



# WER HAT AN DER UHR GEDREHT?

**Die Lenk- und Ruhezeiten sowie das deutsche Arbeitszeitgesetz sollten eigentlich aufeinander abgestimmt sein – eigentlich!**

Text | Jan Bergrath

**D**as Schreiben von Ralf W.\* kommt per Mail: „Ich bin selbst Fernfahrer und muss einfach mal euren Rat einholen“, heißt es. Seine Frage hat es in sich. Nach einer Modulschulung gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz über die Lenk- und Ruhezeiten sei er verwirrter als vor dem Unterricht. „Um ehrlich zu sein, ich traue mich jetzt kaum mehr, auf den Bock zu steigen und den Schlüssel umzudrehen. Angeblich sind laut Arbeitszeitgesetz maximal 48 Stunden oder bei entsprechendem Zeitausgleich 60 Stunden Arbeit pro Woche erlaubt. Angeblich stehe dieses Gesetz über den Lenk- und Ruhezeiten und Verstöße dagegen würden mit drakonischen Strafen geahndet, da sie ganz klar einen Straftatbestand erfüllen. Ich konnte es kaum glauben. Ich halte die Lenk-

und Ruhezeiten bislang ein, aber wie ich nun erfahren musste, bin ich ein schwerstkrimineller Straftäter. Denn meine theoretischen Zeiten gemäß Arbeitszeitgesetz sind maßlos überschritten!“

Ein Verbrecher bist du sicher nicht, lieber Ralf, und mit deiner Annahme, dass die Sozialvorschriften dem Arbeitszeitgesetz unterworfen sind, liegst du eher falsch herum. Doch das macht den Schlamassel auch nicht besser. Wir haben mit Fred Dremel einen echten Experten dazu befragt. Bis 2012 war er Betriebskontrolleur beim Amt für Arbeitsschutz in Aachen. Heute gibt er sein Wissen in Fahrerschulungen weiter. Dremel erklärt: „Man muss unterscheiden zwischen Verstößen gegen die EU-Verordnung (VO) 561/2006 und gegen das reine Arbeitszeitgesetz (ArbZG). Verstöße gegen

die VO (EG) 561/2006, also Tageslenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, werden sowohl gegen den Fahrer als auch gegen den Unternehmer geahndet. Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz werden nur gegen den Unternehmer geahndet, weil dieses Gesetz den Arbeitnehmer schützen soll.“

Das deutsche Arbeitszeitgesetz gilt seit dem 1. Juli 1994 und wurde zuletzt am 1. August 2013 geändert. Es begrenzt – zunächst einmal grundsätzlich – die höchstzulässige tägliche Arbeitszeit. Es legt Mindestruhepausen während der Arbeitszeit und Mindestruhezeiten zwischen Beendigung und Wiederaufnahme der Arbeit sowie die Arbeitsruhe an Sonn- und Feiertagen fest. Zudem enthält es Schutzvorschriften zur Nacharbeit. Und es ist sowohl für Arbeitgeber also auch für Arbeitnehmer verbindlich.



Fotos | Renault Trucks, Matthias Rathmann, Jan Bergrath,  
Montage | Götz Mannchen

Doch schon immer gab es für Kraftfahrer gesonderte Regeln, wie Peter Baranowski erläutert. Er ist Spezialist in Sachen Sozialvorschriften. Zunächst für die ÖTV, später bei Verdi, war er für das Fahrpersonal zuständig. Als Teilnehmer des „sozialen Dialogs“ der EU-Kommission vertrat er die deutsche Seite der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) in Brüssel, als die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG entstand. Die Ausnahmen für Fahrer scheinen historische Wurzeln zu haben. „Zunächst galt für das Fahrpersonal die Arbeitszeitordnung (AZO) von 1938 und hier insbesondere die Randnummern 50 bis 53, die Sonderregelungen für Kraftfahrer und Beifahrer vorsahen“, erklärt Baranowski. „Außerdem beinhaltete sie die Ermächtigung, die Arbeitszeit per Tarifvertrag ohne Ausgleich zu verlängern, wenn regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaftszeiten auftraten.“

Die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG musste spätestens 2006 in den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgewandelt werden. Und in ihr sieht Baranowski in Kapitel 2, Absatz 4 den entscheidenden Satz: „Diese Richtlinie ergänzt die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und erforderlichenfalls des AETR-Übereinkommens, die Vorrang vor den Bestimmungen dieser Richtlinie haben.“ (Anm. der Redaktion: Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ist der Vorgänger der heutigen Sozialvorschriften VO (EG) 561/2006).

Doch in Deutschland findet sich die EU-Richtlinie im extra für Fahrer neu geschaffenen Paragraphen 21a des ArbZG. Und dort heißt es plötzlich nur: „Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.“

### **Täglich zehn Stunden lenken und arbeiten ist die Höchstgrenze. Danach ist Schluss. Definitiv.**

Auch soll sich der Paragraph 21a ArbZG auf den Paragraphen 3 desselben Gesetzes beziehen – was das Arbeitsministerium auf Anfrage des FERNFAHRER bestätigt. Dieser Paragraph legt fest, dass es in Deutschland grundsätzlich den Achtstundentag gibt, der maximal auf zehn Stunden verlängert werden kann. Der Samstag gilt als Werktag. „Die Frage, was Arbeit ist und was Bereitschaft, hat für das Fahrpersonal inzwischen in abweichenden Regelungen des Paragraphen 21a Abs. 3 Ziff. 1–3 ihren Niederschlag gefunden, die allerdings kaum überprüft und daher leicht manipuliert werden können“, so Baranowski. „Den Nachteil haben die Fahrer, die eigentlich geschützt werden sollten.“

Grundsätzlich gilt: Die nationale Gesetzgebung kann die Schutzbestimmungen verbessern, nicht verschlechtern. Zur Erläuterung beschreibt das Arbeitsministerium ein Beispiel, das es dem FERNFAHRER übermittelt – und das zeigt, wie weit man in Berlin von der Realität entfernt ist: „Ein Fahrer lenkt an fünf Tagen jeweils neun Stunden, also 45

Stunden, und arbeitet (unter Einhaltung der Grenze von zehn Stunden am Tag) insgesamt weitere drei Stunden mit sonstigen Tätigkeiten (insgesamt 48 Stunden). Er hat dann also an den fünf Tagen laut Arbeitszeitgesetz insgesamt acht Stunden Mehrarbeit (über die zulässige werktägliche Arbeitszeit hinaus) geleistet. Diese acht Stunden Mehrarbeit können am sechsten Tag ausgeglichen werden.“ Und dann der Hammer: „Arbeitszeitrechtlich kann dieser Ausgleich an einem Samstag auch dann erfolgen, wenn das Unternehmen zum Beispiel grundsätzlich nur fünf Tage arbeitet und samstags generell ein freier Tag ist. Ein wei-

#### **Peter Baranowski, 62, Gewerkschafter in Altersteilzeit**

„Eine mehrseitige europäische Richtlinie wurde mit nur einem Paragraphen in das deutsche Arbeitszeitgesetz übertragen, ohne den Geist ihrer Entstehung wirklich zu treffen.“



#### **Fred Dremel, 62, ehemals Betriebskontrolleur**

„Wir haben zunächst verstärkt die Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert. Dort gibt es eindeutige Bußgelder. Bei der Kontrolle der Arbeitszeit der Fahrer gibt es die leider nicht.“



terer Ausgleich in den folgenden Wochen ist nicht erforderlich.“

Für Baranowski ein Beleg, dass die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG falsch umgesetzt worden ist: Danach hätte die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden aus der VO (EG) 561/2006 Vorrang haben müssen. Zwar kann diese Ruhezeit alle zwei Wochen verkürzt werden, die fehlende Zeit muss aber ausgeglichen werden. Baranowski ist sauer: „Der Samstag, der eigentlich zu einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit gehört und daher dem Fahrer zum Ausgleich seiner besonderen Belastungen zusteht, soll laut Paragraph 21a in Verbindung mit Paragraph 3 zum Ausgleich herangezogen werden. Das kann doch einfach nicht wahr sein. Ich halte es für dringend erforderlich, einen Fahrer zu finden, mit dem man zur Klarstellung bis zum Europäischen Gerichtshof durchklagen kann, dass die Verordnung 561/2006 nicht nur Vorrang, sondern auch das höhere Schutzniveau hat.“

Denn so ist der Schutz des Arbeitszeitgesetzes der pure Hohn. Polizei und BAG kontrollieren auf der Straße nur Lenk- und Ruhezeiten. Wie Dremel anklagen lässt, gibt es nicht genügend Betriebskontrolleure, um wirklich festzustellen, ob der Paragraph 21a eingehalten wird. Die Folge: Tägliche Arbeitszeiten bis zu zwölf, wöchentliche bis zu 60 Stunden, ohne Ausgleich, bleiben damit unentdeckt. Der in Paragraph 1 ArbZG eigentlich propagierte Gesundheitsschutz bleibt damit komplett auf der Strecke. ◀

## **Was regelt Paragraph 21a Arbeitszeitgesetz?**

**D**ie werktägliche Arbeitszeit der Arbeitnehmer darf acht Stunden nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu zehn Stunden nur verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten (bis zu sechs bei tariflich gebundenen Betrieben) im Durchschnitt acht Stunden werktäglich nicht überschritten werden (§ 3 ArbZG).

Die Arbeitszeit darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten (sechs bei tariflich gebundenen Betrieben) im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden (§ 21a Abs. 4 ArbZG).

#### **Quelle: Bundesministerium für Arbeit**

Schon 2011 hat das Landesarbeitsgericht Brandenburg festgestellt, dass Fahrer bis zu 260 Stunden in einem Monat arbeiten können – denn im Zeitraum von vier Monaten steht ihnen ja ein Ausgleich zu. Daran darf gezweifelt werden. Denn wenn entgegen der VO (EG) 561/2006 der „Werktag“ Samstag grundsätzlich als Ausgleich zählt, wird dem Fahrer ein Teil der gesetzlich verbrieften Erholung gestohlen. Und das ist eine Farce.

jb