



FRACHTFÜHRER IM FOKUS

Fotos | Jan Bergrath

Im Wormser Hafen übernimmt ein polnischer Frachtführer für Lkw Walter nationale Transporte. Fahrer vor Ort zweifeln, ob das legal machbar ist.

Text | Jan Bergrath

Schon ziemlich früh hat sich Markus Rüdiger, langjähriger Lkw-Fahrer im Werkverkehr aus Bad Dürkheim, der Actie in die Transport Deutschland angeschlossen, um auch dafür zu demonstrieren, dass endlich lange bestehende Gesetze im Straßengütertrans-

port eingehalten werden. Dabei traf er auf Michael Schmalz aus Göllheim, der mit seinem blauen Scania im Fernverkehr für die Spedition Modschiedler aus Bobenheim-Roxheim unterwegs ist und mit Actie-Gründer Udo Skoppeck heute die Strategie der erst im vergangenen Jahr gegründeten Fah-

rerorganisation prägt. Auch bei der letzten Demo in Ludwigshafen und Mannheim führte Michael mit seiner Zugmaschine den Konvoi der 50 Lkw an – doch mittlerweile reift bei den politisch engagierten Fahrern die Erkenntnis, dass sie konkret handeln müssen, wenn sie über ihr Netzwerk Infos über

mögliche Verstöße bekommen. „Wir wollen uns zukünftig direkt an die Politik und an die zuständigen Behörden wenden“, sagt Markus. So konnte er die EU-Abgeordnete Jutta Steinruck (SPD) aus Ludwigshafen überzeugen, sich im Hafen von Worms zu informieren, wie clever mittlerweile osteuropäische Frachtführer die Schlupflöcher der Gesetzgebung ausnutzen. „Schon seit Ende Oktober beobachten wir, dass ein polnischer Transportunternehmer Trailer von Lkw Walter im kombinierten Verkehr zieht“, sagt Markus. „Am Wochenende sitzen die Fahrer oft

neben ihren Zugmaschinen im Hafen und schlagen offensichtlich die Zeit tot. Das kann doch eigentlich nicht mit rechten Dingen zugehen.“

Zum Teil leider doch: Bereits in Ausgabe 3/2014 hat FERNFAHRER darüber berichtet, dass nationale Transporte im Vor- und Nachlauf zu den deutschen Kombiterminals und den Häfen laut EU-Richtlinie 1072/2009 von der Kabotage ausgenommen sind. Gebietsfremde Frachtführer dürfen demnach sogar mehr als drei innerdeutsche Touren machen. „Wobei man die Frage stellen muss, warum



Ein Kleinbus des Unternehmers Bednarek bringt die Fahrer alle 14 Tage nach Turek.



Markus Rüdiger (l.) und Michael Schmalz (r.) unterhalten sich mit Kollege Marek*.

überhaupt drei Kabotagefahrten erlaubt sind“, sagt Michaels Chef Roland Modschiedler (siehe Kasten). „Eine Kabotagefahrt, um zwischen Abladestelle und der Rückfracht eine Leertour zu vermeiden, macht Sinn. Alles andere führt zu massiver Wettbewerbsverzerrung.“

Einen Tag vor der Demo in Ludwigshafen haben sich Markus und Michael extra Urlaub genommen, um in Begleitung von FERNFAHRER selber mit den polnischen Kollegen zu reden. Es dauert nicht lange, dann kommt der erste polnische Lkw, bringt den Trailer ins Terminal und stellt sich mit seinem MAN auf einen Parkplatz im öffentlichen Hafengelände. Markus und Michael treten an den Fahrer heran. Der Kollege zögert nicht lange: 14 Tage sei er mit seinen acht polnischen Kollegen im Hafen von Worms stationiert, manchmal drei Wochen, dann geht es mit einem Kleinbus am Freitagabend, sobald der letzte Fahrer von seiner Tour gekommen ist, nach Turek. Zehn Stunden Reisezeit, Ankunft am Samstagmorgen. Drei Kinder hat Marek*, von denen er stolz Fotos zeigt, aber Zeit für die Familie hat er kaum, denn am Sonntagabend um 19 Uhr, so sagt es Marek den Kollegen, fährt der Kleinbus schon wieder

* Name von der Redaktion geändert



Jutta Steinruck,
Europaabgeordnete

3 Fragen an: ?: Verstößt das Modell des polnischen Frachtführers im Hafen von Worms gegen geltende Gesetze?

Das gilt es jetzt herauszufinden. Es wird vermehrt behauptet, dass immer mehr Unternehmen Schlupflöcher in der europäischen Gesetzgebung finden. Allerdings wird dadurch offenbar massiv gegen andere geltende Regelungen wie beispielsweise zu den Ruhe- und Lenkzeiten verstoßen. Falls sich bewahrheitet, dass Gesetzeslücken bestehen, müssen wir auf EU-Ebene dringend handeln. Und falls es sich um Verstöße gegen geltende Gesetze handelt, müssen dringend wirksame Kontrollen eingeführt werden.

? Ein Lohn von 1.050 Euro wäre nach deutschem Tarifrecht sittenwidrig. Könnte der kommende Mindestlohn solche Modelle ausbremsen?

Es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Deutschland war eines der wenigen EU-Länder, das noch keinen Mindestlohn hatte. Der Mindestlohn gilt für alle Branchen. Die bewährten tariflich vereinbarten Branchenmindestlöhne sollen mit einem erweiterten Geltungsbereich des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes künftig allen Branchen zur Verfügung stehen.

? Welche Maßnahmen kann das neu wiedergewählte EU-Parlament in An- griff nehmen, um ein weiteres Sozi- aldumping im Straßengütertransport einzudämmen?

Meine Position dazu ist klar: keine weitere Liberalisierung der Kabotage, bevor nicht die aktuellen Probleme gelöst sind. Dazu gehört auch, bestehende Gesetzeslücken im Bereich des Entsendegesetzes, bei Briefkastenfirmen und Scheinselbstständigkeit zu schließen. Dabei werde ich mich in allen Berichten, Initiativen und Stellungnahmen für das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ einsetzen. Aber auch die Einhaltung von Gesetzen muss durch strenge und wirksame Kontrollen sichergestellt sein. Dazu müssen wir auf der europäischen Ebene für eine gute Vernetzung der Kontrollbehörden sorgen. Wir sollten auch über die Idee einer europäischen Kontrollbehörde nachdenken.



Insgesamt neun polnische Zugmaschinen fahren mehrmals am Tag auf das Hafengelände.

zurück nach Worms. „Das ist schlimm“, sagt Markus, der selber eine Familie hat. Es ist die Umsetzung des Prinzips osteuropäischer Transportunternehmer, das der Chef der ungarischen Spedition Waberer's kürzlich im Interview mit FERNFAHRER vertreten hat. „Mittlerweile scheint man sich in Osteuropa lustig zu machen, dass wir deutschen Fahrer am Freitagabend zu Hause sein wollen.“

Mareks Lohn von 1.050 Euro, den er den Fahrern angibt, wäre nach deutschem Tarifrecht wohl sittenwidrig. Da er aber in Polen angestellt ist und zur Arbeit nach Deutschland entsendet ist, gibt es bis zur Einführung eines deutschen Mindestlohns keine legale Handhabe gegen diesen Wettbewerbsvorteil gegenüber regionalen Frachtführern. Dann bekommt Marek eine SMS auf sein Handy, er fährt wieder ins Terminal und macht sich kurz danach mit einem Sattelzug auf Richtung Polch in der Eifel. Noch zwei weitere Fahrer kommen ins Terminal, Markus und Michael sprechen sie an.

Schnell erhärtet sich der Verdacht, dass das Konzept des polnischen Frachtführers Bednarek nur funktionieren kann, weil keine Kontrollbehörde in Deutschland wirklich überprüft, ob sich die Fahrer an die Sozialvorschriften gemäß EU-Verordnung VO (EG) 561/2006 und an das Arbeitszeitgesetz, basierend auf der EU-Richtlinie 2002/15, halten. Der mutmaßliche Verstoß nach Plan beginnt bereits mit der Tatsache, dass die Fahrer mindestens jeweils eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbringen. Gegenüber FERNFAHRER hat die EU-Verkehrskommission (DG Move) bereits im Oktober 2013 eindeutig klar gemacht, dass Fahrer diese 45 Stunden unter keinen Umständen im Lkw verbringen dürfen (siehe auch Seite 8 und Seite 52). Doch dieser Verstoß wird von den deutschen Kontrollbehörden nach wie vor geduldet.

Im Hafen verbringen auch bulgarische
Frachtführer ihre Wochenruhezeit.

Weitaus gravierender ist jedoch der Bus-transfer. Da die neun Lkw nicht am Firmensitz stehen, müssen die Fahrer ihre An- und Abreise als „andere Arbeit“ im Tacho nachtragen. Tun sie es, wäre das Heimwochenende lediglich eine reduzierte regelmäßige Ruhezeit. Das ergibt sich auch aus Artikel 9 der VO (EG) 561/2006, der besagt, dass eine Ruhezeit nur dann vorliegt, wenn der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Und nach dem Arbeitszeitgesetz dürften die Fahrer nach ihrer zehnstündigen Anreise erst wieder nach neun oder elf Stunden Pause den Lkw lenken. Dieser Verstoß kann allerdings nur gegen das Unternehmen selbst von den polnischen Behörden geahndet werden. Falls man dort überhaupt die Notwendigkeit dazu erkennt. „Die Einhaltung von Gesetzen muss schnell durch strenge und wirksame Kontrollen sichergestellt sein“, erkennt Steinruck. „Dazu müssen wir auf der europäischen



Die Europaabgeordnete Jutta Steinruck
hat sich vor Ort erkundigt.



Bednarek ist einer von 600 Frachtführern, der für Lkw Walter fährt.

Ebene für eine gute Vernetzung der Kontrollbehörden sorgen.“

Markus und Michael sehen allerdings ein anderes Problem: „Das Bundesamt für Güterverkehr kontrolliert nur die Lenk- und Ruhezeiten, und das ausschließlich auf der Autobahn. Falls die polnischen Kollegen ihre Anreise im Bus im Tacho gar nicht nachtragen, würden sie nicht auffallen, sondern hätten jedes Wochenende immer eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit auf der Fahrkarte. Das kann eigentlich nur aufgedeckt werden, wenn das BAG die Fahrer am Montagmorgen unmittelbar im Hafen kontrolliert.“ Diese Botschaft ist mittlerweile in der Zentrale des BAG in Köln angekommen – man wolle sich den Vorwürfen annehmen,

heißt es von dort. FERNFAHRER bittet Lkw Walter um Stellungnahme. Das Unternehmen, das nach eigenen Angaben europaweit rund 10.000 Frachtführer einsetzt, davon 600 in Deutschland, reagiert schnell. Die Relation nach Worms sei neu geschaffen worden, kein

Nun sind die deutschen Kontrollbehörden gefragt, für endgültige Klarheit zu sorgen

regionaler Frachtführer werde aus dem Geschäft gedrängt. Lkw Walter weist auf die hohen Anforderungen bezüglich der Einhaltung der Sozialvorschriften hin, die die Frachtführer vertraglich zusagen müssen. „Wie Bednarek die Einsätze plant beziehungsweise welche Fahrer eingesetzt werden, ist uns nicht bekannt“, sagt Prokurist Alexander Rittler. „Unser Kontakt mit Bednarek läuft zentral über sein Büro. Selbstverständlich werden unsere Subunternehmer

aber darauf hingewiesen, dass sämtliche Lenk- und Ruhezeiten gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden müssen.“

Mit größter Sorgfalt würde man bei der Auswahl der Transportpartner und schrittweisen Integration in das Netzwerk agieren. Auf Nachfrage von Lkw Walter wiederum bestätigt Bednarek seinem Auftraggeber, dass man die Fahrer immer im legalen Rahmen der Lenk- und Ruhezeiten einsetze. Und, so schreibt Mateusz Bednarek im Gegensatz zur Aussage seiner Fahrer, würden diese vor der Abreise nach Deutschland immer eine Woche frei haben. „Selbst wenn das stimmen sollte, dann bliebe immer noch das Problem mit der Übernachtung im Lkw und der Anreise am Montag“, sagen Markus und Michael. „Nun sind die informierten deutschen Kontrollbehörden gefragt, in Worms für endgültige Klarheit zu sorgen.“ ◀



Mit seinem Scania
war Michael Schmalz
bei den Demos gegen
Sozialdumping dabei.

Unterstützung

Roland Modschiedler ist in dritter Generation Geschäftsführer des gleichnamigen Logistikunternehmens aus Bobenheim-Roxheim bei Worms und stellvertretender Leiter der Fachsparte Güterverkehr des Verbands des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V. Er unterstützt von Beginn an seinen Fahrer Michael Schmalz bei den Demos der Actie in de Transport Deutschland gegen Sozialdumping und Wettbewerbsverzerrung, indem er nicht nur den Lkw zur Verfügung stellt, sondern an den Samstagen auch den firmeneigenen Neun-Sitzer-Bus. Auch Modschiedler ist der Meinung, „dass die Kontrolllücke dringend erhöht werden muss, um den illegalen Wettbewerb durch osteuropäische Frachtführer einzudämmen“.



Roland
Modschiedler