

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 18. November 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. November 2014) und **Antwort**

Wie sicher ist der Fernlinienbusverkehr nach der Marktliberalisierung?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Welche Behörden sind in Berlin für die Überwachung der Arbeitsschutz- und Sicherheitsbestimmungen (u.a. Lenk- und Ruhezeiten) im Bereich des Fernlinienbusverkehrs zuständig?

Zu 1.: Für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten) ist in Berlin das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (LAGetSi) zuständig. Das Landesamt wird in seiner Aufsichtstätigkeit von der Polizei unterstützt, die die Kontrollen auf der Straße durchführt. Das LAGetSi dagegen führt Betriebskontrollen durch und ist zuständig für alle Ordnungswidrigkeitenverfahren, die zur Ahndung von Verstößen durch Berliner Fahrerinnen und Fahrer und Unternehmen durchgeführt werden. Das betrifft die Verstöße, die von der Berliner Polizei, den Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten der Länder und der Bundesanstalt für Güterverkehr auf der Straße festgestellt wurden, sowie die Verstöße, die das LAGetSi bei den Betriebskontrollen festgestellt hat.

2. Wie viele Personen sind bei welcher Behörde konkret für die Kontrolle der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Fernbuslinienverkehr zuständig?

Zu 2.: Im LAGetSi überwachen 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Spezielle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich Kontrollen im Fernbuslinienverkehr durchführen, gibt es nicht.

Die Polizei Berlin setzt im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs 95 Dienstkräfte ein, die neben anderen Aufgaben auch die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Fernbuslinienverkehr kontrollieren.

3. Hat der Senat seit Anfang 2013 dem zusätzlichen Kontrollbedarf bei der Überwachung der Arbeitsschutz- und Sicherheitsbestimmungen (u.a. Lenk- und Ruhezeiten) im Bereich des Fernlinienbusverkehrs Rechnung getragen und zusätzliche personelle oder zeitliche Kapazitäten geschaffen?

Zu 3.: Regelmäßige Anfahrstellen des Fernlinienbusverkehrs – insbesondere der Zentrale Omnibusbahnhof in Charlottenburg – sind in den bestehenden Überwachungs-routinen eingebunden. Es wurden im LAGetSi keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen.

Bei der Berliner Polizei erfolgte zur Kontrolle des Fernlinienbusverkehrs ebenfalls keine Aufstockung des Personals.

4. Inwieweit werden in Berlin seit der Liberalisierung des Marktes und dem damit verbundenen starkem Wachstum von Busverbindungen und Fahrgastzahlen vermehrt Kontrollen durchgeführt? Wenn ja, bitte quantitative Angaben zu den Mehrkontrollen.

Zu 4.: Die Mindestzahl der jährlichen Kontrollen wird von der EG-Kontrollrichtlinie (Richtlinie 2006/22/EG) festgelegt. Danach wird auch das erforderliche Kontrollpersonal bemessen. Die Berechnung der Zahl der zu kontrollierenden Fahrerarbeitstage erfolgt auf der Basis der Zahl der unter die europäischen Sozialvorschriften im Straßenverkehr fallenden Fahrzeuge. Deren Anzahl betrug in Berlin im Jahr 2012 16.693 und im Jahr 2013 16.601.

Jährlich müssen die Länder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Erfüllung dieser Vorgaben Bericht erstatten. Alle zwei Jahre müssen alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union der EU-Kommission unter Angabe konkreter Zahlen Bericht erstatten.

Berlin erfüllt seine Kontrollvorgaben.

5. Zu welchen Ergebnissen haben diese Kontrollen im Jahr 2012 (also vor der Liberalisierung) und im Jahr 2013 (also nach der Liberalisierung) bislang geführt, welche Regelverstöße wurden dabei festgestellt, in wie vielen Fällen und wie oft?

Zu 5.: Es gibt keine spezielle Erhebung von Daten über den Fernbuslinienverkehr. Es wird bundesweit bei der Statistik nur unterschieden zwischen Güterverkehr und Personenverkehr (Reisebusse und Fernlinienbusse).

Ergebnisse von Kontrollen im Personenverkehr:

	2012	2013
Kontrollierte Fahrerinnen und Fahrer	2.095	1.546
Kontrollierte Arbeitstage	28.211	38.999
Kontrollierte Kraftomnibusse (KOM) (Polizeikontrolle auf der Straße)	957	955
Zu widerhandlungen	633	769

Häufigste Regelverstöße im Personenverkehr:

	2012	2013
Verstoß gegen Fahrtunterbrechung	194	159
Verstoß gegen Ruhezeit	103	50
Verstoß gegen Lenkzeit	84	66
Fehlende Aufzeichnungen	64	98
Fehlerhafte Lenkzeitunterlagen	25	77
Technische Mängel (von der Polizei festgestellt)	76	182

6. Wie sind die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit den anderen Bundesländern geregelt?

Zu 6.: Die Länder halten untereinander Kontakt, insbesondere um auf der Basis einheitlicher Rechtsauffassungen den Vollzug der Gesetze zu garantieren. Dieser Kontakt erfolgt ständig über sog. Länderumfragen zu bestimmten Rechtsproblemen und mindestens einmal jährlich auf einer Bund-Länder-Referentenbesprechung zu ausgewählten Problemen.

7. Wie beurteilt der Senat die Ergebnisse der Kontrollen im Hinblick auf den harten Preiskampf in der Fernbusbranche?

Zu 7.: Es liegen keine konkreten Erkenntnisse über Fernlinienbusunternehmen vor. Die Kontrollen im Personenverkehr (Reisebusse und Fernlinienbusse) zeigen keine auffällige Situation. Der harte Preiskampf in der Fernlinienbusbranche wird medienwirksam ausgetragen. Beim Gütertransport findet - von der Öffentlichkeit relativ unbeachtet - ein vergleichbarer Preiskampf statt, der zu häufigen Verstößen gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten führt. Auch dieser kann zu einer Gefährdung der Fahrerinnen und Fahrer und der Verkehrssicherheit der Allgemeinheit führen und macht eine regelmäßige Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten erforderlich.

Berlin, den 01. Dezember 2014

In Vertretung

Boris Velter
Senatsverwaltung für Arbeit,
Integration und Frauen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Dez. 2014)