

Da die Speditionsfahrer im hiesigen Rechtsstreit beim Bahnfahren Einschränkungen darin erfuhren, frei über ihre Zeit zu verfügen, wurde die Reisezeit vom VG als Bestandteil der Leistungserbringung gewertet.



Art_You/stock.adobe.com

Aktuelle Rechtsprechung

Der vorliegende Rechtsstreit sollte in der Transportbranche für Diskussionen sorgen, denn das Verwaltungsgericht Lüneburg hatte entschieden, dass unter anderem Bahnfahren Teil der Arbeitszeit sei. Rechtsexperte Eckhard Boecker gibt einen Einblick in den Fall.

Der Fall: Ein Speditionsunternehmen spezialisierte sich auf die Ortsveränderung von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen, insbesondere Sattelzugmaschinen im In- und Ausland. Teil des Geschäftsmodells war es, dass die angestellten Speditionsfahrer mit der Bahn zum Abholort fuhren, um von dort die Nutzfahrzeuge zum Empfänger zu fahren. Die Fahrer transportierten keine Ladungen. Nachdem sie die Nutzfahrzeuge dem Empfänger am Zielort übergeben hatten, reisten die Lkw-Fahrer mit der Bahn oder mit dem Taxi, je nach Entfernung, wieder zum Wohnort zurück. Die Fahrer hatten keinen festen Arbeitsplatz.

Das Gewerbeaufsichtsamt forderte das Speditionsunternehmen auf, sicherzustellen, dass die gesetzlichen Arbeitszeiten eingehalten werden. Darüber hinaus, dass das Bahnfahren der Lkw-Fahrer als Arbeitszeit zu erfassen sei. Dagegen vertrat das Speditionsunternehmen die Auffassung, dass das Bahnfahren keine Arbeitszeit sei. Die Begründung: Die Lkw-Fahrer könnten ihre Zeit gänzlich frei gestalten, wenn sie Bahnfahren. Im Ergebnis, so die Geschäftsführung der Spedition, verlange man von den Fahrern lediglich ein „Freizeitopfer“. Die Fahrten der Speditionsfahrer zum Abholort der Lkw sowie die Fahrten nach Ablieferung der Nutzfahrzeuge zum Wohnort seien daher nicht

als Arbeitszeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) zu berücksichtigen. Am Ende des Tages klagte das Speditionsunternehmen gegen alle Bescheide des Gewerbeaufsichtsamts beim Lüneburger Verwaltungsgericht (VG).

Das Urteil: Das VG folgte der Argumentation des Speditionsunternehmens nicht. Folglich wies es die Klage ab (AZ: VG 3 A 146/22). Der Rechtsstreit landete beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg, das per Beschluss am 5. Oktober 2023 den Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung verworfen hatte (AZ: 8 LA 57/23). Der Fall ist rechtskräftig entschieden.

Der Tenor: Zunächst hob das VG hervor, dass es die Rechtsauffassung des Gewerbeaufsichtsamts teile. Nach der sogenannten „Beanspruchungstheorie“, die das Bundesarbeitsgericht (BAG) aufgestellt hatte, sind Reisezeiten zwar nicht als Arbeitszeiten einzuordnen. Diese Rechtsauffassung teilte das VG jedoch auf der Grundlage des Europarechts nicht. Im Kern sei entscheidend, um die Zeit als Reisezeit oder Arbeitszeit einzuordnen, „ob eine Zeitspanne vorliege“, während der die Speditionsfahrer tätig werden, dem Speditionsunternehmen zur Verfügung stehen sowie ihren Job ausüben oder Aufgaben wahrnehmen, so das VG. In

anderen Worten: Ob eine Arbeitszeit gemäß Artikel 2 Nr. 1 der EU-Richtlinie Nr. 2003/88/EG („Arbeitszeitrichtlinie“) vorliege. Dies setze voraus, dass die Speditionsfahrer im betreffenden Zeitraum nach den „einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten“ tätig wurden. Weiter argumentierte das VG, dass die Überführungsfahrer des Spediteurs das „Merkmal arbeiter“ erfüllten. Denn die Bahnfahrten der Speditionsfahrer seien mit denen eines Mitarbeiters, der zum Kunden fahre, um Services zu erledigen, vergleichbar. Daran ändere sich auch nichts dadurch, dass der eigentliche Job der Speditionsfahrer erst bei Übernahme der Nutzfahrzeuge ab Abholort beginne. Denn die Fahrten der Lkw-Fahrer, die in der Spitze bis zu zwölf Stunden betrug, seien Teil des gesamten Jobs gewesen. Zudem stünden die Speditionsfahrer dem Speditionsbetrieb während der Bahnfahrten zum Arbeiten bereit. Denn sie mussten während der Bahnfahrt weiterhin zur Verfügung stehen und telefonisch für die Spedition erreichbar sein, so das VG in seiner weiteren Urteilsbegründung.

Wenn man die Gesamtumstände des Jobs der Fahrer betrachte, unterliegen sie beständig „derartigen örtlichen, zeitlichen und sozialen“ Restriktionen, dass das Bahnfahren der Arbeitszeit und nicht der Reisezeit zuzuschreiben sei. Darüber hinaus zeigte sich das VG davon überzeugt, dass die Speditionsfahrer „Aufgaben“ wahrgenommen haben. Immanent sei die Tätigkeit der Speditionsfahrer gewesen, zu wechselnden Orten zu reisen und dort angekommen Nutzfahrzeuge zu übernehmen, um die Aufgabe des Speditionsunternehmens zu erfüllen. Außerdem sei es nicht entscheidend gewesen, dass die Speditionsfahrer nicht tätig, also „nicht selbstlenkend“ zum Abholort beziehungsweise vom Ablieferort beschäftigt worden, seien. Den vorstehenden Punkt begründete das VG wiederum damit, dass ein besonderes „Erschwernis“ oder physische „Belastung“ kein erforderliches Kriterium des Termins der Arbeitszeit im Sinne von Artikel 2 Nr. 1 der „Arbeitszeitrichtlinie“ sei.

Fazit: Das Urteil des VG ist aus Sicht der Arbeitnehmer uneingeschränkt zu begrüßen. Dass der Kläger eine konträre Auffassung hatte, ist nicht verwunderlich. Alle Unternehmen, die den gleichen Betriebszweck wie der hiesige Kläger verfolgen, sollten unbedingt prüfen, ob sie die Reisezeit ihrer Fahrer de facto als Arbeitszeit erfassen müssen und daher zu vergüten ist.

Anmerkungen:

- » Mit dem Urteil hat das Verwaltungsgericht (VG) Lüneburg eine vom Bundesarbeitsgericht (BAG) abweichende Rechtsauffassung eingenommen.
- » Das BAG beurteilt bisher auf der Grundlage der sogenannten „Beanspruchungstheorie“, ob die Reisezeit als Arbeitszeit einzuordnen ist oder nicht, so das Urteil des BAG vom 11. Juli 2006 (AZ: 9 AZR 519/05).
- » Die Auffassung des BAG ist, dass die Reisezeit nicht als Arbeitszeit der Beschäftigten – aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht betrachtet – einzuordnen ist, wenn sie öffentliche Verkehrsmittel nutzen und dabei keine zusätzlichen Aufgaben während der Reisezeit erledigen.
- » Nach der Rechtsprechung des BAG ist Reisezeit dann als Arbeitszeit einzuordnen, wenn die Beschäftigten während einer Bahnfahrt arbeiten. Darüber hinaus auch dann, wenn der Speditionsfahrer selbst hinter dem Lenkrad sitzt.

- » Das VG vertrat im hiesigen Rechtsstreit die Auffassung, dass das Bahnfahren der Speditionsfahrer ein Bestandteil der Leistungserbringung gewesen sei. Dabei waren sie eingeschränkt, über ihre Zeit frei verfügen zu können. Am Urteil des VG änderte sich nichts, obwohl es erkannte, dass nach der „Beanspruchungstheorie“ des BAG die Speditionsfahrer des Klägers während der Bahnfahrten nicht der „dem Gesundheitsschutz“ entgegenstehenden „Beanspruchung“ ausgesetzt waren.
- » Das VG folge letztlich einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), der in seiner Entscheidung am 21. Februar 2018 urteilte, dass „Rufbereitschaften“ als Arbeitszeit einzuordnen sind (AZ: C-518/15). Mit seiner Entscheidung des VG bestätigte es, dass die vom BAG aufgestellte „Beanspruchungstheorie“ nicht im Einklang mit der europarechtlichen Definition des Begriffs Arbeitszeit steht.
- » Alle Speditionsunternehmen, die das gleiche Geschäftsmodell verfolgen, sind angehalten zu prüfen, ob alle Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Arbeitszeiten zu erfassen sind. Ist dies der Fall, so haben die Speditionsfahrer auch einen Rechtsanspruch auf Vergütung vom Wohnort zum Abholort der Fahrzeuge sowie vom Ablieferort zum Wohnort der Fahrer.
- » Natürlich sollten alle Unternehmen die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) strikt einhalten. Denn Verstöße gegen das ArbZG können die Behörden mit Straf- und Bußgeldern ahnen.

Eckhard Boecker

Anzeige

Allianz Esa

Ihr Spezialist

für Technische Versicherungen
und Transportversicherungen

ALLIANZ-ESA.DE

Folgen Sie uns auf LinkedIn!