtlinie soll die Beschäftigungsbestimmungen der entsandten Beschäftigten in der EU regeln und unter anderem einen Lohn garantieren, der sich am Mindestlohn bzw. weiteren Lohnbestandteilen des Ziellandes der Entsendung orientiert. Sie ist als Mindestrichtlinie gedacht, über die Mitgliedsstaaten zwar hinausgehen dürfen, deren Bestimmungen sie aber nicht unterschreiten dürfen. Durch den Vorschlag einer mehrtägigen Aussetzung der Entsenderichtlinie für Straßentrans-

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

portbeschäftigte wird die Idee eines einheitlichen sozialen Mindestschutzstandards für Löhne, Urlaub und Arbeitsbedingungen jedoch ad absurdum geführt.

- Die Wahrnehmung ist, dass künftig entsandte Beschäftigte, die ohnehin häufig genug Beschäftigte zweiter Klasse im Vergleich zu den Arbeitsbedingungen heimischer Arbeitnehmer sind, noch einmal unterteilt werden in Entsandte mit vollen und mit begrenzten Entsendeansprüchen. Das ist grundsätzlich abzulehnen. Ebenso wird durch dieses Vorhaben ein Signal gesetzt: bestimmte Sektoren und Branchen dürfen darauf hoffen, auf dem Binnenmarkt „günstigere“ Wettbewerbsbedingungen zu erhalten und weniger Lohnkosten und Sozialabgaben zu meistern. Insbesondere jene Arbeitgeber, die bereits seit Jahren durch Umgehungsstrategien versuchen, Wettbewerbsvorteile auf Kosten ihrer Beschäftigten zu erringen, werden durch das Paket begünstigt.
- Unter Kabotage versteht man den Gütertransport ausschließlich in einem anderen Land im Anschluss an einen internationalen Transport. Das Mobility Package zielt darauf, dieses Geschäftsmodell zu erleichtern. Die Folge wäre ein erleichterter Marktzugang für Unternehmen, die sich Lohn- und Sozialdumpingpraktiken bedienen, und ein zusätzlicher Druck auf jene Arbeitgeber, die faire und tarifvertraglich abgesicherte Arbeitsbedingungen anbieten.
- Die im Paket vorgesehenen Abänderungen der Ruhe- und Lenkzeiten zielen einseitig auf Flexibilisierung von Arbeitszeiten. Sie sind damit klar arbeitgeberfreundlich ausgerichtet. Es liegt auf der Hand, dass bestimmte Arbeitgeber versuchen werden, durch Umgehungsstrategien eine möglichst hohe Arbeitsleistung ihrer Fahrer bei Vernachlässigung von Ruhezeiten zu erzielen. Es ist schon gegenwärtig ein massives Problem, dass Ruhezeiten oft unzulässig verlängert werden und Fahrer nur unzureichende Ausgleichszeiten erhalten. Dies ist sowohl mit Blick auf die Sicherheit im Straßenverkehr als auch auf die Beschäftigungsbedingungen und die Gesundheit am Arbeitsplatz kritisch zu sehen. Unauflösbar verbunden mit dieser Frage ist zudem die bereits weit verbreitete Praxis, Fahrer oft auf Autobahnrastplätzen mit inexistenten Hygienestandards

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

übernachten zu lassen und ihnen keine regelmäßigen Rückkehrmöglichkeiten in Aussicht zu stellen.

Vor diesem Hintergrund sind aus Sicht des DGB folgenden Änderungen dringend erforderlich:

Die Öffnung der Entsenderichtlinie für sektorspezifische Ausnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist auf keinen Fall akzeptabel. Die Schutzbestimmungen der Richtlinie müssen für alle entsandten Beschäftigten gelten. Kein Sektor und keine Berufsgruppe dürfen ausgenommen werden. Die Anwendung des Mindestlohns im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist europarechtlich konform.

Der DGB fordert für alle Fahrten mit internationaler Beteiligung, egal ob Kabotage, kombinierter oder grenzüberschreitender Verkehr, gleiche Regeln. Alle Regelungen des Mobilitätspakets müssen auch für Kleinbusse und leichte LKWs bis 3,5 t gelten.

Briefkastenfirmen müssen entschlossener bekämpft werden. Der DGB unterstützt deshalb ein europaweites Risikoeinstufungssystem für auffällige Unternehmen. Die Zulassungsanforderungen müssen verschärft werden.

Rahmenbedingungen des LKW-Verkehrs verbessern,
Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen
Drs. 18/1535

Der DGB fordert, dass neue LKWs auf dem Stand der Technik ausgerüstet sein müssen und der Smart Tachograph 2020 in allen Fahrzeugen im internationalen Transport eingebaut sein muss. Unternehmen, denen Regelverstöße nachgewiesen werden, müssen zum sofortigen Einbau digitaler Tachographen verpflichtet werden.

Der DGB hält die Überwachung der CO₂-Emissionen von LKWs, Bussen und Reisebussen für einen notwendigen Schritt zu mehr Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller, verbesserter Energieeffizienz und CO₂-Einsparungen, fordert aber eine regelmäßige Beschäftigungsbilanz.