

Falsche Schulungen können teuer werden!

Berufskraftfahrer sind durch das steigende Verkehrsaufkommen und ständig wachsenden Termindruck immer stärkeren Belastungen ausgesetzt. Die gesetzlichen Regelungen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr dienen dem Schutz der Gesundheit der Kraftfahrer und der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Europäische Richtlinien und Verordnungen zu den Sozialvorschriften für das Fahrpersonal und zur Arbeitszeit regeln u. a. die höchstzulässigen Arbeits- und Lenkzeiten und schreiben Fahrtunterbrechungen (Pausen) sowie ausreichende Ruhezeiten für die Kraftfahrer vor.

Die Sozialvorschriften gelten unabhängig davon, ob die Fahrer selbstständig oder als Arbeitnehmer tätig sind.

Die Regelungen für die Arbeitszeit gelten momentan noch nicht für selbstständige Fahrer. Diese Gesetzeslücke wird voraussichtlich 2012 mit der Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/15/EG in bundesdeutsches Recht geschlossen.

Bereits 2006 erfolgte die Umsetzung der Richtlinie für alle angestellten Berufskraftfahrer durch die Einfügung des § 21a in das Arbeitszeitgesetz. Alle Vorschriften müssen sowohl von den Kraftfahrern eingehalten als auch von den Arbeitgebern und Disponenten bei der Tourenplanung beachtet werden. Bei Kontrollen und Überprüfungen wird jedoch immer wieder festgestellt, dass Fahrer, Disponenten und Arbeitgeber die erforderlichen Rechtsvorschriften nicht oder nicht vollständig kennen. Die Kraftfahrer sind durch überlange Arbeitszeiten und zu kurze Ruhezeiten oft übermüdet, so dass sie für sich selbst und andere eine Gefahr darstellen.

Mit der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2003/59/2003 vom 15.07.2003 wurde dieser Tatsache Rechnung getragen und 2006 das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz erlassen. In regelmäßigen Zyklen (5 Jahre) müssen alle Kraftfahrer ihr Fachwissen auffrischen und erweitern. Wer die Qualifikationen durchführen darf und welche Inhalte vermittelt werden sollen, ist ebenfalls geregelt. Allerdings werden in Einzelfällen Lehrmaterialien verwendet, deren Inhalt nicht den geltenden Rechtsvorschriften entspricht! Das kann die Sicherheit auf den Straßen gefährden und für die Arbeitgeber teuer werden.

Beispielsweise wird gefragt, ob ein angestellter Fahrer mit einem LKW über 7,5 t zugelassene Höchstmasse nach fünf Stunden Arbeitszeit, einer Stunde Pause und fünf weiteren Stunden Lenkzeit noch eine weitere Stunde lenken darf. Die Frage wird mit „JA“ beantwortet und damit begründet, dass die EG-Verordnung 561/2006 Vorrang vor dem deutschen Arbeitszeitgesetz habe.

Diese Antwort ist schlichtweg falsch. Europäische Richtlinien und Verordnungen beinhalten Mindeststandards. Die Regelungen der Europäischen Union können in den einzelnen Mitgliedsstaaten durch strengere, nie aber durch mildere Regelungen umgesetzt werden. In Deutschland hat man sich für die o.g. Regelung im § 21a Arbeitszeitgesetz entschieden. Der wiederum verweist auf § 3 Arbeitszeitgesetz. Das bedeutet, dass die maximal zulässige Arbeitszeit inklusive Lenkzeit im Durchschnitt acht Stunden werktäglich nicht überschreiten darf. Nur bei einem entsprechenden Ausgleich darf die Arbeitszeit auf höchstens zehn Stunden verlängert werden. Dann ist Schluss!

Wird nach Maßgabe der Schulungsunterlagen gearbeitet, kann das auch für den Arbeitgeber teuer werden. Laut entsprechendem Bußgeldkatalog hat er für jede angefangene Stunde über zehn Stunden 50 € Bußgeld zu zahlen.

Der Job des Kraftfahrers ist anstrengend. Er fährt fast immer allein und muss ständig konzentriert seiner Arbeit nachgehen. Jede Ablenkung, jede Unaufmerksamkeit kann zu folgenschweren Unfällen führen. Dieses Risiko steigt mit zu langen Arbeitszeiten deutlich an. Deshalb ist es von besonderer Bedeutung, die Arbeitszeitregelungen einzuhalten. Im Interesse des Kraftfahrers, des Arbeitgebers und in unser aller Interesse.

Karl-Heinz Strehl, Landesamt für Arbeitsschutz, Zentralbereich
karl-heinz.strehl@las.brandenburg.de

Stand: Februar 2012