



Abschlussbericht

Landesprojekt 2006

Sozialvorschriften im Straßenverkehr

“Schwerpunktaktion Großspeditionen“

Einleitung

Der aufgrund beträchtlich gesteigener Gütertransportleistungen in der Wirtschaft zunehmende Wettbewerbsdruck wirkt sich in Verbindung mit gestiegenen Kosten negativ auf die Planungssicherheit und Zuverlässigkeit der Erfüllung von Fahraufträgen aber auch auf die Sicherheit im Straßenverkehr aus.

Daher kommt der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten eine besondere Bedeutung zu. Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr regeln durch Festlegung der Fahrzeiten und Mindestgrenzen für Pausen und Ruhezeiten den Arbeitsschutz der so genannten „rollenden Arbeitsplätze“.

Projektziel

Die konsequente Beachtung der Sozialvorschriften, besonders durch Unternehmer und Disponenten, aber auch durch das Fahrpersonal selbst, ist angesichts der hohen Verkehrsdichte auf den Straßen bei gleichzeitiger Zunahme des Gütertransports unerlässlich.

Auch im Hinblick darauf, dass bei der Schwerpunktaktion 2005 - *Überprüfung von fahrpersonalrechtlichen Vorschriften in ausgewählten Betrieben* - doch erhebliche Verstöße festgestellt werden mussten, erfolgte in Fortführung der Vorjahresaktion eine Überprüfung der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften in Großspeditionen des Landes Rheinland-Pfalz.

Projektdurchführung

Anhand einer im Vorfeld erstellten Checkliste (siehe Anlage 1) führten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd im Zeitraum September bis November 2006 entsprechende Kontrollen in Großspeditionen durch.

Die Checkliste enthielt insgesamt 19 Punkte, die die nachstehende Bereiche umfasste:

- Analoge Kontrollgeräte – Digitale Kontrollgeräte – Lenk- und Ruhezeiten -

Die Überprüfung erfolgte überwiegend in den Betrieben und anhand von angeforderten Arbeitszeitznachweisen und brachte folgendes Ergebnis:

Projektergebnisse

➤ Allgemein:

Von den 28 rheinland-pfälzischen Großspeditionen, die in die Kontrolle einbezogen wurden, konnten bei drei Betrieben keine Arbeitszeitznachweise ausgewertet werden.

Während bei einem Betrieb mit einer Anzahl von 150 Fahrzeugen und 170 Fahrerinnen und Fahrern die Auswertung noch nicht abgeschlossen ist, wurde bei einem weiteren Betrieb mit einer erheblichen Anzahl von Fahrzeugen festgestellt, dass keines dieser Fahrzeuge am Standort in Rheinland-Pfalz angemeldet ist. Im dritten Fall wurden die Arbeitszeitznachweise bzw. Schaublätter trotz mehrmaliger Aufforderung nicht vorgelegt. Hierüber wurde dementsprechend ein Ordnungswidrigkeiten-Verfahren über 2.000 Euro eingeleitet.

Je nach Sachlage und Auffälligkeit wurden Arbeitszeitznachweise von sechs Wochen bis zu drei Monaten von insgesamt 25 Großspeditionen, in denen 1219 Fahrerinnen und Fahrer beschäftigt sind, denen 978 Fahrzeuge zur Verfügung stehen, überprüft. In drei Betrieben ist je ein Betriebsrat vorhanden.

Bei allen Betrieben wurden aufgrund der festgestellten Verstöße Ordnungswidrigkeiten-Verfahren eingeleitet.

➤ Analoge Kontrollgeräte:

Analoge Kontrollgeräte waren zum Zeitpunkt der Überprüfung in 971 Fahrzeugen eingebaut. Die Geräte waren alle in ordnungsgemäßem Betrieb und es wurden zugelassene Schaublätter verwendet.

Die erforderlichen handschriftlichen Eintragungen waren in zehn Betrieben zu beanstanden.

Von insgesamt 1534 Beanstandungen waren allein 860 einem Betrieb mit 53 Fahrzeugen und in einem weiteren Fall 320 Verstöße einem Betrieb mit 13 Fahrzeugen zuzuordnen.

Bei der Überprüfung, ob der Zeitgruppenschalter entsprechend der Tätigkeit bedient wurde, waren in fünf Betrieben insgesamt 1168 Mängel festzustellen. Bei zwei Betrieben handelte es sich um zahlreiche Mängel mit 213 und 790 Verstößen.

Hinsichtlich der vollständigen Aufbewahrung der Schaublätter waren in fünf Betrieben 433 Beanstandungen festzustellen. In einem dieser Betriebe fehlten die Schaublätter für einen Zeitraum von drei Monaten.

➤ **Digitale Kontrollgeräte:**

Bei den eingebauten digitalen Kontrollgeräten in sieben Fahrzeugen wurden keine Beanstandungen festgestellt, zumal diese Geräte zum Zeitpunkt der Überprüfung erst sehr kurzfristig in Betrieb waren und daher ein Herunterladen der Daten nur eingeschränkt möglich war. Darüber hinaus ist seitens eines Speditionsunternehmens vorgesehen, demnächst vier analoge Geräte gegen vier digitale Kontrollgeräte auszutauschen.

➤ **Lenk- und Ruhezeiten:** (Detailergebnisse lt. Anlage 2)

In allen überprüften Unternehmen wurden insgesamt 2152 Überschreitungen der täglichen Lenkzeit festgestellt.

In elf Betrieben wurden 163 Überschreitungen der zulässigen Gesamtlenkzeit innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen beanstandet.

Mit Ausnahme eines Betriebes wurden im Rahmen der Pausenregelung in insgesamt 2351 Fällen die tägliche Lenkzeit nicht ausreichend lange unterbrochen.

Die Überprüfung der nicht rechtzeitigen Unterbrechung der täglichen Lenkzeit ergab insgesamt 1863 Beanstandungen. Hier wurden die erforderlichen Pausen nicht rechtzeitig angetreten. In zwei Betrieben wurden diesbezüglich keine Mängel festgestellt.

Gegen die Einhaltung der täglichen Ruhezeit wurde in 2090 Fällen verstoßen. Lediglich zwei Betriebe blieben ohne Beanstandung.

In 13 Betrieben wurden insgesamt 126 Beanstandungen gegen die Nichteinhaltung der wöchentlichen Ruhezeit festgestellt.

Zusammenfassung

Während ca. 65 % der Verstöße die unzulässige Kürzung der Pausen, Überschreitung der täglichen Lenkzeit und die Unterschreitung der täglichen Ruhezeit betreffen, sind die restlichen Verstöße den Formvorschriften, wie dem unvollständigen Ausfüllen und Fehlen von Schaublättern sowie dem nicht ordnungsgemäßen Bedienen des Zeitgruppenschalters, zuzuordnen.

Insgesamt führten die festgestellten Mängel dazu, dass bei allen Betrieben Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten eingeleitet werden mussten.

Der diesjährige Aufgabenschwerpunkt hat die Notwendigkeit einer intensiven Kontrolle der Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten in den Betrieben bestätigt. Nur wenn die Sozialvorschriften für das Fahrpersonal sowohl von den Unternehmern und Disponenten als auch von den Fahrern selbst eingehalten werden, können die Ziele,

- besserer Arbeitsschutz der Fahrerinnen und Fahrer,
- Steigerung der Verkehrssicherheit auf der Straße und
- Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen,

erreicht werden.

Mainz, den 16.03.2007

gez.

Dr. Pia Hirsch