

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Bedeutung und Auswirkungen von Schlafkrankheiten auf die Verkehrssicherheit

Nach Presseberichten („DIE WELT“ vom 10. März 2007) plant die Bundesregierung eine Verordnung, nach der Lkw-, Bus- und Taxifahrer beim Neuerwerb einer Fahrerlaubnis und danach in regelmäßigen Abständen auf Schlafkrankheiten getestet werden sollen. Ziel ist es, das Risiko von Verkehrsunfällen infolge des so genannten Sekundenschlafs zu reduzieren. Laut Unfallstatistik waren im Jahr 2005 insgesamt 1 700 Unfälle auf Sekundenschlaf zurückzuführen. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bericht M 174) ist Übermüdung die zweithäufigste Ursache für Lkw-Unfälle.

Zehn Prozent aller Bundesbürger leiden an behandlungsbedürftigen Schlafstörungen. Allerdings ist unklar, in wie vielen Fällen tatsächlich eine tatsächliche Schlaferkrankung Ursache für Unfälle ist. Gerade im Logistik-Bereich könnte das Übermüdungsproblem in vielen Fällen zum Beispiel auch auf eine unzureichende Nachtruhe infolge fehlender geeigneter Stellplätze zurückzuführen sein. Die Übermüdungsgefahr dürfte außerdem durch die geänderten Lenkzeitbestimmungen vermindert werden. Insofern ist eine Verordnung zu dieser Problematik sorgfältig auf ihre Verhältnismäßigkeit zu überprüfen. Aufwand und Ergebnis müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Treffen die Medienberichte zu, dass die Bundesregierung eine Verordnung plant, Lkw-, Bus- und Taxifahrer zukünftig beim Neuerwerb von Fahrerlaubnissen (und danach in regelmäßigen Abständen) auf Schlafkrankheiten hin zu untersuchen?
2. Wenn ja, ist dann weiterhin richtig, dass für diese Verordnung bereits ein erster Entwurf vorliegt?

3. Wie definiert dieser Verordnungsentwurf das Krankheitsbild „Schlafkrankheit“?
4. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Bundesbürger, die von diesem Krankheitsbild betroffen sind?
5. Kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil unter Lkw-, Bus- und Taxifahrern ähnlich hoch ist, oder sind nach Auffassung der Bundesregierung prozentual mehr oder weniger Personen in diesen Berufsgruppen von diesem Krankheitsbild betroffen?
6. Bei welchen Berufsgruppen werden bisher bereits freiwillige Untersuchungen durchgeführt?
7. Wie wurde bei diesen Untersuchungen das Krankheitsbild „Schlafkrankheit“ definiert?
8. Wie hoch war der prozentuale Anteil der Untersuchten, bei denen ein solches Krankheitsbild diagnostiziert wurde?
9. Welche Folgen hatte die Diagnose „Schlafkrankheit“ für die Betroffenen?
Wurde die Berufsausübung in irgendeiner Weise eingeschränkt oder untersagt?
10. Welche Folgen hätte die Diagnose „Schlafkrankheit“ infolge der geplanten Verordnung für die Betroffenen?
11. Ist beabsichtigt, die Berufsausübung in irgendeiner Weise einzuschränken oder zu untersagen?
12. Begründet die Diagnose „Schlafkrankheit“ infolge der geplanten Verordnung für Lkw-, Bus- oder Taxifahrer eine vollständige oder teilweise Berufsunfähigkeit und damit ggf. Ansprüche auf Leistungen von Berufsunfähigkeitsversicherungen?
13. Wie viele Unfälle von Lkws, Bussen und Taxen sind konkret auf Schlaferkrankungen der Fahrer zurückzuführen?
14. Wie viele der 19 Prozent der schweren Unfälle unter Beteiligung von Lkw über 7,5 t, die nach dem BAST-Bericht M 174 auf Übermüdung zurückzuführen sind, standen mit „Schlafkrankheiten“ im Zusammenhang?
15. Sind positive Auswirkungen auf Symptome von Schlaferkrankungen und Schlafstörungen durch die Begrenzung der Fahrtzeit auf wöchentlich 56 Stunden und die Ausweitung der Ruhezeiten auf neun Stunden am Tag zu erwarten?
16. Unterstützt die Bundesregierung die Entwicklung und Einführung von Fahrerassistenzsystemen zur Einschlafwarnung (z. B. das von Siemens VDO entwickelte Driver Attention System (DAS))?
17. Ist es richtig, dass eine Vielzahl von Schlafstörungen (Ein- und Durchschlafstörungen, Insomnie, Asomnie, Störungen des Schlaf-Wach-Rhythmus u. a.) durch Lärm verursacht werden können?
18. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund das Problem, dass an deutschen Tank- und Rastanlagen eine durchschnittliche Überbelegung der Stellplätze um 180 Prozent festgestellt wurde?
19. Welchen Einfluss hat das Parken in ungenügend beruhigten Bereichen von Rastplätzen oder das längere Suchen nach geeigneten Stellplätzen (Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) infolge des Fehlens geeigneter Stellplätze auf die Aufmerksamkeit des Fahrers?
20. Welche Auswirkungen hat dieses Problem auf die Sicherheit des Straßenverkehrs?

21. Wie viele Lkw-Unfälle passieren nach Überschreitung der zulässigen Lenkzeit während der Fahrer (nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) einen geeigneten Halteplatz sucht?
22. Wie wirkt sich die Verlängerung der gesetzlichen Ruhezeiten und die prognostizierte Zunahme des Güterkraftverkehrs auf das Angebot an Stellplätzen aus?
23. Wie wurden die Mittel des Ausbauprogrammes für Stellplätze seit 1995 abgerufen?
24. Wo und in welcher Zahl wurden Stellplätze eingerichtet?
25. Auf welchen Strecken und in welcher Zahl besteht im Augenblick nach Auffassung der Bundesregierung ein besonderer Zusatzbedarf?
26. Auf welchen Strecken und in welcher Zahl besteht in den nächsten Jahren nach Auffassung der Bundesregierung ein besonderer Zusatzbedarf?
27. Ist die Lärmbelästigung höher, wenn die Fahrerkabine zur Autobahn stehen?
28. Wenn ja, warum sind (nach Angaben von trans aktuell 7/16. März 2007) 80 Prozent aller Stellplätze so angelegt, dass die Fahrerkabine zur Autobahn hin ausgerichtet sind?
29. Wie hoch ist der Anteil der seit 1995 gebauten Stellplätze, die so angelegt sind, dass die Fahrerkabine zur Autobahn hin ausgerichtet ist?
30. Beabsichtigt die Bundesregierung, dies zu ändern, und wenn ja, sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, bereits bestehende Stellplätze mit geringem Aufwand so umzugestalten, dass die Fahrerkabine nicht mehr zur Autobahn hin ausgerichtet sind?

Berlin, den 25. April 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

