

# Kein Schlafplatz für die Brummifahrer

Neue Gesetzesregelung schränkt Ruhezeiten in der Lkw-Kabine ein

**KIEL** Sonntag an der der A 7. Hunderte von Lkw-Fahrern verbringen ihre Wochenruhezeit auf dem Rastplatz in der Fahrzeugkabine – und verstoßen damit gegen das Gesetz. Anders als die gesetzlich vorgeschriebenen Tagesruhezeiten dürfen die Wochenruhezeit, also jene 45-Stunden-Pausen, die jedem Fahrer als Ausgleich zur stressigen Arbeitswoche zustehen, nicht im Lkw verbracht werden. Auch dann nicht, wenn der Truck über eine entsprechende Ausstattung – also ein Bett – verfügt. Eine seit Mai geltende Neuregelung des Fahrpersonalgesetzes stellt klar, dass bei Zuwiderhandlung ein Bußgeld droht: 60 Euro pro unterschrittener Stunde für Fahrer und 180 Euro für den Unternehmer. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband begrüßt die Novelle, weil damit Sozialdumping durch osteuropäische Länder eingedämmt und eine ärgerliche Wettbewerbsverzerrung beseitigt wird.

Wo aber sollen sich ausländische Fahrer, die oft wochenlang auf Tour sind, aufs Ohr legen? Eine Frage, die nicht nur den Bund als Autobahnbetreiber und die Kommunen entlang der großen Trassen beschäftigt, sondern auch die Häfen. Der Seehafen Kiel ist bereits mit den großen Roro-

Reedereien im Gespräch, zum Beispiel mit DFDS, die den erfolgreichen Kiel-Klaipeda-Express betreibt. Gut 20 Stunden dauert die Überfahrt nach Litauen. In dieser Zeit können Fahrer in den Schiffskabinen frische Kräfte für ihren Job sammeln. Damit wird aber noch nicht die komplette

*„Mit dem Vorschlag wird man sich in den Kommunen kaum Freunde machen.“*

**Roy Kühnast**  
Logistik Initiative

Wochenruhezeit eingehalten. Deshalb denkt der Seehafen über Unterbringungsmöglichkeiten in nahe gelegenen Pensionen und Privatzimmern nach. Noch befinden sich diese Überlegungen „in einem frühen Stadium“, wie Hafensprecher Ulf Jahnke betont. Denkbar sei, innerhalb des Terminals die Lkw zu parken und die Fahrer per Shuttle zu den Schlafplätzen zu befördern. In Belgien und Frankreich – wo die EU-Ruhezeitvorgaben ebenfalls gesetzlich fixiert sind – hat man in hafennahen Gewerbegebieten Hotels speziell für Lkw-Fahrer gebaut.

Entlang der Autobahnen ist das

Schlafproblem wohl noch schwieriger zu lösen als in den Häfen. „Ich kenne keine Hotels und Pensionen, die ausreichend Lkw-Stellplätze haben“, schreibt Fahrer Ingo Müller im Internet. Und Brummi-Kollege Bernd fürchtet: „Am Ende werden die osteuropäischen Fahrer in Monteursunterkünften schlafen müssen, die ja meist am Wochenende leer stehen. Ob da ein Wochenende im gut ausgestatteten Lkw nicht den höheren Erholungsfaktor bringt, stelle ich mal zur Diskussion.“ Sein Truck habe wenigstens Klimaanlage, Standheizung, Kühlschrank und Fernseher.

Ein weiteres Problem: Die Kontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestalten sich schwierig. Behauptet der Fahrer, er mache gerade seine Tagesruhezeit, sind den BAG-Kontrolleuren die Hände gebunden, denn das ist im Lkw ja erlaubt. Und wer will ernsthaft einen Fahrer wecken, der mit zugezogenen Gardinen signalisiert, dass er nicht gestört werden will?

Doch selbst diejenigen, die sich an das Gesetz halten möchten und vom Chef Geld für Hotel und Taxitransfer bekommen, haben Schwierigkeiten, in Autobahnnähe einen Schlafplatz zu finden – zumindest einen, der auch

für Fahrer aus Rumänien oder der Ukraine bezahlbar ist.

Roy Kühnast von der Logistik Initiative Schleswig-Holstein sieht „die öffentliche Hand als Betreiberin der Bundesautobahnen in der Pflicht“. Vor allem der Bund müsse die Infrastruktur schaffen, damit sich Fahrer überhaupt gesetzkonform verhalten könnten. Vorschläge, bei der Planung neuer Gewerbegebiete von vornherein eingezäunte Lkw-Stellplätze mit auszuweisen, hält er für problematisch. „Mit dem Vorschlag wird man sich in den Kommunen kaum Freunde machen“, fürchtet der Experte, der zugleich Wirtschaftsförderer im Kreis Steinburg ist. Auch im Kieler Verkehrsministerium ist man skeptisch, verweist auf die Planungshoheit des Bundes und hofft auf das wirtschaftliche Engagement findiger Unternehmen, die die Marktlücke erkennen und neue Autohöfe mit entsprechendem Service errichten. Der Gesetzgeber schreibt zwar nicht exakt vor, wie solch ein Trucker-Schlafplatz auszusehen hat – da die Erholungsphase und Ruhepause aber maßgeblich zur Verkehrssicherheit auf unseren Straßen beiträgt, muss sicherlich mehr als Jugendherbergsniveau geboten werden. *kim*