

Nahzone – Nachweispflicht muss weg

Lenk- und Ruhezeiten – ein Gespenst für Kurierdienste

Es war vorauszusehen, dass das Thema Lenk- und Ruhezeiten für Transporter, also Fahrzeuge unter 3,5 t zGM erneut diskutiert wird. Das europäische Parlament hat die Diskussion wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Was in Deutschland schon gilt, soll nun europäische Wirklichkeit werden. Aufzeichnungspflichten für Lenk- und Ruhezeiten ab mehr als 2,8 t zGM statt wie bisher ab mehr als 3,5 t zGM. Da lässt sich spöttisch fragen: Warum diese Grenze und nicht 1 t zGM? Das Parlament schweigt sich darüber aus.

Lenk- und Ruhezeiten sind eine Schutzvorschrift dort, wo man sich auf geregelte Arbeitszeiten weder verlassen noch sie kontrollieren kann. Seit Ende 1953 müssen in Deutschland alle Fahrzeuge über 7,5 t zGM einen Tachographen haben, der auf einer Scheibe Stand- und Fahrzeiten aufzeichnet. Alles begann 1936 als Aufzeichnungspflicht der Geschwindigkeit bei Lkw. 1969 wird erstmalig innerhalb der damaligen EWG eine gemeinsame Rechtsverordnung für Lenk- und Ruhezeiten erlassen – für Fahrzeuge ab mehr als 3,5 t zGM, in Deutschland umgesetzt für Fahrzeuge ab mehr als 2,8 t zGM.

Der „Irrtum“ Deutschlands wird nicht richtiger, wenn er auf Europa ausgedehnt wird. Kleine Transporter in die Lenk- und Ruhezeiten einzubeziehen ist eher ein bürokratisches Monster denn effektiv.

Der Grundirrtum besteht darin, dass Fahrzeuge bis 7,5 t zGM Nahverkehrsfahrzeuge sind, Auslieferung und Zustellfahrzeuge und keine Fahrzeuge des Fernverkehrs. Sie sind für die Fernstrecke zu teuer bezogen auf die Kosten pro Tonne Ware. Nur in Ausnahmefällen macht sich ihr Einsatz bezahlt wie bei den Kurieren - schnell mal die fehlenden Zubehörteile in Bratislava anliefern.

Für Fahrzeuge im Nahverkehr ist der Bürokratieaufwand, um die Lenk- und Ruhezeiten zu dokumentieren, sehr hoch. Sie sind im Stop-and-go Einsatz unterwegs als Zustellfahrzeuge oder stehen als Handwerkerfahrzeug den halben Tag. Im Nahverkehr sind die gesetzlichen Arbeitszeiten entscheidend, die sich zumindest in Deutschland kaum von den Lenk- und Ruhezeiten unterscheiden.

Vermutlich aber geht es dem Europäischen Parlament eher um die Arbeitszeit der selbstfahrenden LKW-Unternehmer. Seit März 2009 ist es rechtlich offen, ob Selbständige im Güterverkehr auch ihre Arbeitszeiten dokumentieren müssen. Das ist in der

EG-Richtlinie 2002/15 festgeschrieben. Doch die Kommission hat erklärt, dass sie das nicht umsetzen will. Das Parlament möchte es aber umgesetzt haben. Bereitet sich hier ein Handel vor? Keine Lenk- und Ruhezeiten für kleinere Transporter gegen Dokumentation der Arbeitszeit bei Selbständigen?

Das Vorhaben, die Arbeitszeit von Selbständigen zu dokumentieren, stößt auf reichlich rechtliche Schwierigkeiten. Deshalb wurde es nicht umgesetzt, denn Selbständige haben keine „Arbeitszeit“. Es geisterten bei den Europaabgeordneten so Begriffe, dass man nur Scheinselbständige in die Dokumentation der Arbeitszeit einbinden wolle. Aber auch das wäre – zumindest in Deutschland – eine Worthülse, denn Scheinselbständigkeit ist nur der kurze Status zwischen der Erkenntnis, nicht selbständig zu sein und der Festsetzung, wie hoch die Sozialabgaben sind, die rückwirkend zu zahlen sind. Scheinselbständige sind Arbeitnehmer, die als solche noch nicht erkannt wurden. Sie fallen damit von Anbeginn unter die Aufzeichnungspflichten der Arbeitszeiten.

Wie wäre es mit einem ganz anderen Kompromiss? Alle Fahrzeuge bis 7,5 t zGM sind in der Nahzone von der Nachweispflicht der Lenk- und Ruhezeiten befreit? Das ist jetzt schon für viele Berufsgruppen gegeben, so auch für Universaldienstleister, also für Brief- und Paketzustellfahrzeuge.

Die Nahzone könnte als Radius von 100 km vom eigenen Standort definiert werden - oder 75 km, die letzte Nahverkehrszone vor 1998). Warum dann nicht Lenk- und Ruhezeiten ab mehr als 2,8 t zGM europäinheitlich? Schließlich erleben wir derzeit einen Boom der Transporter auf der long distance, quer durch Europa - mit weiterem Wachstumspotential, wie die letzte Marktabfrage der Manner-Romberg Unternehmensberatung erneut gezeigt hat.

Wenn es allerdings ernst werden soll mit einer neuen europaweiten Einbeziehung kleinerer Transporter, dann sollte auch ernsthaft überlegt werden, wie denn die Transporterfahrer zu Ihrem wohlverdienten Schlaf kommen. Die Fahrzeuge müssen so breit konstruiert werden dürfen (zwei Meter innen), dass auch eine Schlafkabine eingebaut werden kann.

In der Zwischenzeit kann Europa sich ja schon mal darauf vorbereiten, eventuell in Haftung genommen zu werden, da Schlafkabinen aufgrund der zu geringen zulässigen Breite der Fahrzeuge nicht möglich sind. Wenn Ruhezeiten für kleinere Transporter vorgeschrieben werden, dann muss auch die Möglichkeit dazu gegeben sein.

Rudolf Pfeiffer