

EIN SYMBOLISCHES BILD, 2016 aufgenommen auf der Raststätte Aachener Land-Nord: Es zeigt den Lkw eines Fahrers aus Osteuropa, der sein Wochenende dazu nutzt, fern der Heimat die Wäsche zu waschen.

HAUPTINSPECTOR RAYMOND LAUSBERG kontrolliert seit rund drei Jahren, ob die Fahrer aus Osteuropa die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbringen. Das hat ihm bis heute viel Ärger eingebracht. Nun scheint der EuGH seine Auslegung der VO (EG) 561/2006 zu bestätigen.



Evgeni Tanchev, begründet, warum der in Belgien praktizierte Umkehrschluss, es ist also verboten, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen, zutrifft. In der Regel, so heißt es, sei die Ansicht des Generalanwalts für ein späteres Urteil des EuGH richtungsweisend. Wann es letzten Endes zu diesem Urteil kommen wird, ist nicht bekannt. Insider aus Brüssel rechnen damit, dass es in die Neuregelungen zur Straßeninitiative einfließen könnte, die Verkehrskommissarin Violeta Bulc noch in diesem Frühjahr vorstellen will.

Interessant an den komplexen Ausführungen des Anwalts ist vor allem das zähe Ringen zwischen EU-Kommission und Parlament, als es darum ging, die Formulierungen für die neuen Sozialvorschriften festzulegen. Ähnlich wie bei der Kabotage hatte die damalige EU-Kommission nämlich eine komplette Freigabe zur Verbringung aller drei Ruhezeiten im Lkw ins Gesetz geschrieben. Die aktuelle Fassung ist also ein Kompromiss. Nun allerdings deutet vieles darauf hin, dass unter Druck vor allem der westeuropäischen Verkehrsminister keine Auslegung mehr möglich sein wird. Heißt: Demnächst wird wohl eindeutig verboten sein, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. In seiner Einschätzung weist der Generalanwalt nun darauf hin, dass es den Nationalstaaten dann erlaubt sein wird, ein Bußgeld zum Artikel 8, 8, zu erlassen, das nach einer entsprechenden Kontrolle durch die jeweiligen Behörden verhängt werden kann. Eigentlich also nur eine Frage der Zeit, bis es auch in Deutschland so kommen wird.

Doch nun wird es kompliziert: In den vergangenen Jahren hatten vor allem deutsche Spitzenverbände wie BGL und DSLV mit Un-

terstützung von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) immer wieder eine „europäische Lösung“ zur Frage der Ruhezeit gefordert. Dieser politische Weg ist allerdings durch den immer weiter aufkommenden Nationalismus in Europa und die immer noch drohende Blockbildung der Transporteure (und ihrer Verkehrsminister) zwischen Ost und West kaum realisierbar.

Daher entschloss sich im vergangenen Jahr der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags, unter Führung des Abgeordneten Udo Schiefner (SPD), ein nationales Verbot über den Bundesrat in ein Gesetzgebungsverfahren zu bringen. Denn das Bundesverkehrsministerium hat ein mögliches nationales Verbot mit voller Absicht nicht in die aktuelle Ergänzung des deutschen Fahrerpersonalgesetzes aufgenommen und damit den Ball weiter gespielt. Schiefner, der sich für die Belange der deutschen Fahrer einsetzt und zuletzt beim Kraftfahrerkreis Düren-Aachen sein Vorhaben schilderte, hat nun in enger Absprache mit dem Justizministerium einen Textentwurf für das nationale Verbot verfassen lassen. Es soll dann Anfang Mai in Kraft treten.

Eigentlich sollte dieser Textentwurf bereits vorliegen, doch nun kommen politische Ränkespiele dazwischen. Die Opposition im

Bundestag, also Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke, haben nun für den 6. März, dem Tag also, an dem diese Ausgabe des FERNFAHRER erscheint, eine Anhörung von Experten beantragt. Und das, obwohl sich im Prinzip alle Fraktionen im Vorfeld einig waren, dass durch das nationale Verbot das, so Schiefner, „Nomadentum auf den deutschen Autobahnen gestoppt werden soll.“ Schiefner geht aber dennoch davon aus, dass der Zeitplan nach der Anhörung eingehalten werden kann.

Ob das Gesetz dann später auch vor den Gerichten Bestand haben wird, müssen die ersten Verfahren zeigen, die es mit größter Sicherheit geben wird, sobald die Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) die ersten Ruhezeit-Sünder auf frischer Tat im Lkw ertappt haben. Auch dazu wird das BAG teilweise umstrukturiert, die Mitarbeiter der Abteilung Mautkontrolle sollen Aufgaben der klassischen Lkw-Kontrolle übernehmen. Es wird also vermutlich in naher Zukunft mehr Lkw-Kontrollen geben.

Allerdings haben Experten aus dem Bereich der Sozialvorschriften und Straßenkontrollen nach den ersten Informationen, wie das nationale Verbot aussehen soll, Bedenken geäußert. Denn es wird ausdrücklich kein neues Bußgeld für den neuen Tatbestand



FAHRER DIESES TRANSPORTUNTERNEHMENS aus Rumänien bestätigen, dass sie das ganze Wochenende lang auf die Luxuslimousinen aufpassen müssen – eigentlich ein Verstoß.

RINGEN UM DIE RUHEZEIT

Spätestens zum Sommer 2017 könnte es nicht nur in Belgien und Frankreich verboten sein, dass Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbringen. Der Europäische Gerichtshof bereitet wohl eine entsprechende Entscheidung vor. Auch Deutschland plant nun ein nationales Verbot.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Jan Bergrath, Maintaler (1)

Die allererste Reportage über das Thema Sozialdumping stammt aus Heft 5/2013 des FERNFAHRER. Sie porträtiert darin auch einen mutigen Mann aus Belgien, der sich auf den oft steinigen Weg gemacht hat, die Welt der Dumpingtransporte durch die Flotten aus Mittel- und Osteuropa aus den Angeln zu heben. Die Rede ist von Hauptinspector Raymond Lausberg. 2013 hat er zum ersten Mal Bußgelder gegen Unternehmen verhängt, deren Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbracht haben. Lausberg, der mittlerweile in vielen TV-Sendungen zum Ankläger gegen das Sozialdumping geworden ist, verdankt die Politik auch die Erkenntnis, dass Fahrer

aus Osteuropa oft wochenlang auf Tour sind und daher zwangsläufig die gesamte Zeit unter meist erbärmlichen Bedingungen im Lkw verbringen müssen.

Ein Jahr nach Lausbergs zunächst eigenwilliger Auslegung des Artikels 8, Absatz 8 aus der EU-Verordnung 561/2006 hat Belgien im Rahmen eines nationalen Erlasses ein Bußgeld von 1.800 Euro allein für den Unternehmer festgesetzt, danach folgte Frankreich. Auch in den Niederlanden gibt es dieses nationale Gesetz, es wurde bislang nur nicht konsequent angewandt. Und nun, im Jahr 2017, schickt sich der Europäische Gerichtshof (EuGH) in der Rechtssache C-102/16 an, die Auslegung Belgiens, und damit die von

Raymond Lausberg, zu bestätigen. Grund ist ein Rechtsstreit eines belgischen Transportunternehmens vor dem höchsten belgischen Gericht. Das Unternehmen, das Fahrer aus Osteuropa eingesetzt hat, klagt gegen die Auslegung dieses bislang von vielen Verbänden und Politikern als „schwammig“ bezeichneten Passus: „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.“

In einer 17-seitigen Stellungnahme hat nun der zuständige Generalanwalt am EuGH,

erlassen. Das Verbot wird sich ausschließlich auf Artikel 8, Absatz 6, beziehen und damit auf die feste Abfolge von reduzierten und regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Laufe von zwei Wochen. Und nach allem, was bislang bekannt ist, sollen sowohl die Fahrer als auch die Unternehmer mit einem Bußgeld belegt werden, wenn sie de facto zwei verkürzte Ruhezeiten im Lkw einlegen.

Denn es ist verboten, die 45 Stunden im Lkw zu verbringen. Die Berechnung soll dann nach dem bisherigen Bußgeldkatalog erfolgen. Jede Stunde, die zu viel verkürzt wurde, kostet Geld. Ein gewagter Ansatz, der, wenn sich die ersten Unternehmen dagegen gerichtlich zur Wehr setzen, am Ende sogar noch vor dem EuGH landen könnte.

Das erklärte Ziel des Gesetzes ist es, dass eines Tages auch die Fahrer aus Mittel- und Osteuropa nach spätestens zwei Wochen wieder mit dem Lkw am Standort und damit zu Hause sind. „Einige Konzepte der multinationalen Logistiker würden damit nicht mehr funktionieren“, sagt Markus Grenzer, Chef von Maintaler aus Bruchköbel. Das Thema Ruhezeit und seine Fallstricke werden unter seinen Fahrern bereits kontrovers diskutiert. Maintaler ist kreuz und quer durch Europa unterwegs, aber in der Regel sind die Fahrer am Wochenende oder jedes zweite Wochenende zurück am Standort.



MARKUS GRENZER (r.) sowie seine Fahrer Stephan Farr (l.), Frank Wehowsky und Sascha John sorgen sich, was unterwegs mit dem Lkw passiert, wenn das Verbot wirklich kommt.

Es sind vor allem diese Fragen, die Stephan Farr, Frank Wehowsky und Sascha John bewegen: Was passiert wirklich, wenn ich etwa in Frankreich stehen bleiben muss und kein Sicherheitsparkplatz ist in Reichweite? Wie komme ich in ein Hotel und wer zahlt dafür? Was ist mit meinen persönlichen Sachen, wenn schon jetzt, wie in Südfrankreich, Tag für Tag Lkw aufgebrochen werden? Und was ist, wenn ich, wie Maintaler, mit teuren Autos

als Ladung unterwegs bin? Bislang, so zeigt auch das Beispiel eines rumänischen Transportunternehmens, verlangen die Auftraggeber, dass die Fahrer auch am Wochenende, also während der Freizeit, auf die Ladung aufpassen müssen. Das ist der größte Widerspruch, der im Rahmen dieses Artikels nicht zu lösen ist. FERNFAHRER wird daher, sobald das Gesetz wirklich kommt, versuchen, diese Fragen zu klären.



DAS TRANSPORTUNTERNEHMEN MAINTALER aus Bruchköbel zählt 90 eigene Fahrzeuge und 125 Mitarbeiter. Es ist auf Transporte quer durch Europa spezialisiert. Das kommende Gesetz wirft bei der Firma Fragen auf.