

Polizei und BAG kontrollieren jetzt sehr genau.

Spätestens seit Jahresbeginn ist die Schonfrist der Kontrollbehörden vorbei. Die Veränderungen im Arbeitsleben des Lkw-Fahrers sind nicht mehr aufzuhalten – und zwar mit all ihren Konsequenzen.

Vor drei Jahren, im ersten Quartal 2006, kauften einige Transportunternehmen vor dem Stichtag am 1. Mai noch möglichst viele Lkw mit analogem Tacho. Sie meldeten sie zum Teil nur für einen Tag an und glaubten, so den harten Konsequenzen aus der EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sowie der EU-Richtlinie 2002/15/EG über die Arbeitszeiten im Straßenverkehr ein Schnippchen schlagen zu können. Doch der einst erhoffte Vorteil im Wettbewerb verkehrt sich nun allmählich ins Gegenteil.

Die Schonfrist, in der sich das Gewerbe auf die neuen Gesetze und den korrekten Umgang mit dem digitalen Tacho einstellen konnte, ist seit Jahresbeginn vorbei. Die Polizei und das Bundesamt für Güterverkehr, BAG, machen jetzt ernst. Immer mehr Bundesländer statten ihre Beamten entsprechend aus, die Intensität der Kontrollen erhöht sich nach EU-Vorgaben sukzessive. Mittlerweile setzen die Behörden voraus, dass es Bedienfehler am digitalen Tacho nicht mehr geben darf. Die Unternehmer hatten genügend Zeit, ihre internen Abläufe den neuen Gesetzen anzupassen und ihre Fahrer zu schulen. So weit die Theorie.

Praxisfalle Doppelwoche

Von Jan Bergrath (Text und Fotos)



Das beste Gegenbeispiel ist die Doppelwoche: Die Verordnung besagt, dass ein Fahrer innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden lenken darf, dabei in einer Woche maximal 56 Stunden, in der nächsten dann nur noch 34. Das Problem: Es gibt keine Blöcke von jeweils zwei Wochen, nach denen es dann bei null wieder losgeht, sondern es wird immer weiter gezählt – Woche eins und zwei, Woche zwei und drei, Woche drei und vier. Bis zum nächsten Urlaub. Im Arbeitsalltag ist das schwer umzusetzen, wenn die Disponenten nicht spätestens am Freitag, wenn sie meist die Touren für die nächste Woche planen, wissen, wie viele Stunden ein Fahrer tatsächlich bereits gelenkt hat. Das kann teuer werden – nicht nur für den Fahrer, der immer mehr mitdenken muss.

Mit der EU-Verordnung 561/2006 ist immerhin die Haftung der an einem Transport Beteiligten klarer als früher geregelt. Sowohl Unternehmer als auch Disponenten müssen ausreichende Transportzeiten einplanen und durch die Kontrolle der Tachoscheiben und der Daten auf der Fahrerkarte die Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten sicherstellen. Wer heute noch warten muss, bis seine Fahrer

Die Anschaffung von veralteter Technik rächt sich langsam, aber sicher

erst am Wochenende oder bei längeren Auslandsreisen sogar unregelmäßig die Tachoscheiben zur Auswertung vorlegen, geht ein hohes Risiko ein, dass die Rechnung für die kommende Woche nicht mehr stimmt. Denn auch die Einhaltung der verschiedenen Wochenendruhezeiten wird streng kontrolliert. Entweder ein Mitarbeiter wertet noch am Wochenende alle Tachoscheiben aus oder der Unternehmer spielt va banque, was der Fahrer ausbaden muss. Das rächt sich vor allem bei Kontrollen im Ausland. Denn dort hat man dafür gar kein Verständnis mehr.



Volker Lindner, Fachanwalt für Arbeitsrecht, Freiburg

„Die EU stellt den Arbeitsschutz ganz klar vor die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmers. Die Gesetze sollen Arbeitnehmern den Rücken stärken.“

Anders die Unternehmen, die mittlerweile bereits überwiegend Lkw mit digitalem Tacho im Fuhrpark haben. Sie sind klar im Vorteil: Wenn die Fahrer regelmäßig ihre Fahrerkarten auslesen oder die Fuhrparkleiter die Daten per Telematik jederzeit aus dem Massenspeicher abrufen können, haben die Disponenten einen genauen Überblick über die verfügbaren Lenk- und Arbeitszeiten. Einzelne Unternehmer rüsten ältere Fahrzeuge mittlerweile sogar mit einem digitalen Tacho nach, weil sie die Vorteile – auch bei der Lohn- und Spesenabrechnung – erkennen.

Wer noch einen Schritt weitergeht, installiert sogar ein eigenes Prüfprogramm auf dem Rechner. Minutengenau wertet es mögliche Fehler der Fahrer aus. Mittlerweile geht es nämlich sogar um arbeitsrechtliche Konsequenzen, auf die früher kaum jemand geachtet hat. Die Unternehmer müssen dafür Sorge tragen, dass die Fahrer ihre Anweisungen oder die der Disponenten tatsächlich umsetzen. Mit anderen Worten: Die Freiheit, sich eine Tour so einzuteilen, wie der Fahrer es für richtig hält, ist vorbei. Bestes Beispiel ist der sogenannte „Fleischkäse-Fall“, bei dem ein Fahrer eine Stunde fuhr, 15 Minuten Pause machte, eine Stunde lenkte, 30 Minuten pausierte, dann wieder zweieinhalb Stunden fuhr und sich dann nach nochmaligen 30 Minuten Pause wieder für viereinhalb Stunden hinter Lenkrad setzte. Bei einer Kontrolle wurde dies beanstandet, der Fahrer zahlte 120 Euro. Obwohl er faktisch 15 Minuten zu viel Pause gemacht hatte, waren die beiden Lenkblöcke selbst falsch eingeteilt. Allerdings legt die Praxiserfahrung nahe, dass der Fahrer möglicherweise anfänglich gar keine Pausen gemacht, sondern stattdessen zweimal abgeladen hat.

Als wäre es nicht kompliziert genug: Zu den Lenk- und Ruhezeiten kommen auch noch die Arbeitszeiten, für deren korrekte Einhaltung und Aufzeichnung wiederum der Unternehmer verantwortlich ist. Achtung – die Lenk- und Ruhezeiten sind ein Teil der Arbeitszeiten, die im Jahresmittel



Auch der Fahrer ist jetzt mehr gefragt, seine Arbeitszeiten im Auge zu behalten.

Fahrerinformation über Verstöße gegen die VO(EU) 561/2006
Zeitraum: 01.01.2008 - 30.09.2008
Anzahl Verstöße: 25

Folgende Verstöße gegen die gesetzlich festgelegten EU-Lenk- und Ruhezeitverordnung VO(EU) 561/2006 sind gemeldet:

Datum	Uhrzeit	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
06.01.2008	03:48	06.01.2008	22:31	10:00	10:04	0:04	"TAGESLENKZEITÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
06.01.2008	06:48	06.01.2008	22:31	10:00	10:04	0:04	"TÄGLICHE ARBEITSZEIT ÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
13.01.2008	09:59	13.01.2008	22:28	10:00	10:02	0:02	"TAGESLENKZEITÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
13.01.2008	09:59	13.01.2008	22:28	10:00	10:02	0:02	"TÄGLICHE ARBEITSZEIT ÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
13.01.2008	09:59	13.01.2008	22:28	10:00	10:02	0:02	"TAGESLENKZEITÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
20.01.2008	09:59	20.01.2008	22:23	9:00	9:55	0:05	"TAGESLENKZEITÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
27.01.2008	09:55	27.01.2008	22:25	10:00	10:02	0:02	"TAGESLENKZEITÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
27.01.2008	09:55	27.01.2008	22:25	10:00	10:02	0:02	"TÄGLICHE ARBEITSZEIT ÜBERSCHRITTUNG"	10 Std. überschritten	Art. 6 (1) VO(EU) 561/06
28.01.2008	07:27	28.01.2008	11:58	4:30	4:31	0:01	"MINUTENRUHEZEIT ÜBERSCHRITTUNG"	4,5 Std. überschritten	Art. 7 (1) VO(EU) 561/06
31.01.2008	01:04	31.01.2008	06:35	4:30	4:31	0:01	"MINUTENRUHEZEIT ÜBERSCHRITTUNG"	4,5 Std. überschritten	Art. 7 (1) VO(EU) 561/06

Verstöße gegen die Wochenarbeitszeit beeinflussen auch die Folgewochen.



Die Speditionen müssen zeitnah und zügig die Daten der Fahrerkarten auswerten.



Fahrer können sich ihre Pausen jetzt nicht mehr so einteilen, wie es ihnen passt.

48 Stunden pro Woche nicht mehr überschreiten dürfen. Wer in einer Woche immer 45 Stunden lenkt, der hat im Schnitt nur noch drei Stunden für alle anderen Tätigkeiten übrig. Das ist unrealistisch, selbst wenn es heute in weiten Teilen der Branche Usus ist. Zunehmende Betriebskontrollen sollten die traurige Tatsache, dass Fahrer auch heute noch berichten, sie würden 60 bis sogar 70 Stunden pro Woche lenken und arbeiten, bald beenden.

Faktisch muss die Disposition vor der Annahme eines Auftrages prüfen, ob der dafür vorgesehene Fahrer die Tour tatsächlich fahren kann. Dazu zählt auch das Thema Parkplatzsuche. So unpraktikabel es in der Realität manchmal auch ist, der Disponent muss die Tour so planen, dass dem Fahrer genug Zeit zur Parkplatzsuche bleibt. Helfen können hier in der Zukunft Parkplatzreservierungsangebote über das Internet. Und Fahrer müssen lernen, auf kürzeren Touren nicht erst genau nach viereinhalb Stunden einen Platz zu suchen.

Die Flucht vieler Unternehmer aus den Verbänden macht die Branche schwach

Trotz der Wirtschaftskrise weichen die EU-Politiker nicht vom einmal eingeschlagenen Kurs ab, der Aspekt der Straßenverkehrssicherheit stehe obenauf. Ob das die großen Verlagerer oder Empfänger von Waren interessiert, bleibt zu bezweifeln, solange sich nicht alle Speditionen an die Gesetze halten. Nach einer Berechnung der Prognos AG wird ein Transport unter Missachtung der gesetzlichen Vorschriften um acht Prozent billiger, was bei einem Auftragsvolumen von 10 000 Tonnen der stattlichen Summe von 67 500 Euro entspricht – ein erheblicher Wettbewerbsvorteil.



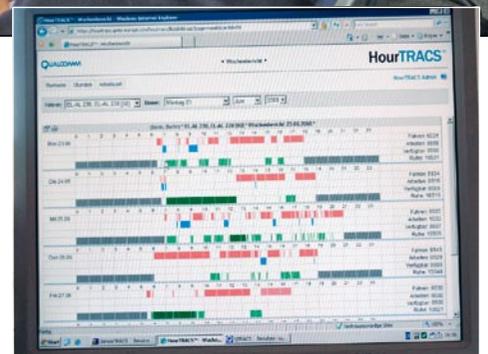
Laden gehört immer zur Arbeitszeit und ist nicht als Pause zu deklarieren.



Die Disposition muss die Fahrten mit allen Eventualitäten vorausschauend planen.

Je mehr Fahrer weiter auf Druck ihrer Arbeitgeber den Tacho manipulieren oder ihre Arbeit beim Abladen als Pause deklarieren, desto länger dauert es, bis die EU-Verordnungen zum Schutz der Fahrer in vollem Umfang greifen. Allerdings wird nun nach Ansicht von Fachanwalt Volker Lindner den Arbeitnehmern etwas der Rücken gestärkt, wenn sie sich weigern, eine bereits disponierte Fahrt durchzuführen, mit der sie gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen. Hier hat das Arbeitsgericht Frankfurt am Main (AZ. 1 Ca 1199/07) eine fristlose Kündigung gekippt, die ein Arbeitgeber ausgesprochen hatte, weil ein Fahrer sich geweigert hatte, eine solche Fahrt anzutreten. Wenn jedoch wie im vergangenen Jahr ein Fahrer einfach bei der Autobahnpolizei die Lkw-Schlüssel abgibt und auf diese Weise „kündigt“, muss er damit rechnen, für die anfallenden Kosten vom Arbeitgeber belangt zu werden.

Drastische Folgen bis zum Entzug der Fahrerlaubnis kann dagegen ein Verkehrsunfall in Folge einer Lenkzeitüberschrei-



Ein spezielles Prüfprogramm wertet die Fahrten jedes Fahrers minutengenau aus.

tung haben. Anwalt Lindner verweist auf ein Urteil des AG Hamburg: Bei Überschreitung der Lenkzeiten besteht eine sehr hohe Vermutung, dass der Fahrer nicht mehr in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug ordnungsgemäß zu führen. Die Begründung: Schließlich hat der Gesetzgeber auf Erfahrungswerten die Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten vorgeschrieben. Spätestens dieser Entscheidung sollte Fahrer ermutigen, lieber nein zu sagen – selbst wenn heute in der Wirtschaftskrise viele Kollegen bereit wären, alles zu tun, nur um ihren Job zu behalten. ■



Die Parkplatzsuche muss eingeplant werden.