



IN DER HITZE DES TAGES

Es gibt noch immer keine gesetzliche Verpflichtung für Transportunternehmer, eine Standklimaanlage in Lkw einzubauen. Immer mehr Firmen tun dies freiwillig, aber eben nicht alle. Sie sparen zulasten der Sicherheit. Die betroffenen Fahrer sind bei unerträglicher Hitze in der Kabine aber nicht schutzlos.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Die Nacht über ist Burkhard Taggart im Linierverkehr für einen Paketdienstleister von Depot zu Depot unterwegs. Tagsüber versucht er, im Lkw zu schlafen. „Temperaturen von bis zu 50 Grad sind dann im Sommer in der Kabine keine Seltenheit. Ich frage mich allerdings immer, wie manche Kollegen, die ebenfalls am Tag schlafen müssen, bei dieser Hitze wirklich ausgeruht sein können, wenn sie in der Nacht wieder auf Tour gehen.“

Taggart kann sich zum Glück selber nicht beklagen, seit drei Jahren fährt er für HSV aus

Friedewald einen Lkw mit Standklimaanlage. Das macht es für ihn selbst in der größten Hitzeperiode erträglicher. Doch glaubt man den Hilferufen, die Fahrer immer wieder bei Facebook in die virtuelle Welt setzen, haben noch bei Weitem nicht alle eine Standklimaanlage verbaut. Einige schreiben die schweren Lkw-Unfälle bei Hitze dem Schlafmangel zu, obwohl die Fahrer ja laut Tacho im Prinzip ihre Ruhezeit eingehalten haben. Nur dass eben von wirklicher Erholung keine Rede sein kann. Und wieder ertönt der allgemeine Aufschrei nach einer Verpflichtung für den Unternehmer, Lkw mit Standklimaanlagen zu kaufen oder nachzurüsten.

Doch schon seit drei Jahren, seit den ersten Anfragen von FERNFAHRER, schieben sich das Bundesverkehrsministerium und das Bundesarbeitsministerium den Schwarzen Peter der Zuständigkeit immer wieder zu. „Leider gilt die Arbeitsstättenverordnung tatsächlich nicht für die Fahrerkabine eines Lkw, da Transportmittel ausgenommen sind, wenn sie am öffentlichen Verkehr teilnehmen“, sagt Dr. Klaus Ruff, Fahrzeugexperte der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG-Verkehr) aus Hamburg. „Sie unterliegen dem Verkehrsrecht, so steht es in den Leitlinien zur Arbeitsstättenverordnung unter Punkt B1.“



BURKHARD TAGGART, 62,
aus Marktheidenfeld

EIN UNTERNEHMER, DER AN EINER STANDKLIMAANLAGE SPART, SPART AN SICHERHEIT.

Mit folgender Konsequenz: „In den europäischen oder internationalen Zulassungsvorschriften ist die Standklimaanlage meines Wissens nicht genannt“, führt Ruff weiter aus. „Sie muss auch nicht vorhanden sein. Die Lkw sind aber nach europäischen Richtlinien zugelassen. Wenn ein Mitgliedsstaat da etwas draufsetzt, bekommt er zu Recht Probleme mit der EU und den anderen Mitgliedsstaaten, da die nationale Lösung als Handelshemmnis angesehen wird.“

Doch Ruff sagt auch ganz klar: „In Stellungnahmen machen wir deutlich, dass unserer Ansicht nach die Grenzwerte der Arbeitsstättenverordnung grundsätzlich auch zur Anwendung im Fahrzeug geeignet sind, auch wenn die Verordnung dort formal nicht gilt. Der Mensch ist dort kein anderer als im Büro. Der Arbeitgeber hat darauf zu achten, dass die Temperatur am Arbeitsplatz die Gesundheit des Angestellten nicht gefährdet. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung, die jedes Unternehmen gemäß Arbeitsschutzgesetz haben muss, hat der Arbeitgeber zu prüfen, wie dies erreicht werden kann. Demnach, so unsere Auffassung, kann auch eine Standklimaanlage notwendig sein, wenn Pausen und Schlafzeiten in der Fahrerkabine verbracht werden müssen.“ Fakt ist also: Ein Unternehmer ist derzeit nicht verpflichtet,

eine Standklimaanlage einzubauen, selbst wenn Burkhard Taggart vollkommen zu Recht sagt: „Ein Unternehmer, der daran spart, spart an Sicherheit.“

Immerhin: Deutsche Transportunternehmen rüsten ihre Lkw vor allem in Fernverkehr nun offensichtlich vermehrt mit Standklimaanlagen aus. Mercedes-Benz schreibt: „Bereits im ersten Halbjahr 2017 sind es 44 Prozent in Deutschland.“ Seitens Scania Deutschland in Koblenz heißt es: „Für unsere New Generation Scania waren es im ersten Halbjahr 2017 sogar 70,8 Prozent.“ Auch Volvo berichtet von einer hohen Einbauquote von derzeit rund 70 Prozent. DAF bietet für die alte und neue Baureihe zwar keine eigenen Systeme, Anlagen von externen Anbietern können aber bei größeren Chargen direkt ab Werk oder spätestens beim Händler vor der Auslieferung nachgerüstet werden. Nur für den Fernverkehr berechnet, liege der Anteil laut Eindhoven ebenfalls bei 70 Prozent. Auch Iveco nennt 70 Prozent Einbauquote ab Werk. Renault bietet nun werksseitig eine Waeco-Anlage an, muss bei konkreten Vergleichszahlen aber (noch) passen. Generell gibt es über die Quote der reinen Nachrü-

stungen nach dem Fahrzeugkauf keine Zahlen, aber laut Herstellern ist hier ebenfalls von einem kontinuierlichen Anstieg die Rede.

Die dauerhafte Frische im Lkw durch die Standklimaanlagen geht allerdings auf die Leistung der Batterien. Im realen Einsatz berichten Fahrer immer wieder, dass es bei extremer Hitze nach drei oder spätestens vier Stunden mit der Kühlung wieder vorbei ist – und der Motor im schlimmsten Fall doch laufen muss. Unser Tester Michael Kern hat sich deshalb die Leistung von vier verschiedenen Anlagen in einem aufwendigen Vergleichstest angesehen (siehe S. 20).

Abschließend stellt Harry Binhammer, Fachanwalt für Arbeitsrecht, noch grundsätzlich klar: „Der Fahrer muss nicht im Lkw übernachten. Es geht auch nicht darum, ob ihm zu warm ist, das ist für jeden individuell anders. Sondern es gibt Richtlinien und Verordnungen, die festhalten, ab wann es unzumutbar wird. Und wenn er seine Übernachtung danach nicht im Lkw verbringen kann, kann ihm schon ein Anspruch auf ein Hotelzimmer zustehen.“ Allerdings warnt Binhammer: „Der Fahrer ist hier in der Beweislast.“

Schutzlos bei Hitze? Das spricht dagegen!

„Bei extremer Hitze in der Kabine sind Fahrer nicht ganz schutzlos“, betont der Fachanwalt für Arbeitsrecht, Harry Binhammer aus Heilbronn, „auch wenn die Arbeitsstättenverordnung leider nicht für Lkw-Fahrer gilt. Über das Arbeitsschutzgesetz Paragraf 3 und 4 kommt man auch zu einer Verpflichtung des Arbeitgebers, den Arbeitnehmer zu schützen und den Arbeitsplatz entsprechend auszurüsten.“

Binhammer verweist überdies auf die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV). „Die DGUV-Information 215-530 ist hierbei sicher ein Anhaltspunkt.“ Dabei wird die Standklimaanlage als Dachklimaanlage bezeichnet und als sinnvoll beziehungsweise notwendig beschrieben. „Zusammen mit der Arbeitsschutzrichtlinie (ASR) 3.5, die zwar nicht unmittelbar gilt, aber dennoch entsprechend angewendet werden kann, sollte der Fahrer ausreichend geschützt sein.“

Ausgerechnet der in der jüngsten Vergangenheit und auch in der nahen Zukunft heiß diskutierte Artikel 8 Absatz 8 der VO (EU) 561/2006 könnte die Lösung bringen, wenn es dem Fahrer wirklich nicht mehr zuzumuten ist, in einer nicht klimatisierten und überhitzten Kabine zu schlafen – oder besser gesagt: dies faktisch nicht zu können. Denn dort heißt es: „Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.“ Ein diesbezügliches Verfahren eines Fahrers, der sich dagegen entschieden hat, ist Binhammer nicht bekannt. „Vielleicht muss so ein Fall wirklich einmal von einem Arbeitsgericht geklärt werden.“ Konkrete Fragen beantwortet Binhammer unter www.eurotransport.de/experten