

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Dr. Stefan Ruppert, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Sicherheit auf deutschen Autobahnen – Regulierung von Kleintransportern mit Schlafplatz**

Kleintransporter mit Schlafplatz und unter 3,5 Tonnen setzen die deutsche Logistikbranche zunehmend unter Druck. Aufgrund ihres Gewichtes unterliegen sie nicht den gleichen gesetzlichen Bestimmungen wie Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Ohne verpflichtende Fahrtenschreiber, oft ohne Transportsicherung und mit zumeist niedrigsten Sozialstandards sind diese gewerblich täglich auf deutschen Autobahnen unterwegs. Der dadurch entstehende Kostendruck wirkt sich unweigerlich auf die Logistikbranche aus.

Neben dem wirtschaftlichen Faktor wird die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nach Ansicht der Fragesteller fahrlässig gefährdet. Die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrtzeitbeschränkungen oder Ruhezeiten können von den Fahrern der Kleintransporter umgangen werden. Dadurch kann es zu schweren Unfällen durch Müdigkeit sowie fehlende Aufmerksamkeit kommen.

Zudem werden laut Berichten viele der Fahrzeugflotten zwar in Deutschland disponiert, sind aber im Ausland zugelassen (vgl. z. B. [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/transportgewerbe-betruegerische-firmen-aus-osteuropa-15051174-p2.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/transportgewerbe-betruegerische-firmen-aus-osteuropa-15051174-p2.html)). Auch werden diese von ausländischen Fahrern gesteuert, die wiederum nicht nach deutschen Sozialstandards bezahlt werden. Eine schnellstmögliche Korrektur der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen ist nach Ansicht der Fragesteller somit geboten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Anzahl der monatlich auf deutschen Autobahnen verkehrenden gewerblich genutzten Kleintransportern mit Schlafplatz (wenn ja, bitte nach Streckennutzung, Verwendungszweck und Betreiberfirma aufschlüsseln)?

Wenn nein, warum nicht?

2. Wie viele gewerblich genutzte, im Ausland registrierte aber in Deutschland disponierte Kleintransporter mit Schlafplatz verkehren zu logistischen Zwecken nach Kenntnis der Bundesregierung auf deutschen Autobahnen (bitte nach Herkunft und Logistiksparte aufschlüsseln)?
3. In wie viele Unfälle wurden gewerblich genutzte Kleintransporter mit Schlafplatz nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 und 2018 verwickelt (bitte nach Schwere des Unfalls, Herkunft und Logistiksparte aufschlüsseln; wenn keine Zahlen vorliegen, bitte begründen warum)?
4. Wie viele Unternehmen im Post- und Kuriersektor nutzen nach Kenntnis der Bundesregierung die Dienste von Subunternehmen, die im Ausland registriert sind und ihre Fahrer nach ausländischen Standards bezahlen?
5. Sind nach Meinung der Bundesregierung gewerblich genutzte Kleintransporter mit Schlafplatz eine Gefährdung für Verkehrsteilnehmer auf deutschen Autobahnen?  
Wenn nein, warum nicht?
6. Setzen nach Ansicht der Bundesregierung die gewerblich genutzten und im Ausland registrierten Kleintransporter mit Schlafplatz die deutsche Logistikbranche wirtschaftlich unter Druck?  
Wenn nein, warum nicht?
7. Plant die Bundesregierung, die Erlaubnispflicht im Güterkraftverkehrs-gewerbe zu verändern und diese unabhängig vom Gewicht des Fahrzeuges für jedes Unternehmen vorzuschreiben?
8. Hat die Bundesregierung vor, den digitalen Tachografen für alle gewerblichen Fahrzeuge vorzuschreiben, unabhängig von ihrem Gesamtgewicht?
9. Hat die Bundesregierung vor, sich für eine europäische Lösung einzusetzen, die einheitlich den digitalen Tachografen für alle gewerblichen Fahrzeuge vorschreibt, unabhängig von ihrem Gesamtgewicht?
10. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die gewerbliche Nutzung von Kleintransportern mit Schlafplatz zu regulieren?
11. Plant die Bundesregierung ein Programm zur gezielten Kontrolle von gewerblich genutzten Kleintransportern mit Schlafplatz auf deutschen Autobahnen, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen, die eine Gefahr aufgrund von übermüdeten Fahrern darstellen könnten?
12. Wie viele zusätzliche Stellen bei der Polizei und dem Bundesamt für Güterverkehr wären nach Schätzung der Bundesregierung notwendig, um eine Kontrolle von gewerblich genutzten Kleintransportern mit Schlafplatz effektiv durchführen zu können?
13. Hat die Bundesregierung vor, sich für einheitliche europäische Sozialstandards für den Logistiksektor einzusetzen, um so Lohn- und Sozialdumping vorzubeugen?
14. Sind bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und europäischen Partnern geführt worden, um das Problem auf europäischer Ebene zu diskutieren?
15. Welche Möglichkeiten innerhalb des europäischen Rechtsrahmens bestehen nach Ansicht der Bundesregierung, um ausländische Logistikunternehmen zum Einhalten von deutschen Mindeststandards zu zwingen?

16. Hat die Bundesregierung vor, sich während der anstehenden europäischen Ratspräsidentschaft 2020 dem Thema verstärkt anzunehmen und auf supranationaler Ebene eine Regulierung vorzuschlagen?

Berlin, den 5. September 2018

**Christian Lindner und Fraktion**

