





Beim Entladen sind Lkw-Fahrer grundsätzlich versichert.

gestalten, dass sich die Fahrer an die Bestimmungen halten können, es müssen auch alle an der Transportkette beteiligten Unternehmen sicherstellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung verstoßen.

Wikart hat seine Arbeitszeit immer korrekt im digitalen Tacho seines Scania festgehalten. Als regelmäßiger Frankreich-Fahrer, der schon einmal wegen Fehlplanung eines Disponenten 1975 Euro Bußgeld zahlen musste, achtet er genau auf die Einhaltung der Ruhepausen.

Sein aktuelles Desaster zeichnet sich bereits bei einer Abladestelle in Karlsruhe ab. Es dauert über drei Stunden. Danach soll

Wikart in Bruchsal Mineralwasser für das Kaufland-Zentrallager in Möckmühl laden – was er erst dort erfährt. „Die zweite Verzögerung von fast vier Stunden entsteht, weil die mir zugewiesene Tour schon am Vorabend durch Rhenus selbst gefahren wurde.“

Wikart bekommt eine Ersatztour und soll spätestens um 21 Uhr in Möckmühl entladen. Rund 70 Prozent der Ware wird dort frei Haus geliefert, 30 Prozent im Rahmen der Beschaffungslogistik geholt, auch von der Rhenus. Wikart erinnert sich: „Ich musste im Hochregallager mit Zufuhrschleuse entladen und die Paletten mit Barcode-label etikettieren. Für die vollständige Entladung und die Wartezeit

## Arbeiten und Abladen

**A**bladen gehört zu den Nebentätigkeiten eines Lkw-Fahrers. Sie sind Bestandteile des geltenden Arbeitsgesetzes und der Arbeitsverträge, die sich auf die Tarifverträge zwischen den Landesarbeitgeberverbänden und der Gewerkschaft ver.di beziehen. Verwirrung stiftet bisweilen die Frachtbrief-

klausele „frei Haus“. Damit ist rechtlich lediglich die Abgrenzung des Gefahrenübergangs bezeichnet – der beginnt hinter der ersten abschließbaren Tür. Viele Fahrer meinen, sie müssten die Paletten nur auf die Rampe ziehen. Das ist falsch. Wenn ein Transportunternehmer weitere Dienstleistungen wie etwa das Etikettieren



der Paletten an seinen Kunden verkauft, muss der Fahrer diese durchführen, egal ob sein Chef sie dem Kunden berechnet oder nicht. Egal, was der Fahrer arbeitet, er wird für ein Wochenmittel von 48 Stunden inklusive der Lenkzeit bezahlt. Die Fahrer müssen die Art ihrer Tätigkeit im Kontrollgerät aufzeichnen. Wer beim Abladen auf Pause stellt, begeht einen Verstoß gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und betrügt sich selbst mit unbezahlter Mehrarbeit. Grundsätzlich besteht Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung, wenn ein Fahrer beim Abladen ergänzende Tätigkeiten wie das Bedienen einer Zufuhrschleuse ausübt – allerdings muss eine Einweisung erfolgen.

Das Zentrallager von Kaufland in Möckmühl.



auf die Papiere muss man mit mindestens anderthalb Stunden rechnen.“

Bei seiner Ankunft um 18.10 Uhr in Möckmühl ist ihm angesichts des vollen Parkplatzes schnell klar, dass sich die Entladung verzögern würde. „Hierüber habe ich meine Chefin und Rhenus informiert. Laut meiner Chefin sollte ich auch erst am nächsten Tag entladen. Doch der Dispositionsleiter bei Rhenus hat mir unmissverständlich mitgeteilt, dass die Entladung noch an diesem Tage erfolgen müsse. Lenk- und Ruhezeiten würden ihn nicht interessieren.“

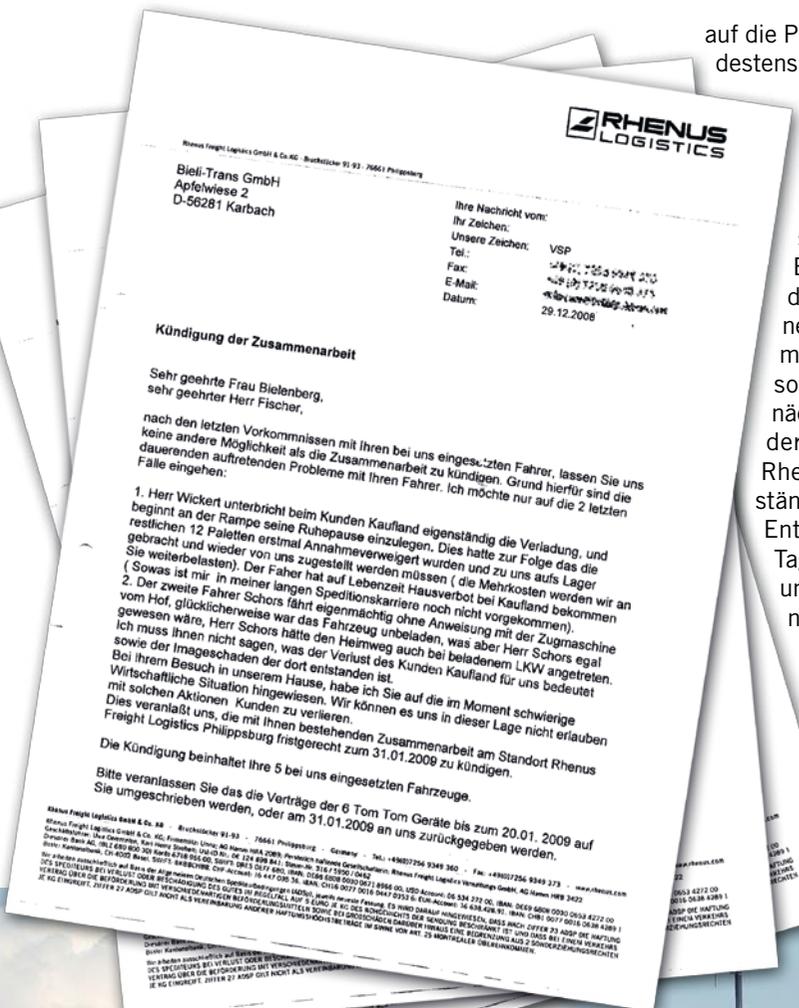
Schon bei der Anmeldung weist Wikart sofort darauf hin, dass er spä-

testens um 21 Uhr an der Rampe stehen müsse. Er erhält einen Pager, der ihm aber erst um 21.40 Uhr eine Rampe zuweist. „Auch der Mitarbeiterin im Lagerbüro sagte ich, dass meine Schichtzeit um 22.30 Uhr endet. Sie antwortete mir klar, dass ich meine Arbeit unterbrechen darf, sollte ich das Abladen bis dahin nicht beendet haben.“

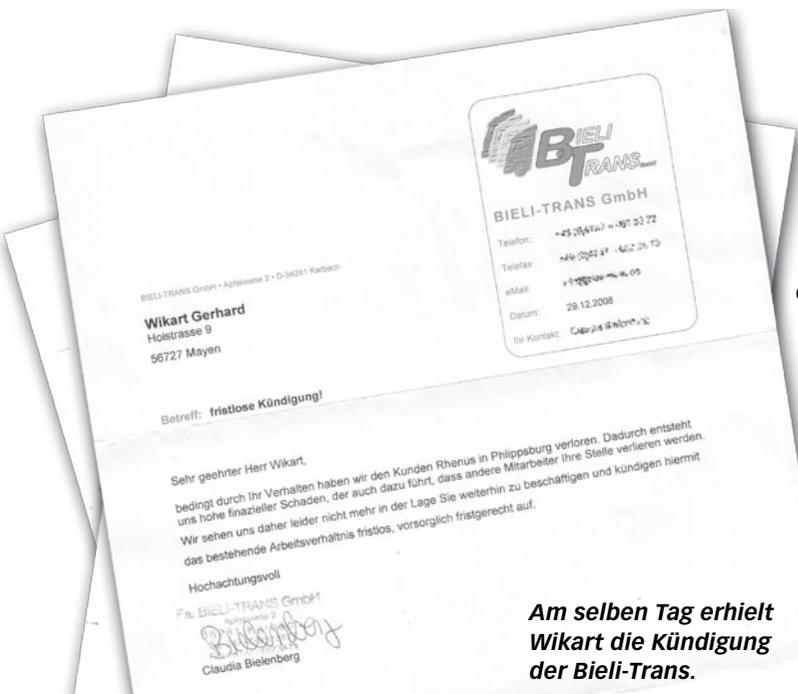
Punkt 22.25 Uhr unterbricht Wikart das Abladen und lässt den Lkw wie vereinbart für die Entladung am Folgetag an der Rampe stehen. „Am nächsten Morgen war der Teufel los. Die Entladung wurde verweigert. Der Leiter des Lagers und sein Chef waren der Meinung, Lenk- und Ruhezeiten stehen auf dem Papier, dies sei geduldig, und die Einhaltung der Vorschriften nicht notwendig, da man sowieso nicht erwischt würde.“ Laute Worte seien ihm gegenüber gefallen, behauptet Wikart – und bekommt lebenslanges Hausverbot für das Kaufland-Lager. Mit der Restladung fährt er zurück.

Die Konsequenz: Am 29. Dezember kündigt die Rhenus der Bieli-Trans die fünf festen Lkw, mit demselben Datum kündigt Bieli-Trans das Arbeitsverhältnis mit Wikart fristlos. Grund: Durch sein Verhalten habe man den Kunden Rhenus verloren. Auf die schriftlichen Anfragen des FERNFAHRER mit

**Am 29. Dezember kündigt Rhenus die Zusammenarbeit mit Bieli-Trans.**



Der bewachte Lkw-Parkplatz ist durch einen Zaun vom Zentrallager getrennt.



**Am selben Tag erhielt Wikart die Kündigung der Bieli-Trans.**

teure – die sich zu selten an vereinbarte Zeiten halten würden: „Grundsätzlich ist der Disponent des Lieferanten dafür verantwortlich, dass seine Ware unter Berücksichtigung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten angeliefert werden kann. Ist dies nicht der Fall, muss eine Neuterminierung durch den Disponenten in Abstimmung mit dem betroffenen Fahrer erfolgen.“

Doch bei konsequenter Interpretation der EU-Verordnung wäre Kaufland als Auftraggeber der Beschaffungslogistik mitverantwortlich – und hätte den Lkw selbst neu terminieren oder mit eigenem Personal entladen können. So aber will sich bei Kaufland niemand mehr an die Abmachung erinnern und wirft Wikart stattdessen eine Blockade einer der wichtigsten Rampen vor. Er hätte rechtzeitig auf den Parkplatz fahren können.

„Doch dazu hat mich niemand konkret aufgefordert“, sagt Wikart. „Ohne Anweisung durch die Spedition Rhenus als Dienstleister durfte ich bei nicht abgeschlossener Entladung die Rampe auch gar nicht verlassen, da dies einer Arbeitsverweigerung gleichkäme. Hätte ich mich auf den Lkw-Parkplatz gestellt, hätte ich das Betriebsgelände verlassen müs-

sen, was eine komplette Ausbuchung erforderlich gemacht hätte.“

Kaufland hat zumindest das „lebenslange“ Hausverbot in ein „unbefristetes“ gewandelt und die Rhenus gebeten, den Schritt zu überdenken. „In dem uns vorliegenden Fall hätte bei Kenntnis der aktuellen Situation der Lenk- und Ruhezeiten deutlich besser reagiert werden können“, bemüht sich das Lebensmittelhaus. „Der Fahrer hätte darüber jedoch rechtzeitig vor der Entladung informieren müssen.“ Genau das hat er getan.

Kaufland gelobt: „Wir werden nochmals unsere Mitarbeiter an unseren Zentrallagerstandorten darauf aufmerksam machen, im Umgang mit unseren Lieferanten und Fahrern einen freundlichen und angemessenen Umgangston zu pflegen.“ Die Geschäftsleitung erwartet das aber auch von den Fahrern – und spricht von einem Einzelfall. „Es ist nur deshalb ein Einzelfall“, entgegnet Wikart, „weil viele Fahrer Bestimmungen missachten müssen, aber nichts sagen. Denn eine Rückendeckung durch die Speditionen ist in der Regel nicht gegeben. Der Hase wird erschossen, der Fuchs laufen gelassen.“

**Eure Meinung dazu im Blog auf [www.fernfahrer.de](http://www.fernfahrer.de)**



**Wegen schlechter Planung musste Wikart schon mal in Frankreich kräftig zahlen.**

Bitte um Stellungnahme reagierte Bieli-Trans bis zum Redaktionsschluss nicht. Rhenus antwortete lapidar, es handele sich um ein Problem des Subunternehmens.

Es sei sehr wohl ein Problem der Rhenus, teilt ein Beamter der zuständigen Gewerbeaufsicht auf Nachfrage mit. „Und wenn bekannt war, dass Kaufland das Abladen verzögert oder weitere Arbeiten von dem Fahrer erwartet werden, die er bei Verzögerungen nicht ohne Zuwiderhandlung gegen geltendes Recht ausführen kann, hätte der Unternehmer einen Beifahrer mitschicken müssen, der diese Arbeiten ausführt.“

Kaufland wiegelt ab – die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sei für Kaufland eine Selbstverständlichkeit. Man verlagert das Problem der Wartezeiten aber auf die Spedi-

**Zuerst kündigt Rhenus seinem Subunternehmer, dann dieser seinem Fahrer**

**Drohende Klage**

**G**egen die fristlose Kündigung hat Gerhard Wikart geklagt. Damit liegt er im traurigen Trend. Denn der Ton in den Unternehmen wird rauer, die Zahl der Kündigungen nimmt zu. Das Bundesarbeitsgericht rechnet mit einer regelrechten Klagewelle – an einigen Arbeitsgerichten gehen bis zu 30 Prozent mehr Klagen ein. Beim Rechtsschutz des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) stieg die Zahl der unterstützten Kündigungsklagen um 50 Prozent. Doch viele Fahrer, die nicht privat oder über ihre Gewerkschaftsmitgliedschaft rechtsschutzversichert sind, scheuen den Gang vor den Kadi: Denn in erster Instanz trägt jede Partei ihre Anwaltskosten selbst, egal, ob sie gewinnt oder unterliegt. Dabei kann der Arbeitnehmer am Arbeitsgericht bei einem Rechtspfleger fast kostenlos selbst die Klage einreichen.



**Täglich steuern bis zu 400 Lastzüge das Kaufland-Zentrallager an.**