

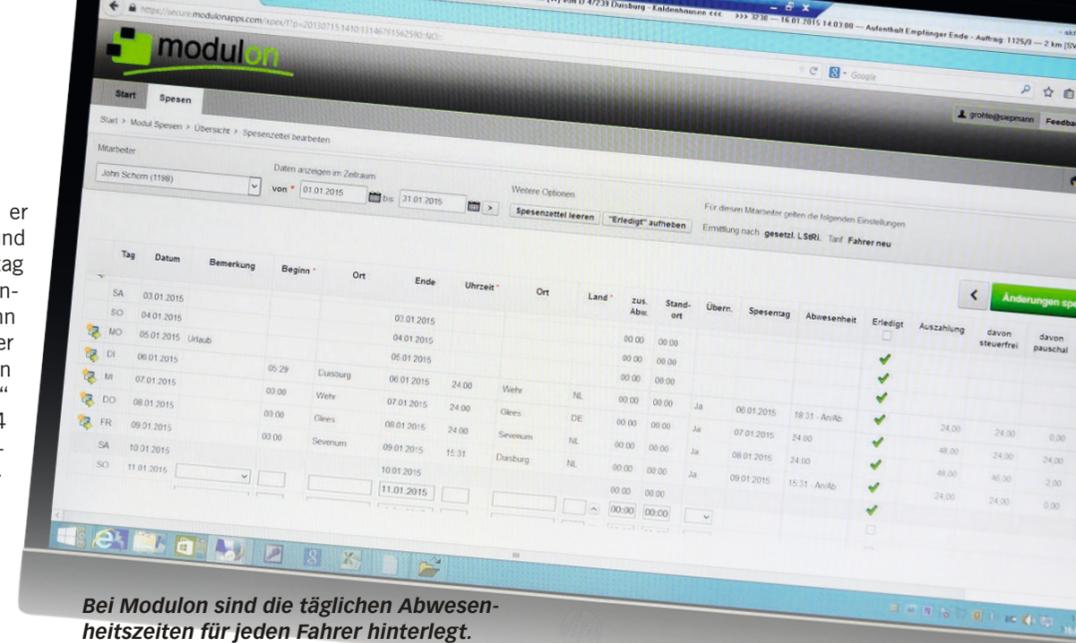


Zur Spesenermittlung müssen Transportunternehmen die Abwesenheitszeiten der Fahrer korrekt erfassen. Siepmann setzt auf die Software Modulon.

sechs Uhr nach Holland aufbricht, ist er an diesem Tag 18 Stunden unterwegs und bekommt zwölf Euro Spesen. Am Dienstag bleibt er den ganzen Tag, also 24 Stunden, im Ausland: macht 24 Euro. „Wenn ich dann am Mittwoch um 17 Uhr wieder auf dem Hof bin, kann ich für den dritten Tag auch nur 17 Stunden aufschreiben.“

Das Prinzip gilt seit Januar 2014 zum Glück auch für die Fahrer im Nahverkehr. Früher bedeutete jede Rückkehr auf den Speditionshof praktisch eine Unterbrechung der Abwesenheit von der Betriebsstätte, die Erfassung war ein Horror. Jetzt müssen die Fahrer allerdings mindestens acht Stunden unterwegs sein – sonst gibt es gar keine Spesen.

Modulon erhält alle Daten über die Telematik aus dem digitalen Tacho und ordnet sie den einzelnen Fahrern in einer individuellen Maske zu. „Die Fahrer füllen weiter ihre Wochenberichte aus“, betont Rohte. „Wir kontrollieren am Rechner nur noch, ob die Daten übereinstimmen.“



Bei Modulon sind die täglichen Abwesenheitszeiten für jeden Fahrer hinterlegt.

Die webbasierte Software wird ständig weiterentwickelt. Noch im Laufe des ersten Quartals soll es für die Unternehmen die Möglichkeit geben, auf Knopfdruck für jeden Fahrer eine Aufstellung seiner Spesen des ganzen Jahres zu generieren. Das ist entscheidend bei Touren ins Ausland, wenn die

Spesensätze dort höher sind als in Deutschland. Bislang musste Rohte eine Strichliste führen. „Mit dieser Bescheinigung können wir bei unserer eigenen Steuererklärung die Differenz geltend machen“, freut sich Clemenz. „Da kommt zu Jahresbeginn immer noch eine nette Summe zusammen.“

JEDE STUNDE ZÄHLT

Text | Jan Bergrath

Reinhard Clemenz ist seit zwölf Jahren Fahrer bei der Duisburger Tankspedition Aloys Siepmann. Mit 51 Tankzügen, überwiegend DAF und MAN, sowie Aufliegern von Schrader und Gofa, ist das Transportunternehmen für die chemische Industrie in Deutschland, Belgien und den Niederlanden unterwegs.

Vor allem flüssiges Gefahrgut holen die Fahrer aus den Häfen Antwerpen und Rotterdam nach Deutschland. Seltener gibt es Touren nach Frankreich und in die Schweiz. Die meisten der 60 Fahrer sind schon lange dabei, einige Lkw sind bundesweit direkt am Standort der Kunden stationiert. Geschäftsführer Wolfgang Siepmann und seine Schwester Gabriele Rohte haben recht früh auf eine telematikbasierte Unterstützung der Disposition gesetzt. Damals waren es noch, aus heutiger Sicht, eher klobige Bordcomputer, mit denen die Fahrer ihre Statusmeldungen an die Zentrale übermittelt haben. Speditionsleiter David Podolski hat den Umstieg auf die Telematik „Spedion“ vorangetrieben.

Jetzt nutzen die Fahrer handliche Tablets von Samsung. Damit dokumentieren sie unter anderem ihre Abfahrtskontrolle bei Schichtbeginn. Sie ist, als Beleg für eine

Unterwegskontrolle, im Tablet hinterlegt, die Disposition bekommt sofort eine E-Mail. Auch hat sie jederzeit einen Überblick über die Lenk- und Ruhezeiten aller Fahrer und plant die Touren natürlich entsprechend gesetzeskonform. „Das ist alles bei uns hervorragend organisiert“, lobt Clemenz. „In all den Jahren musste ich nie sagen, dass etwas grundsätzlich falsch läuft.“

Vergangenen Oktober ist bei Siepmann nun eine webbasierte Software dazugekommen, die der Lohnbuchhaltung die Arbeit erleichtert. Die Software dient dazu, die Abwesenheitszeiten der Fahrer korrekt zu erfassen. Sie heißt Modulon, kommuniziert über eine Schnittstelle mit der Telematik und dient zur automatischen Be- und Verrechnung aller zahlbaren Spesen. Deren Sätze wurden 2104 geändert. Es gibt seither nur noch zwei Stufen der Abwesenheit: Ab acht Stunden sind pauschale Spesen von zwölf Euro zulässig, ab 24 Stunden dürfen für jeden Tag pauschal 24 Euro steuerfrei abgerechnet werden. Diesen sogenannten Verpflegungsmehraufwand kann der Un-

ternehmer dem Fahrer bezahlen, gesetzlich muss er es nicht. Siepmann hat sich dazu entschieden, doppelte Spesen zu zahlen. „Auf diesen Teil der Verdopplung zahlen wir eine pauschale Steuer von 25 Prozent“, sagt Gabriele Rohte, die für die Lohnbuchhaltung verantwortlich ist. „Die Fahrer bekommen es netto ausbezahlt. Aber alle Transportunternehmen unterliegen einer strengen Kontrolle, dass die Spesen wirklich korrekt abgerechnet werden.“

Jede Stunde zählt. Ein typisches Beispiel: Wenn Clemenz am Montagmorgen um



Speditionsleiter David Podolski unterschreibt die Abfahrtskontrolle via Tablet.



Reinhard Clemenz freut sich, dass es noch nie Probleme mit den Spesen gab.



Geschäftsführer Wolfgang Siepmann plant auch die Touren.



Seine Schwester, Gabriele Rohte, verantwortet die Lohnbuchhaltung.

ANZEIGE

Zugkraft mit ausgereifter Technik

ROCKINGER

Sie haben die Wahl

Für jede Aufgabe die passende Kuppelung – vom kleinsten Anhänger bis zu 1.000 Tonnen. Hochwertig, einfach und sicher zu bedienen, reparaturfreundlich.

ROCKINGER – Ihre Nummer 1, und das bereits zum zehnten Mal in Folge.

www.jost-world.com

Member of **JOST**-World

3 Fragen an:

Herbert Quabach ist seit 2012 Geschäftsführer der Vereinigung der deutschen Autohöfe, VEDA e. V.



? Wie viele Mitglieder haben Sie und wie viele Lkw-Parkplätze können Sie den Fernfahrern anbieten?

Quabach: Die Veda hat derzeit 64 Mitglieder. Das spiegelt aber nicht die ganze Realität wider. Mineralölunternehmen können laut Satzung nur bei eigener Betreibung Mitglieder werden, hier will man nicht von der Industrie gesteuert werden. Deshalb ist zum Beispiel Shell nur Förderer und Total nur mit einem einzelnen Autohof Mitglied – aber trotzdem im Vorstand vertreten. Einzelne Gruppen sind auch nur mit einem Autohof dabei, kooperieren aber eng. Wir bieten insgesamt rund 9.500 Lkw-Stellplätze. Durch eine bewusste Überparkung bringen wir aber oft 20 bis 30 Prozent mehr Fahrzeuge unter. Bei der Stellplatzzählung des Bundes im Jahr 2013 wurden die maximalen Parkzahlen inklusive Überparkung ermittelt und in die Statistik gestellt.

? Wie hoch ist die durchschnittliche Parkgebühr? Und ab wann wird sie in der Regel fällig?

Quabach: In der Regel werden bei Übernachtungsgästen acht bis zehn Euro verlangt, dafür gibt es 1:1-Verzehrgutscheine. Tagesgebühren werden nur in einzelnen Fällen erhoben. Wegen der explodierenden Kosten für Bau, Erhaltung und Müllentsorgung werden in ersten Fällen auch echte Parkgebühren in Höhe von etwa drei Euro erhoben. Das wird weiter zunehmen. Es geht nicht anders.

? Welchen Einfluss haben die Lenk- und Ruhezeiten in Kombination mit dem digitalen Tachografen auf Ihre Kunden, die Lkw-Fahrer.

Quabach: Einen dramatischen Einfluss! Die enge Fahrzeitreglementierung verhindert, dass besonders beliebte oder gute Autohöfe gezielt angefahren werden können. Die Zeiten der Stammtische und der kollegialen Treffen ist damit leider auch vorbei. Gerade die engagierten Autohofbetreiber, die sich mit persönlichem Kontakt und guter Qualität im Markt etablieren konnten, leiden hier besonders – und ihre Stammkunden auch. Trotzdem sind die guten Autohöfe immer noch gerne besucht.

TEURERER PLATZ

Die meisten privaten Autohöfe nehmen spätestens zum Abend von den Lkw-Fahrern eine Parkgebühr. Warum eigentlich?

Text | Jan Bergrath

Die Reportage über drei deutsche Lkw-Fahrer läuft an drei Sonntagen im Januar zur besten Sendezeit auf ZDF – und sie ist sehr gut gemacht. Kai Jakob ist einer der Kollegen, der von Regisseur Broka Herrmann

vergangenen Sommer einen Arbeitstag lang begleitet wurde. Kai fährt einen Autotransporter der Spedition Möhlmann. Mit ihm erleben die Zuschauer ein klein wenig den Wahnsinn, den Fahrer auf überlasteten Autobahnen häufig erleben. Das fängt

bei den unfallbedingten Staus an, die immer öfter den Zeitplan der Disposition durcheinanderwirbeln und hört erst spät in der Nacht bei der Parkplatzsuche auf. Kai rettet sich, nachdem er auf der A 3 vergeblich einen freien Stellplatz gesucht hat, auf den Autohof Strohofer in Geiselwind.

Am gelben Kassenhaus entrichtet er die Parkgebühr von zehn Euro. Doch er ist so platt, dass er diesmal darauf verzichtet, den entsprechenden Verzehrbon im Restaurant einzulösen. Immerhin – in der Regel verfällt der Bon bei den meisten Autohöfen nicht gleich mit der Abfahrt am nächsten Morgen. Es ist ein Ritual, das nach der Wende begann, als sich die ersten privaten Pächter vor dem Ansturm von immer mehr Fremdparkern wappneten. Eine „Schutzgebühr gegen Fremdparker“ nennt es Herbert Quabach, der Geschäftsführer der Vereinigung der deutschen Autohöfe, VEDA e. V.

Fotos | Jan Bergrath

Die meisten Fahrer zahlen den Obolus stillschweigend. Aber warum eigentlich? „Spesen ist das umgangssprachliche Wort für den Verpflegungsmehraufwand, den jemand hat, der im

Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit unterwegs ist“, erklärt der Heilbronner Arbeitsrechtler Harry Binhammer. „Sie sollen also auch für den Lkw-Fahrer die fehlende Möglichkeit, sich zu Hause günstiger zu verpflegen als unterwegs, ausgleichen. Sie sind daher vom Grundsatz her nicht für Parkgebühren zu verwenden. Letztere sind prinzipiell als Reisenebenkosten vom Transportunternehmer separat zu ersetzen, da sie beruflich veranlasst sind. Das gilt auch für die Maut und die Straßengebühren.“

Es ist wieder einmal eine Grauzone. Denn auch das Parken ist im Prinzip Teil des Transports wie die Maut, jedenfalls im Fernverkehr. Bei den wenigen Sicherheitsparkplätzen in Europa übernehmen die Transportunternehmen die Gebühren, in Deutschland sind es 25 Euro. Es geht schließlich um das Wohl der Ladung. Beim Wohl der Fahrer hört die Fürsorge oft auf.

Und das ist die Krux: Manche Unternehmer vertreten den Standpunkt, die Fahrer müssten ja nicht auf einen Autohof – und sie hätten durch den Verzehrgutschein ja keinen finanziellen Verlust. Anders ist es, wenn die Gebühr nur anteilig berechnet wird. Darauf läuft es laut Quabach wegen steigender Kosten für die Autohofbetreiber zukünftig hinaus. Und damit zahlt der Fahrer dann für seinen Arbeitgeber die Gebühr, die eigentlich der Kunde, der die Ladung bekommt, entrichten sollte.

Für viele Fahrer sind die Netospesen, die in letzten Jahren nicht erhöht wurden, wegen des geringen Bruttolohns ein Zusatzverdienst, den sie daheim in der Haushaltskasse abliefern. Dafür nehmen sie Brote oder Fertiggerichte mit auf Tour. Die Autohofbetreiber spüren das. Quabach beklagt: „Dort wo ein Discounter in der Nähe ist, findet jeden Abend ein Ameisenzug statt. Die Holländer, Skandinavier und die ordentlich bezahlten deutschen Berufskraftfahrer, die sich abends beim Bier ein Steak gönnen, die gibt es kaum noch. Heute wird meist auf den Punkt gegessen: für nicht mehr als die zehn Euro Parkgebühr.“



Fahrerlebnis



Übersicht über die seit 1. Januar 2015 geltenden Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen im Ausland in Euro¹⁾

Land	Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen		Land	Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen	
	bei einer Abwesenheitsdauer von mindestens 24 Stunden je Kalendertag	für den An- und Abreisetag sowie bei einer Abwesenheitsdauer von mehr als 8 Stunden je Kalendertag		bei einer Abwesenheitsdauer von mindestens 24 Stunden je Kalendertag	für den An- und Abreisetag sowie bei einer Abwesenheitsdauer von mehr als 8 Stunden je Kalendertag
Albanien	23	16	Russische Föderation	21	14
Algerien	39	26	- Moskau	30	20
Andorra	32	21	- St. Petersburg	24	16
Armenien	23	16	Schweden	72	48
Aserbaidschan	40	27	Schweiz	48	32
Belgien	41	28	- Genf	62	41
Bosnien und Herzegowina	18	12	Serbien	30	20
Bulgarien	22	15	Slowakische Republik	24	16
Dänemark	60	40	Slowenien	30	20
Estland	27	18	Spanien	29	20
Finnland	39	26	- Barcelona	32	21
Frankreich	44	29	- Kanarische Inseln	32	21
- Lyon	53	36	- Madrid	41	28
- Marseille	51	34	- Palma de Mallorca	32	21
- Paris ²⁾	58	39	Syrien	38	25
- Straßburg	48	32	Tschechische Republik	24	16
Georgien	30	20	Türkei	40	27
Griechenland	42	28	- Istanbul	35	24
- Athen	57	38	- Izmir	42	28
Großbritannien/Nordirland	42	28	Tunesien	33	22
- London	57	38	Turkmenistan	33	22
Irland	42	28	Ukraine	36	24
Island	47	32	Ungarn	30	20
Italien	34	23	Usbekistan	34	23
- Mailand	39	26	Vatikanstaat	52	35
- Rom	52	35	Weißrussland	27	18
Kasachstan	39	26	Zypern	39	26
Kirgisistan	29	20			
Kosovo	26	17			
Kroatien	28	19			
Lettland	30	20			
Liechtenstein	47	32			
Litauen	24	16			
Luxemburg	47	32			
Malta	45	30			
Marokko	42	28			
Mazedonien	24	16			
Moldau, Republik	18	12			
Monaco	41	28			
Montenegro	29	20			
Niederlande	46	31			
Norwegen	64	43			
Österreich	36	24			
Polen	27	18			
- Breslau	33	22			
- Danzig	29	20			
- Krakau	28	19			
- Warschau	30	20			
Portugal	36	24			

¹⁾ Quelle: www.bundesfinanzministerium.de. Weitere Angaben ebenda.
 Änderungen gegenüber 1. Januar 2014 (BStBl I 2013, Seite 1.467) in Fettdruck.
²⁾ Sowie die Départements 92 (Hauts-de-Seine), 93 (Seine-Saint-Denis) und 94 (Val-de-Marne)



Foto | Matthias Rathmann

Spesen: andere Länder, andere Sätze.