



PONY-EXPRESS

Sozialdumping, Straßensklaverei, Fahrermangel – die Kontroversen werden immer größer. Die Spedition Dischinger sucht eigene Lösungswege.

Text | Jan Bergrath

Die durchaus eindrucksvolle Demonstration deutscher und ausländischer Lkw-Fahrer Ende August in Lübeck (siehe Bericht auf Seite 46) hat es wieder einmal gezeigt: Der Unmut über das weitverbreitete Sozialdumping, belegt durch viele osteuropäische Fahrer, die immer öfter kreuz und quer durch Westeuropa unterwegs sind, nimmt weiter zu. Das beeinflusst die Politik in Berlin und Brüssel, sie treibt den Bundesverband Güter-

kraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) in eine Koalition mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi (siehe auch FERNFAHRER 9/2013) und sie verschafft sich nach und nach Aufmerksamkeit in den Medien außerhalb der Fachpresse. Längst hat sich bewahrheitet, wovor Fachleute vor dem Jahr 2004, als die EU-Osterweiterung von zunächst zehn neuen Beitrittsländern vollzogen wurde, immer wieder gewarnt hatten: Ohne eine Angleichung vor allem des Lohn-

niveaus würde es im internationalen Transport zu schweren Verwerfungen kommen.

Zu stoppen ist diese Entwicklung nicht mehr, höchstens abzumildern. Zu stark ist der Einfluss der Wirtschaftslobbyisten in Brüssel. Wenn es nach der Wahl zum Europaparlament im Mai 2014 auch eine neue EU-Kommission geben wird, kommt die derzeit zurückgestellte Frage nach der totalen Freigabe der Kabotage wieder auf den Verhandlungstisch. Gewinnt dort die konservativ-

liberale Fraktion erneut die Oberhand, ist zu befürchten, dass dem weiteren unsozialen Wildwuchs in der europäischen Logistik Tür und Tor geöffnet wird. Eine Neuregelung des höchst unkonkret formulierten Absatzes 8 Artikel 8 der VO (EG) 561/2006, nach dem Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden eigentlich nicht im Lkw verbringen dürfen (siehe „Hütte oder Hotel“, FERNFAHRER 7/2013), könnte dann in weite Ferne rücken. Im Hintergrund der Brüsseler Machtzirkel arbeitet der einflussreiche Verband der internationalen Spediteure, CLECAT, schon längst wieder daran, dass auch in Zukunft alles schön so bleibt, wie es jetzt ist – nämlich das Gros der internationalen Transporte weiter auf osteuropäische Billigfrächter zu verteilen. Besonders die deutsche Automobilindustrie, die immer mehr Werke zunächst nach Osteuropa und dann nach Fernost verlagert hat, setzt auf kostengünstige Zwischenwerksverkehre.

In diesem Zusammenhang erscheint der „Pony-Express“ von Spediteur Karlhubert Dischinger als guter Kompromiss zwischen knallharter Kostenkalkulation und menschenwürdigen Arbeitsverhältnissen. Seit Mai 2012 beliefert er das neue Werk von Mercedes-Benz im ungarischen Kecskemét. Seine Fahrzeuge sind in Ungarn angemeldet und die auf dieser Relation eingesetzten Lkw-Fahrer stammen ebenfalls von dort.

Mit heute 110 eigenen Fahrzeugen und rund 700 Mitarbeitern hat sich das traditionsreiche Logistikunternehmen aus der Nähe von Freiburg auf zwei Bereiche konzentriert: 50 Prozent temperaturgeführte Lebensmittel-, Konsumgüter- und Arzneimitteltransporte sowie 50 Prozent im Segment

Automotive, hier seit vielen Jahren als zuverlässiger Gebietsspediteur für Daimler im Raum Südwesten. Als 2008 in Stuttgart die Entscheidung gefallen war, die zukünftige B-Klasse von Mercedes-Benz im Produktionsverbund mit dem Standort Rastatt auch in Ungarn zu fertigen, wurde die dafür nötige Logistik, wie heute üblich, ausgeschrieben. Gewonnen hat Dischinger. „Einer der ausschlaggebenden Gründe war unser Konzept, die Sammelgüter für das neue Werk im Cross-Docking-Prinzip binnen 24 Stunden von unserem Standort beim Baden-Airpark nach Kecskemét zu bringen.“

Cross Docking bedeutet: Die anderen Gebietsspediteure bringen alle nötigen Zulieferer in das 5.000 Quadratmeter große Umschlaglager von Dischinger auf dem privatisierten Gelände des ehemaligen kanadischen Militär-Airports, der heute vor allem den Ferienreisenden aus dem Großraum Karlsruhe/Freiburg als Regionalflughafen dient. Sobald eine Lieferung in den genormten Gitterboxen eintrifft, wird sie schon auf der anderen Seite des Lagers in eine der für diesen Umlauf 72 bereitstehenden Wechselbrücken beladen. „Praktisch alle zwei Stunden fährt dann einer der 16 Lkw unserer ungarischen Niederlassung mit der Fracht für Kecskemét ab.“

Dazu gründete Dischinger zunächst im Oktober 2011 in Kecskemét die KD-Hungaria KFT, ließ dort 16 Actros 2542 (Euro 6) mit der normalen Fernverkehrskabine zu und schrieb die zu vergebenden knapp 40 Fahrerstellen über lokale Medien aus. „Im ersten Anlauf hatten wir weit über 300 Interessenten“, erinnert sich Dischinger. „Die meisten Anfragen kamen übrigens von den Ehefrau-



Janusz Racz aus Debrecen fährt seit September 2012 für Dischinger in Ungarn.

en, die sich wünschen, dass ihre Männer anständig bezahlt werden und geregelte Arbeitszeiten haben. Viele ungarische Fahrer haben mir bei den Einstellungsgesprächen vor Ort berichtet, dass in Ungarn der Lohn oft noch auf Kilometerbasis berechnet wird. Das hat mich schon entsetzt, denn das ist innerhalb der EU eigentlich verboten.“

Wie viel Bruttolohn Dischinger seinen ungarischen Fahrern zuzüglich Spesen konkret zahlt, möchte er aus Wettbewerbsgründen nicht veröffentlichen. Das Gehalt, so sagt er, richte sich nach den vergleichbaren Fahrerlöhnen in Ungarn – denn sonst gäbe es ja keinen Kostenvorteil. Entscheidend ist aber das Modell der Stafettenverkehre, das er vor Jahren bei einem Besuch in den USA kennengelernt hat und nun unter dem Namen Pony-Express für seine Automotive-



Ein Haus der ehemaligen kanadischen Kaserne dient den Fahrern als Unterkunft.



Ihre Freizeit am Baden-Airpark verbringen die Ungarn oft in geselliger Runde.



Janusz Scabo hat sich bereits seit Mai 2012 in seinem Zimmer eingerichtet.



Im Cross-Docking-Lager am Baden-Airpark werden die Wechselbrücken vorgeladen.

Logistik umgesetzt hat. Es scheint in diesem Modell recht gut zu funktionieren. Scheitern könnte die für deutsche Verhältnisse eher ungewöhnliche Idee hierzulande nur daran, dass die Fahrer keinen festen Lastwagen haben. Die 40 Mann teilen sich gleich alle 16 Hängerzüge. „Nur dadurch gelingt es uns, die Touren nicht nur schnell, sondern auch absolut konform zu den Sozialvorschriften zu fahren“, so Dschinger. „Allerdings mussten wir unsere ungarischen Fahrer in einem längeren Prozess darauf einstellen, dass sie unterwegs keine Rennen fahren müssen. Jetzt sind die Lkw auf 86 Stundenkilometer begrenzt.“

Die reine Lenkzeit zwischen Kecskemet und dem Baden-Airpark sind – ohne Stau oder sonstige Störungen – 16 Stunden. Der Pony-Express funktioniert nach einem simplen Prinzip, wie es Janusz Racz, 41, aus Debrecen beschreibt. Er ist seit September 2012 für Dschinger unterwegs: „Ich fahre zu einem vorbestimmten Zeitpunkt mit Leer-

gut in Ungarn los. Und zwar mit dem Lkw, der gerade im Zweistundentakt vorgesehen ist. Dann fahre ich etwa acht Stunden bis nach Marchtrenk an der A 25 bei Wels in Österreich. Dort haben wir alle feste Zimmer in einer einfachen, aber sauberen Pension. Nach elf Stunden Pause steige ich dann auf den nächsten Lkw, der hier hält. Der Kollege macht Pause und ich fahre weiter zu Dschinger im Baden-Airpark. Dort stelle ich den Lkw ab und fahre mit einem Dienst-Pkw nur ein paar Hundert Meter weiter zu unserer Unterkunft. Dann warte ich, bis ich nach meiner Ruhezeit mit dem nächsten Lkw in denselben zwei Etappen wieder Richtung Ungarn fahren kann.“

Sozialer Dreh- und Angelpunkt des Konzepts ist ein Haus mit zehn einfachen Zimmern, das einst kanadischen Offizieren als

Unterkunft diente und von Dschinger für die ungarischen Fahrer angemietet wurde. Es gibt neben einer großen Terrasse eine Küche, saubere sanitäre Anlagen und einen Gemeinschaftsraum mit ungarischem Fernsehempfang. Eine Hausmeisterin sorgt dafür, dass die Ordnung bei den ständig wechselnden Gästen erhalten bleibt. „Natürlich geht es dort manchmal zu wie in einer klassischen Männer-WG“, lacht Dschinger. „Aber alles in allem klappt unser Konzept nun seit über einem Jahr ohne größere Probleme. Für die Fahrer, die bis zur nächsten Abfahrt über das Wochenende hier bleiben, steht weiterhin ein Pkw zur Verfügung.“ Und falls die Fahrer unterwegs krank werden, können sie auf das Doc-Stop-Netzwerk zurückgreifen.

Ansprechpartner vor Ort ist die Ungarin Gabriella Nagy, 26, die im Mai nach Deutschland umzog und nun in der Disposition vor allem für die sprachliche Verbindung zuständig ist. „Wir bieten unseren Fahrern sogar Deutschkurse an“, erzählt Dschinger. „Jeder erhält für die langen Fahrten darüber hinaus CDs mit Sprachlernprogrammen. Einige nehmen das Angebot an, andere nicht.“

Dass die Idee grundsätzlich funktioniert, beweist Janusz Szabo, 55, aus Bonyhad. Er ist schon von Anfang an beim Pony-Express dabei und stieg aufgrund seiner Deutschkenntnisse schnell zum Fahrerkoordinator auf. „Es ist natürlich schon ein Problem,

Auch die Ungarn wünschen sich anständige Bezahlung und geregelte Arbeitszeiten

dass die Fahrer ständig die Lkw wechseln. Man muss konsequent danach sehen, dass die Fahrzeuge gepflegt bleiben

und nicht verwahten. Auch herrscht ein absolutes Rauchverbot in der Kabine. Sonst gäbe es nur Streit.“ Szabo fühlt sich mittlerweile in Deutschland so heimisch, dass er den Pony-Express verlassen hat und bei Dschinger im Regionalverkehr arbeitet. Zukünftig soll er auch die Rolle des Schulungsfahrers für die ungarischen Kollegen übernehmen, die im Rahmen der normalen Fluktuation neu hinzukommen. ◀



Gabriella Nagy arbeitet seit Mai in der Dispo und hält Kontakt zu den Fahrern.



„Die meisten Anfragen für unsere ungarischen Fahrer stellen kamen von Ehefrauen, die sich wünschen, dass ihre Männer anständig bezahlt werden und geregelte Arbeitszeiten haben.“

Karl Dschinger, 62, Geschäftsführer