Dieser Herbst wird spannend

Kabotage und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit kommen wieder auf die politische Agenda

Fotos | Jan Bergrath

Die Würfel sind gefallen. Der nächste EU-Verkehrskommissar unter dem ebenfalls neuen Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker heißt Maros Sefcovic. Der Slowake tritt ab November die Nachfolge des Esten Siim Kallas an. Der Verwaltungsfachmann Sefcovic arbeitet schon seit 2009 als Diplomat bei der EU-Kommission in Brüssel, ausgewiesene Kenntnisse in den Fragen der Verkehrspolitik sind in seiner Vita nicht zu finden. Dabei warten bereits gewaltige Aufgaben. Da ist zum einen das Thema Kabotage. Nach massiven Protesten besonders der Europäischen Transportarbeiter Föderation ETF, aber auch westeuropäischer Speditions- und Transportunternehmerverbände liegt die unter Kallas angestrebte vollständige Freigabe der Kabotage derzeit auf Eis. Die Kommission hielt bislang an der Idee fest, dass die Freigabe der Kabotage die Zahl der von ihr behaupteten 20 Prozent Leerfahrten verringern soll. Neben den großen Problemfeldern wie der Wirtschafts-, Finanz- und Ukraine-Krise ist sie aber derzeit zum Randthema verkommen. Allerdings, das hat die jüngste Vergangenheit gezeigt, liegt hier das Potenzial für einen weiteren Ost-West-Konflikt. Schon bei der vergangenen Verkehrsministerkonferenz im Juni in Luxemburg ist klar geworden, dass die Länder des Ostens, deren Unternehmen von einer Freigabe der Kabotage profitieren würden, sich gegen weitere Beschränkungen aussprechen. Lediglich elf westeuropäische Länder, darunter auch Deutschland, hatten sich eindeutig dafür ausgesprochen, dass illegale Kabotage und Verstöße gegen die Sozialvorschriften stärker als bislang kontrolliert werden sollten. Doch bei der Frage, ob Lkw-Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden im Lkw verbringen dürfen, was die ständige Kabotage durch Flotten aus dem Osten im Grunde erst ermöglicht, haben sich bislang nur Frankreich und Belgien für drakonische Strafen entschieden. In Belgien kontrolliert die Polizei nun auch verstärkt, ob die Fahrer, die mit Kleinbussen aus Osteuropa zu ihren in Belgien stationierten Lkw anreisen, diese Arbeitszeit als solche auch nachtragen. In Deutschland ist das derzeit nicht der Fall.

Fahrer aus Osteuropa verbringen ihr Wochenende oft in unwürdigen Zuständen.

Mittlerweile haben sowohl die International Road Transport Union (IRU) als auch der deutsche Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), die Europäische Kommission aufgefordert, bei der unterschiedlichen Auslegung des Artikels 8 Absatz 8 der VO (EG) 561/2006 endlich für Klarheit zu sorgen. Dabei hat die EU-Verkehrskommission bereits 2007 auf eine Anfrage des EU-Parlaments eindeutig geantwortet, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw verbracht werden darf. Ob es, wie es zum Beispiel das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als Voraussetzung für die entsprechende Kontrollen in Deutschland fordert, unter dem Kommissar Sefcovic zu einem eindeutigen Verbot in der EU-Verordnung kommt, steht aber in den Sternen. Die Slowakei ist nämlich einer der größten „Profiteure“ der Osterweiterung, westeuropäische Transportunternehmen, insbesondere aus Belgien und den Niederlanden, haben dort Lkw zugelassen, teils über Briefkastenfirmen. Tausende slowakische Fahrer arbeiten zu Dumpinglöhnen im Westen. Bis Brüssel also eine klare Entscheidung trifft, ist der deutsche Gesetzgeber gefragt, die Verordnung umzusetzen – auch wenn sich das Bundesverkehrsministerium noch dagegen sträubt. So könnte ausgerechnet der Artikel „Frachtführer im Fokus“ (FERNFAHRER 8/2014), der über die EU-Abgeordnete Jutta Steinruck auf den Tisch des Arbeitsministers von Rheinland-Pfalz, Alexander Schweitzer, gekommen ist, für Bewegung sorgen. Beim nächsten Bund-Länder-Treffen in Bremen am 7. und 8. Oktober zum Thema „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ will er dafür plädieren, dass die nun bestehenden Regeln aus Belgien und Frankreich auch nach Deutschland übertragen und im Fahrpersonalrecht konkretisiert werden. Es könnte ein spannender Herbst werden. *jb*