

RAZZIA AN DER R



Überraschung im Zentrallager: Kontrollbeamte suchen nach Lkw-Fahrern, die ihren Tacho beim Abladen nicht auf Arbeit gestellt haben.

Text | Jan Bergrath

Zehn Uhr morgens, haben sie beim Landratsamt Hohenlohekreis gedacht, ist eine gute Zeit. Dann kommt die zweite Welle ins Zentrallager. Das hat die zuständige Gewerbeaufsicht zuvor recherchiert. Deswegen wollen sie Punkt zehn zuschlagen bei Lidl in Waldenburg. Doch just zu diesem Zeitpunkt fahren vier Lkw wieder von der Rampe weg und die zweite Welle bleibt heute aus. Es tröpfelt eher, obwohl täglich 80 bis 100 Lkw anliefern. „Das war leider Pech“, sagt Wolfgang

Fotos | Jan Bergrath

Schaile, 57, Gewerbedirektor im Sozialministerium von Baden-Württemberg in Stuttgart. 44 Stadt- und Landkreise unterstehen ihm im Bereich Fahrpersonalrecht.

Schaile initiiert auch die zweite Großkontrolle in diesem Jahr. Die ausgebliebene Welle ist kein Grund, die langfristig geplante Aktion zu stoppen. So stürmen 20 Einsatzkräfte von Polizei, BAG, Zoll und der Gewerbeaufsicht das Gelände. Sie stürzen sich gleichzeitig auf sieben Lkw: Ein Beamter schaut im Lager oder auf der Leergutrampe

nach, ob der Fahrer selbst ablädt. „Auf frischer Tat ertappt“, erklärt Schaile. „Nur so können wir den Verstoß beweisen.“ Der Fahrer wird gebeten, die Tür des Lkw zu öffnen. Polizeihauptkommissar Ernst Baudermann von der Verkehrspolizei Künzelsau fotografiert mit einer Digitalkamera, welche Tätigkeit er in seinem Tacho gewählt hat: Steht das Kontrollgerät auf Arbeit, gibt es Lob, steht es auf Pause, gibt es Ärger. Auf jeden Fall ein Bußgeld über 30 Euro.

Razzia an der Rampe. Das wünschen sich Tausende Lkw-Fahrer in Deutschland, wenn sie abends beim Bier zusammensitzen oder Leserbriefe schreiben. Dass die Gewerbeaufsicht mal so richtig aufräumt mit den Zuständen im Lager von Lidl, Kaufland, Aldi, Rewe und anderen Einzelhandelsketten. Doch die Kontrolle hier läuft völlig anders ab. Das Ziel sind die Fahrer, nicht die Lagerarbei-

AMPE



Mitarbeiter von BAG, Polizei und Gewerbeaufsicht „fangen“ die Fahrer beim Abladen ...

Frachtführern für die regionale Distribution. Auch hier laden die Fahrer selbst, doch es ist Teil ihrer Arbeitszeit, Lidl als Auftraggeber ist in diesem Fall für die Einhaltung der Sozialvorschriften mitverantwortlich. „Die täglichen Einsatzzeiten unserer Dienstleister liegen allerdings korrekt genau zwischen neun und zehn Stunden“, erklärt Siegert.

Das ist im gewerblichen Güterverkehr genau das Problem: überlange Arbeitszeiten auf dem Rücken der Fahrer, weil Frachtführer die Leistung des Abladens den Kunden mitverkaufen – oder nicht in der Lage sind, über die Verbände ihre langsam wieder erstarkende Marktmacht auszuspielen und ganz allgemein für bessere Arbeitsbedingungen zu sorgen. Frachtraum wird wieder knapp, sagt der Lidl-Mann. Osteuropäische Lkw spielen bei der Kabotage keine große Rolle, hat das Bundes-

amt für Güterverkehr ermittelt – können also von Verbandsseite nicht weiter als billige Ausrede für innerdeutsche Dumpingfrachten herangezogen werden. Doch warum schlägt sich das dann nicht an der Rampe nieder?

Nicht solange jeder Unternehmer für sich kämpft und es Fahrer gibt wie den Kollegen der Spedition Kobernuss aus Uelzen, der just an die Rampe fährt, als die Gewerbeaufsicht aufs Gelände kommt. Glück gehabt. Denn heute stellt er seinen Tacho besser auf Arbeit. Eher die Ausnahme als die Regel, gibt er unumwunden zu. „Fahrer und Chef müssen zusammenarbeiten, nicht gegeneinander“, sagt er. „Ich stelle meist auf Pause, weil ich auf meiner Tour sonst Zeit verliere.“

FERNFAHRER fragt nach bei seinem Chef Hubertus Kobernuss: „Das Verhalten und die Logik eines Fahrers zu verstehen heißt, eine

ter, so unfreundlich und herablassend sie oft sein mögen. Deswegen stößt Ordnungsamtsleiter Rudi Schmidt auf „Kooperationsbereitschaft“ bei der zuständigen Betriebsleitung. „Als Aufsichtsbehörde haben wir jederzeit Betretungsrecht“, sagt er, „aber es ist natürlich besser, unseren Einsatz dann vor Ort mit den Verantwortlichen abzustimmen.“

Es ist das ewig gleiche Streitthema – wer muss beim Einzelhandel abladen? Betriebsleiter Otto Siegert vertritt den Standpunkt, die Aufgabe liegt bei den Fahrern der Frachtführer, die den Einzelhandel in der Regel „frei Haus“ beliefern – also bis zur Rampe beziehungsweise der Entladezone im Lager. „Solange ist die Ware Eigentum des Produzenten oder des von ihm beauftragten Frachtführers. Erst danach übernehmen wir sie.“ Auf der anderen Seite der Halle befrachtet Lidl selbst 40 Lkw von fünf externen



... ab und kontrollieren in deren Beisein sofort die korrekte Einstellung am Tachografen.

3 Fragen an:



Wolfgang Schaile,
Gewerbedirektor
im Sozialminis-
terium Baden-
Württemberg

Wie bewerten sie das Ergebnis der bisherigen konzertierten Kontrollaktionen?

Die Ergebnisse sind leider erschreckend. Von bisher 23 kontrollierten Fahrern, die mit Abladetätigkeiten beschäftigt waren, hatten lediglich drei das Kontrollgerät ordnungsgemäß geschaltet. Die anderen Fahrer zeichneten diese Zeit als Ruhezeit auf. Diese Ordnungswidrigkeit wurde mit einer Verwarnung mit Verwarnungsgeld geahndet. Es ist zu befürchten, dass die weiteren Kontrollen die bisherigen Ergebnisse bestätigen werden.

Wie wollen Sie die ordnungsgemäße Nutzung des Kontrollgeräts durchsetzen?

Neben dem Fahrer hat auch der Unternehmer für die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes zu sorgen. Daher müssen Unternehmen, deren Fahrer bei den Kontrollen aufgefallen sind, mit Betriebskontrollen und gegebenenfalls der Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren rechnen. Notfalls werden wir den Kontrolldruck in diesem Bereich noch deutlich erhöhen, wenn anders ein Umdenken nicht erreicht werden kann. Schließlich wollen wir die Fahrer vor Überforderung und Übermüdung schützen.

Ein Fahrer sagte uns, er müsse da mit dem Unternehmer zusammenarbeiten und eben auf Pause stellen. Verstehen Sie das?

Nicht wirklich, denn vielfach beklagen sich Fahrer über zu lange „Schichtzeiten“. Wird dann geprüft, ist die Enttäuschung groß, wenn keine Zuwiderhandlungen festgestellt werden können, weil die Aufzeichnungen nicht entsprechend der tatsächlich ausgeübten Tätigkeiten erfolgt sind. Eine solche „Zusammenarbeit“ zum Rechtsbruch kann ich nicht gutheißen. Es ist aber nachvollziehbar, wenn Fahrer aus Angst um ihren Arbeitsplatz so handeln.

Frau zu verstehen“, wiegelt Kobernuss ab. Einerseits habe man ein gutes Betriebsklima, was der Fahrer zum Ausdruck bringen wollte, andererseits würden Schulungsmaßnahmen oft verpuffen. „Grundsätzlich ist heute kaum ein Unternehmer bereit, für Verstöße, die der Fahrer selbst verschuldet hat, aufzukommen.“ So befürwortet er die Kontrolle. „Sie können davon ausgehen, dass dieser Erziehungsprozess Einfluss auf das Verhalten der Fahrer hat. Dies ist in meinem Sinne, im Sinne des Fahrers und wird zu einer Veränderung an den Rampen führen.“



Torsten Künzel, 46,
aus Weißenfels

„Ich stelle den Tacho beim Abladen grundsätzlich auf Arbeiten. Bei uns in der Firma heißt es, wir sollen uns an die geltenden Gesetze halten. Kontrollen sind gut. Denn es geht auch um gleiche Wettbewerbsbedingungen.“

Lothar Lange, 58,
aus Gröbitz

„Bei uns wird Arbeitszeit grundsätzlich als Arbeit im Tacho dokumentiert. Viele Fahrer werden von ihren Chefs aber dazu angehalten, auf Pause zu stellen. Daher finde ich solche Kontrollen in Ordnung.“



Dabei geht es schlicht um die Einhaltung von Gesetzen. „Wenn der Fahrer den Lkw selbst ablädt, muss er diese Tätigkeit entsprechend im Tacho dokumentieren“, sagt Schaile. „Denn es ist seine Arbeitszeit.“ So steht es in den EU-Verordnungen 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten und 3821/85 über das Kontrollgerät. Deswegen wird Schaile bis in den Herbst die Zentrallager in Baden-Württemberg überraschend „heimsuchen“, wie er sagt. „Wir wollen die Transportbranche in Unruhe versetzen.“

Die Zahlen scheinen ihm recht zu geben. In Villingen-Schwenningen hatten die Woche zuvor 15 von 16 kontrollierten Fahrern den Tacho beim Abladen auf Pause gestellt. Hier in Waldenburg sind es – mangels Masse – fünf von sieben. Einer kommt auf „Schichtzeiten“ von 16 Stunden/Tag. Trotz seiner „Pausen“. Für diese Haltung hat Schaile wenig Verständnis: „Vielfach beklagen sich Fahrer über zu lange Schichtzeiten. Wird dann von uns geprüft, ist die Enttäuschung groß, wenn keine Zuwiderhandlungen festgestellt werden können, weil die Aufzeichnungen nicht entsprechend der tatsächlich ausgeübten Tätigkeiten erfolgt sind.“ Selbst schuld – kurz gesagt.

Die Fahrer, die ihre Arbeit korrekt dokumentiert haben, befürworten die Aktion. „Es geht um gleiche Wettbewerbsbedingungen“, sagt Torsten Künzel von der MEG Logistik.

Mittels Digitalkamera dokumentieren die Einsatzkräfte die Einstellungen.

Ein Problem seien allerdings die neuen digitalen Tachos, die automatisch auf Pause springen, sobald die Zündung aus ist. „Da muss man als Fahrer heute schon höllisch aufpassen“, warnt Lothar Lange aus Gröbitz.

Lange fährt für Offergeld. Dort steht in der Fahreranweisung, dass die Fahrer beim Abladen den Tacho auf Arbeiten stellen sollen. So sollte es sein, betont auch Gewerbedirektor Schaile: „Neben dem Fahrer hat auch der Unternehmer für die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes zu sorgen. Daher müssen Unternehmen, deren Fahrer bei den Kontrollen aufgefallen sind, mit Betriebskontrollen und der Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren rechnen.“

