Der Countdown für Lkw-Fahrer läuft

EU-Vorschrift: Ab September müssen Kraftfahrer eine Fortbildung nachweisen. Aus Auslieferungsfahrer in Teilzeit.

In vier Monaten darf der normale Lkw-Führerschein nicht mehr für gewerbliche Lkw-Fahrten genutzt werden. Der Fahrer muss bis dahin eine Fortbildung vorweisen. Spätestens am 14. September muss die Qualifikation im Führerschein eingetragen sein; sie wird mit der Schlüsselzahl 95 dokumentiert.

Geregelt ist das in der EU-Richtlinie 2003/59, die vor elf Jahren auf den Weg gebracht wurde. Nun läuft die Übergangsfrist aus. Für Handwerker sieht die Richtlinie Ausnahmeregelungen vor. Wenn Material oder Ausrüstung befördert wird, dass man zur Berufsausübung verwendet, wird der Nachweis im Führerschein nicht verlangt. Der Fahrer darf die Materialien allerdings nicht nur transportieren oder ausliefern, er muss auch mit ihnen arbeiten. Das heißt das Fahren darf nicht die Haupttätigkeit sein.

Der Begriff „Materialien“ wird weit ausgelegt, so dass auch im Handwerksbetrieb hergestellte oder reparierte Gegenstände einbezogen sind, berichtet der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH).

Unruhe macht sich allerdings im Lebensmittelhandwerk breit. Gerade bei Bäckern werden häufig ältere Mitarbeiter, die nicht mehr in der Produktion tätig sind, als Auslieferungsfahrer eingesetzt. Auch sie müssen die Fortbildung nachweisen, wenn sie ihren Führerschein der Klasse 3 oder der C-Klassen vor dem 10. September 2009 gemacht haben. Selbst wenn er nur in Teilzeit mit 20 Wochenstunden oder weniger eingestellt ist, um die Backwaren auszuliefern, wird vom Fahrer die Weiterbildung verlangt.

Die Schulung dauert 35 Stunden und kostet 500 bis 600 Euro. Die Fahrer von Kleintransportern werden in den Seminaren gemeinsam mit Fernkraftfahrern in Themen wie Ladungssicherung, digitale Tachografen oder kraftstoffsparendes Fahrverhalten geschult.

Das Handwerk fordert deshalb Ausnahmen gerade für solche Auslieferungsfahrer. „Es ist nicht sachgerecht, Teilzeitfahrer im Handwerk ebenso wie Berufskraftfahrer zu behandeln“, heißt es beim ZDH. Man trage dieses Thema seit mehreren Jahren wiederholt an die Bundespolitik und die EU-Kommission heran. Bisher ohne Erfolg. Das Bundesverkehrsministerium verweist stets auf die Vorgaben der EU-Richtlinie.

Quelle: DHB, Ausgabe 8, Mai/2014