



Rede von Thomas Lutze zu Protokoll gegeben am 09.03.2017

Rede von Thomas Lutze, 09. März 2017

Die Erteilung nationaler güterkraftverkehrsrechtlicher Zulassungen erfolgt bislang für bis zu zehn Jahre. Bei einer Verlängerung ist diese bisher aber unbefristet zu erteilen. Dass dies nun, in Übereinstimmung mit dem EU-Recht, dahin gehend geändert werden soll, auch diese nur für zehn Jahre zu erteilen, ist sinnvoll.

Verstöße von Güterkraftverkehrsunternehmen werden bislang nicht in der Verkehrsunternehmensdatei beim BAG geführt, sondern an zwei anderen Stellen gespeichert, um Dopplungen zu vermeiden. Die EU hat nun vorgeschrieben, dass klar definierte, schwerste Verstöße in diese Datei aufzunehmen sind. Dies anzupassen war notwendig.

Im Entschließungsantrag der Koalition werden eine Reihe sinnvoller Dinge gefordert, die über den Änderungsantrag hinausgehen. Dem können wir bis auf eine Ausnahme zustimmen. Dass es sich hierbei jedoch ausgerechnet um die wöchentlichen Ruhezeiten handelt, ist äußerst bedauerlich. Im Antrag wird sich dafür ausgesprochen, entgegen dem mit dem Änderungsantrag eingeführten klaren Verbot, die Regelungen auf EU-Ebene dahin gehend

zu regeln, dass wöchentliche Ruhezeiten im Fahrerhaus verbracht werden können. Die Ruhezeiten im Fahrerhaus sollen zwar verkürzt werden, dennoch reicht diese Regelung nicht aus.

Verdi hat in der Anhörung des Verkehrsausschusses zu Recht darauf hingewiesen, dass der Änderungsantrag der Koalition nicht ausreichend ist. Die Formulierung, dass „nicht geeignete Schlafmöglichkeiten“ sanktioniert werden sollen, ist alles andere als rechtssicher. Der Bundesrat hat einen Vorschlag gemacht, der dies eindeutig in einem neuen Paragraphen definiert hätte. Dem hätte man folgen sollen.

Zur Verbringung der wöchentlichen Ruhezeiten hatten wir ein Berichterstattergespräch, bei dem Frau Staatssekretärin Bär auf Zeit spielen wollte, während sich alle vier Fraktionen dafür aussprachen, den untragbaren Zuständen insbesondere in Grenznähe zu Belgien und Frankreich einen Riegel vorzuschieben. Wir begrüßen daher, dass diesbezüglich nun zumindest überhaupt etwas geschieht. Da sowohl die Unternehmen als auch die Fahrer bestraft werden können, bleibt unklar, inwieweit die Haftungsfrage geregelt ist: Wer muss bei Vergehen etwas zahlen? Es wäre durchaus möglich gewesen, lediglich die Unternehmen haften zu lassen. Bei Verstößen könnte das Fahrzeug dann so lange festgehalten werden, bis das Unternehmen die Buße hinterlegt hat. So sind jetzt jedoch Streitigkeiten über das Verursachen der Verfehlungen vorprogrammiert. Besser wäre es gewesen, den Weg des Bundesrates zu gehen, der dies explizit als Verbot regeln will und Sanktionen zudem nur für Unternehmen, nicht auch für Fahrer, einführen möchte.

In etwa zwei Monaten ist ein Urteil des EuGH zur Frage der Reichweite des EU-Rechts zu erwarten. Auch nach der Anhörung ist mir nicht klar, warum

man das Urteil nicht einfach abwartet und dann schaut, was national zu regeln ist.

Der Entschließungsantrag beschreibt in seinem Feststellungsteil zutreffend die schwierige Situation des nationalen Güterkraftverkehrs. Es sei an dieser Stelle der Hinweis erlaubt, dass man bei Kroatien keinen Gebrauch von der Möglichkeit gemacht hat, die dortigen Unternehmen weiter von der Kabotage auszuschließen. Dies wird mit dem Gesetzentwurf nachvollzogen, ist aber bereits seit Sommer 2015 wirksam. Hier hat man sich also weitere Konkurrenz sozusagen ins Haus geholt.

Den Prüfauftrag hinsichtlich der verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten, die eben doch in der Fahrerkabine verbracht werden dürfen, also die Umläufe von zwei auf drei Wochen im EU-Recht zu verankern, sehen wir kritisch. Deswegen enthalten wir uns bei diesem Antrag, auch wenn wir allen weiteren Forderungen zustimmen können.

Die Durchsetzung des Mindestlohns ist uns natürlich ebenfalls ein großes Anliegen. Deswegen begrüßen wir die Anpassung der Meldepflichten. Der Prüfauftrag an dieser Stelle ist allerdings zu schwach.