

## 45-Stundenpause im Lkw – Fahrerwunsch oder kaum kontrollierter Rechtsbruch zum Vorteil osteuropäischer Dumpingfirmen?

# HÜTTE oder HOTEL?



Text | Jan Bergrath

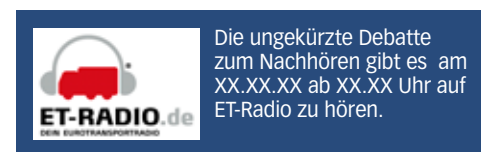
Jedes Wochenende dasselbe Bild auf den deutschen Transitautobahnen: Auf überfüllten Lkw-Parkplätzen stehen Lastzüge, die zum Teil in westlichen Ländern zugelassen sind, deren Fahrer jedoch allesamt aus Osteuropa kommen. Die Vorhänge sind teils geschlossen, zwischen den Trailern oder auf der Ladefläche wird gekocht und an den Kabinen hängen Satellitenschüsseln für den Empfang des heimischen TV-Programms. Für westliche Augen ein bedauerndes Bild – für die Fahrer aus dem Osten gelebte Normalität. So auch am Ostermontag, als sich die „Transportbotschafter“ auf den Weg machen, um an diesem christlichen Feiertag ein wenig Nächstenliebe und Kollegialität zu vermitteln. Die Frachtenbörse TimoCom hat den gemeinnützigen Verein initiiert und für ausreichend Östereier gesorgt. Mit dabei ist auch die

Autobahnpolizei Köln – an diesem Tag ebenfalls nur im Dienste der Menschlichkeit unterwegs.

Und doch wirft diese schöne Geste Fragen auf. Denn wären unter den freudig überraschten Fahrern solche gewesen, die ihre 45-stündige Wochenendruhezeit im Lkw verbrachten, wäre statt Schokolade ein Knöllchen fällig gewesen. Nach Artikel 8 Absatz 8 der EU-Verordnung 561/2006 darf der Fahrer diese regelmäßige Lenkzeitunterbrechung nicht im Lkw absitzen. Zu Ostern hat kein Polizist danach gefragt, ja es gibt womöglich nicht einmal ein definiertes Bußgeld für dieses oft begangene Delikt, dessen finanzieller Vorteil (gegenüber einer Hotelrechnung) bei Billigtransporteuren fest einkalkuliert wird. Ist das Gesetz aus Brüssel, wie so oft in der Politik, zwar gut gemeint aber in der Realität nicht umsetzbar?

Noch eine Menge anderer Fragen drehen sich um diese Verordnung. Auf Anregung des

FERNFAHRER lädt die Autobahnpolizei Köln: mit dem Gastgeber Polizeihauptkommissar Hermann-Josef Bougé zum Runden Tisch. Das BAG vertritt Bernd Krekeler, Außendienstleiter aus Münster. Die Sorge der deutschen Transportunternehmer, die unter dem Preiskampf leiden, bringt Helmut Schmitz, Geschäftsführer von Husch Transporte aus Pulheim und aktives Mitglied im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL), zum Ausdruck. Michael Martini, vertritt nach einer Blitzumfrage unter den Mitgliedern seines Internetforums, Truckerfreunde.de, die Meinung der Lkw-Fahrer. Für den FERNFAHRER diskutieren Jan Bergrath, und Andreas Techel als Moderator.



„Ich muss als Kontrolleur dem Fahrer nachweisen, dass er etwas falsch gemacht hat, der Fahrer muss der Polizei nicht beweisen, dass er es richtig gemacht hat.“

Hermann-Josef Bougé, Autobahnpolizei Köln

**Techel:** Das Problem ist offensichtlich: überfüllte Raststätten an den deutschen Autobahnen am Wochenende und Lkw-Fahrer, die unter fragwürdigen Umständen campieren müssen.

**Bougé:** Einerseits stelle ich mir vor, dass diese Fahrer aus Osteuropa am Wochenende gerne bei ihren Familien zuhause wären, andererseits weiß ich natürlich, dass die Lkw-Fahrer dort im Lkw ihre Wochenendruhezeit verbringen müssen und sich aus Kostengründen selbst versorgen.

**Techel:** Es gibt eine EU-Verordnung, die untersagt, dass das Wochenende im Lkw verbracht werden darf.

**Krekeler:** Es geht in der Tat tatsächlich nur um die regelmäßige wöchentliche

**„Die verkürzte wöchentliche Ruhezeit darf natürlich im Lkw verbracht werden“**

Ruhezeit von 45 Stunden, die nicht im Lkw verbracht werden darf. Die verkürzte wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden darf natürlich im Lkw verbracht werden.

**Techel:** Wir haben bereits besorgte Anfragen von Fernfahrern bekommen, ob jetzt plötzlich alle ins Billighotel müssten. Mehrere Fahrer aus dem Forum

der Truckerfreunde haben gesagt, dass sie lieber weiter im Lkw übernachten möchten.

**Martini:** Ich sehe ein Problem darin, dass höchstwahrscheinlich die Diebstahlrate hochgehen würde, wenn der Lkw unbeaufsichtigt auf einer Raststätte stehen würde. Es gibt zu wenige Sicherheitsparkplätze. Und natürlich gibt es noch das Problem der Kapazitäten, wenn etwa am Wochenende 40 Fahrer im Autohof auflaufen und irgendwo untergebracht werden müssen.

**Techel:** Herr Schmitz, das klingt nach einem hohen Verantwortungsbewusstsein der Fahrer für ihre Frachten, dem gegenüber steht natürlich der Kostendruck. Das ist ein Dilemma. Auf der einen Seite sind die Fahrer verpflichtet, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw zu verbringen, auf der anderen Seite würden bei längeren Touren für den Unternehmer jede Menge Hotelkosten anfallen.

**Schmitz:** Im Nahverkehr ist das überhaupt kein Thema. Wir selbst haben nur innerdeutsche Transporte, bei denen wir in der Regel so planen, dass der Fahrer am Wochenende zuhause ist. Die meisten Fahrer, die, wie Sie sagen, am Wochenende auf den Raststätten campieren müssen, sind ausländische Kraftfahrer, die zum Teil über Wochen unterwegs sind und keine Chance haben, zwischendurch nach Hause zu kommen.

**Techel:** Wenn das stimmt, was Sie sagen, dann kann das ja nicht legitim sein, weil es sich dann eben nicht um die verkürzte wöchentliche Ruhezeit handelt. Haben Sie als Unternehmer

**Kochen auf der Ladefläche – für westliche Verhältnisse prekär, für viele Osteuropäer normal.**

nicht den Eindruck, dass der Konkurrenzdruck noch größer geworden ist, weil die Firmen aus dem Osten dadurch zu noch günstigeren Konditionen fahren können?

**Schmitz:** Das größte Problem ist der Lohnunterschied. Im Osten haben wir Niedriglöhne. Deutsche Unternehmer werden also kaum daran interessiert sein, Kobotage in Rumänien zu betreiben, weil sie mit den Einnahmen, die sie dort erzielen können, ihre Fahrer überhaupt nicht bezahlen können. In Folge dessen sind deutsche Fahrer viel eher daran interessiert, wieder nach Hause zu kommen, wenn sie einen internationalen Transport durchgeführt haben, um hier wieder Frachten aufzunehmen, die für sie lukrativ sind. Insofern können wir dann mit der bestehenden Regelung auch leben. Bei den Ausländern ist das anders. Die verdienen in ihrem Heimatland viel weniger an Fracht als bei uns und sind viel eher daran interessiert, Kobotage zu machen, also nach einem Auslandstransport drei Binnentransporte innerhalb von sieben Tagen durchzuführen, bevor sie dann die Grenze wieder überschreiten.

**„Osteuropäer sind viel eher an Binnentransporten im Ausland interessiert“**

**Krekeler:** Das allein ist schon schwer zu kontrollieren.

**Schmitz:** Die ausländischen Unternehmer, ich glaube auch die Fahrer, sind also sehr daran interessiert, hier zu bleiben. Und möglicherweise empfinden sie die Bedingungen hierzulande viel angenehmer als in ihrer Heimat. Aber das haben unsere Politiker so gewollt. Der Gesetzgeber hat allerdings Rahmenbedingungen vorgegeben, die für uns deutsche wie für die ausländischen Transportunternehmen gelten.



„Es gibt keinen direkten Tatbestand, der sagt, du bekommst eine Geldbuße, weil du nicht im Hotel übernachtet hast oder weil du im Lkw übernachtet hast.“

Bernd Krekeler, Bundesamt für Güterverkehr





Auf Anregung des FERNFAHRER diskutieren Experten und Journalisten bei der Autobahnpolizei Köln, ob die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit überhaupt im Lkw verbracht werden darf



„Das haben die Politiker so gewollt. Der Gesetzgeber hat Rahmenbedingungen vorgegeben, die für deutsche wie für ausländische Transportunternehmen gelten.“

Helmut Schmitz, Geschäftsführer Husch Transporte

**Techel:** Jan, Du hast Dich an Ostern mit Fahrern unterhalten, was würdest du sagen, wie lange sind die Leute draußen und wie sieht es dabei mit der verkürzten und regelmäßigen Ruhezeit im Lkw aus?

**Bergrath:** Die Rumänen, die ich getroffen habe, sprachen sehr gut Deutsch, sie arbeiteten für ein österreichisches Unternehmen und waren in diesem Fall vier Wochen unterwegs. Viele westeuropäische Speditionen, die Niederlassungen in Osteuropa haben, verlangen, dass die Fahrer drei Wochen fahren und eine Woche nach Hause kommen, wenn sie Glück haben.

„Im Extremfall lege ich mich mit Matratze und Schlafsack unter den Lkw.“

Aber auf diese Weise halten sie ja faktisch die Regelung nicht ein. Ein Beamter der belgischen Autobahnpolizei hat einem Fahrer deswegen 2500 Euro abverlangt. Dummerweise ist das Gesetz sehr schwammig formuliert.

Der Nachweis, ob ein Fahrer im Lkw übernachtet hat, ist für die Polizei kaum zu bringen.



**Techel:** Da habe ich doch gleich die Frage an Michael Martini. Wir haben gehört, der Fahrer hat 2.500 Euro Strafe bezahlt. Wie würdest du das sehen?

**Martini:** Ich würde das schon mal gar nicht bezahlen. Aber dasselbe Problem haben wir ja auch mit den deutschen Fahrern, die übers Wochenende irgendwo im Ausland stehen und dadurch Wettbewerbsvorteile haben, weil sie am Montag von dort aus ihre Touren starten können.

**Schmitz:** Alle Unternehmen haben das Gesetz zu akzeptieren und im Grunde bei der Planung der Touren auch zu berücksichtigen.

**Martini:** Das ist richtig, aber was die 2500 Euro angeht, verstehe ich das nicht, denn für die Übernachtung im Lkw ist ja offiziell gar keine Strafe vorgegeben.

**Krekeler:** Das kann man so nicht sagen.

Es gibt keinen direkten Tatbestand, der sagt, du bekommst eine Geldbuße, weil du nicht im Hotel übernachtet hast oder weil du im Lkw übernachtet hast. Nur, es zählt nicht mehr als Ruhezeit, und man kann es indirekt darüber ahnden, dass man sagt, die vorgeschriebene Ruhezeit wurde nicht eingelegt. Wenn der Lkw rollt, dann zählt es auch nicht als Ruhezeit, wenn der Beifahrer schläft. Auch da gibt es keinen speziellen Tatbestand. Das ist zugleich die Schwäche, weil das Gesetz eben nicht sagt, man muss im Hotel übernachten, sondern es heißt nur, sie darf nicht im Lkw verbracht werden.

**Martini:** Es ist also okay, wenn ich ein Zelt neben den Lkw stelle ...

**Krekeler:** ... oder im Extremfall lege ich mich mit Matratze und Schlafsack unter den Lkw. Insofern greift die Aktion des bel-

### Ruhezeiten ...

... und wo sie verbracht werden dürfen:

Für Fahrer gelten drei Arten von Ruhezeiten: tägliche (2 x 11 und 3 x 9 Stunden pro Woche), reduzierte wöchentliche (24 Stunden) und regelmäßige wöchentliche (45 Stunden am Stück). In Artikel 8, Absatz 8 der Verordnung (EG) 561/2006 ist die Frage, wo die Ruhezeit verbracht werden darf, unklar formuliert. Es heißt: „Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.“ Auf Anfrage von FERNFAHRER hat das Bundesverkehrsministerium noch einmal klar betont: Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten dürfen nicht im Fahrzeug verbracht werden.

### Ruhezeiten ...

... wöchentlich nach Artikel 6 der VO (EG) 561/2006

In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

► zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

► eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

gischen Kollegen etwas kurz. Das zweite Problem: Wenn das erst mal bekannt ist, dass wir oder die Polizei das kontrollieren und auch ahnden, dann hat jeder irgendwo anders übernachtet, bei der Freundin oder einem Onkel. Das lässt sich dann auf der Straße kaum vernünftig kontrollieren.

**Martini:** Es gibt natürlich auch Fahrer, die sagen, sie stehen gerne draußen, weil sie das Wochenende ja sehr gut bezahlt bekommen, die Mehrheit im Wochenende zuhause sein, weil meistens dann doch nur die Spesen bezahlt werden.

**Bougé:** Es lässt sich ja jetzt schon kaum überwachen. Selbst wenn ich einen Fahrer an einem langen Wochenende wie an Ostern antreffe, dann kann ich ihm immer noch nicht nachweisen, ob er nicht doch irgendwo gewesen ist. Ich muss als

Kontrollleur dem Fahrer nachweisen, dass er etwas falsch gemacht hat. Der Fahrer muss der Polizei nicht beweisen, dass er es richtig gemacht hat. Ich kann nur einen Verdacht in einem Bericht niederlegen. Aber mehr auch nicht. Und bei den Fahrern spricht sich das natürlich sofort rum.

**Techel:** Was mir jetzt auffällt: Der Gejagte ist von allen Beteiligten mal wieder der Fahrer. Was bekommt denn

„Alle zwei Wochen sollte die Ruhezeit in der Heimat verbracht werden müssen“

ein Unternehmer aufgebrummt, dessen Fahrer ihre Wochenendruhezeit nicht ordnungsgemäß verbringen?

**Bergrath:** Das ist ja auch nicht festgelegt.

**Bougé:** Ich habe nicht das Gefühl, dass der Gejagte mal wieder der Lkw-Fahrer ist. Dass der natürlich an seinem Verhalten mitverantwortlich ist, heißt nicht, dass er damit alleine gelassen wird.

**Krekeler:** Meiner Meinung nach könnte der legale Ansatz sein, dass vorgeschrieben wird, alle zwei Wochen die Ruhezeit in der Heimat zu verbringen. Entweder am Firmensitz der Spedition oder am Wohnort des Fahrers.



„Die Mehrheit der Lkw-Fahrer im Forum der Truckerfreunde möchte am Wochenende zuhause sein, weil meistens dann doch nur die Spesen bezahlt werden.“

Michael Martini, Lkw-Fahrer und Gründer Truckerfreunde

An den Wochenenden richten sich viele Fahrer in ihren Lkw häuslich ein.



WIR LIEFERN IHNEN 100.000 SPEZIALITÄTEN



AUTO SCOUT24 Trucks

Besuchen Sie Europas großen Nutzfahrzeugmarkt von AutoScout24. Hier finden Sie mit Sicherheit das perfekte Fahrzeug: ob kleiner Transporter oder großer LKW, ob SZM, Auflieger oder Anhänger. Egal welche Marke, egal welches Modell, egal welches Alter. Unt 100.000 Nutzfahrzeugen ist bestimmt genau das passende für Sie dabei. Gehen Sie jetzt auf Entdeckungstour:

[www.autoscout24.de/trucks](http://www.autoscout24.de/trucks)