HARTE HAND

Ein belgischer Polizist nimmt Kabotagesünder und Sozialdumping ins Visier. FERNFAHRER begleitete ihn auf Streife.

Text I Jan Bergrath

Satellitenschüsseln zeigen, dass die Fahrer am Wochenende im Lkw hausen.

Dieser rumänische Fahrer war von August bis Ende November unterwegs.

Der Frust über die eigene Lage fördert den Alkoholmissbrauch.

Der rumänische Fahrer gibt ein Bild des Elends ab, als er frierend aus dem gelben Volvo steigt. Mit geschultem Blick hat Raymond Lausberg den Sattelzug mit DHL-Trailer auf einer Raststätte an der E 40 erspäht. Es ist ein nasskalter Samstagmorgen Anfang November als sich der Hauptinspektor der Autobahnpolizei Battice in seinen Streifenwagen setzt. Er begibt sich auf die Suche nach den Opfern des immer brutaler werdenden Sozialdumpings im europäischen Straßengütertransport.

Es ist einerseits seine Pflicht als Polizeibeamter, zu kontrollieren, ob die Sozialvorschriften auch wirklich umgesetzt werden. Sie wurden vor sieben Jahren in Brüssel im Rahmen der Verordnung 561/2006 zum Schutz der Lkw-Fahrer neu beschlossen. Auf der anderen Seite treibt ihn ein persönliches Anliegen. „In Belgien sind rund 4.500 Arbeitsplätze von belgischen Lkw-Fahrern durch illegale Kabotage und den Einsatz von osteuropäischen Fahrern bei belgischen Unternehmen und Briefkastenfirmen verloren gegangen“, sagt er eindringlich. „Mein Nachbar ist Lkw-Fahrer. Ich möchte mit dazu beitragen, dass er seinen Job noch eine Weile ausüben kann.“ Dafür greift Lausberg jetzt mit allen Mitteln, die ihm der belgische Bußgeldkatalog gestattet, durch. Illegale Kabotage kostet in Belgien bis zu 1600 Euro. Fahrer, die aus Osteuropa mit dem Bus zu einem in Belgien stationierten osteuropäischen Lkw anreisen, ohne diese Zeit als „andere Arbeit“ im Tacho nachzutragen, müssen mit bis zu 600 Euro Strafe rechnen. „Es ist im Prinzip ganz einfach festzustellen. Man muss es nur wollen.“

Er lässt sich die Fahrerkarte des Rumänen geben und überprüft sie mit einem Programm auf seinem Laptop. In wenigen Minuten zeigt eine übersichtliche Darstellung klipp und klar: Der Fahrer ist schon seit Ende August mit seinem Lkw kreuz und quer durch Europa unterwegs. Das kostet in Belgien 200 Euro – wenn sonst nichts anderes vorliegt. Der Fahrer erzählt, dass er erst Ende November wieder nach Hause fahren dürfe. Und das für 1200 Euro im Monat. Lausberg ist sichtlich erbost. „Ich hatte gedacht, dass die Käfighaltung in Europa verboten ist. Das gilt aber offensichtlich nicht für Fernfahrer.“

Ein zweiter rumänischer Fahrer mit DHL-Trailer ist seit fünf Wochen unterwegs – für 43 Euro pro Arbeitstag. Auf Anfrage von FERNFAHRER heißt es aus dem Bonner Posttower: „Wir arbeiten bei unseren Netzwerkverkehren mit Servicepartnern zusammen. Diese sind vertraglich dazu verpflichtet, alle gesetzlichen Bestimmungen für ihre Fahrer einzuhalten.“ Aha.

Es geht wieder einmal um Artikel 8 / Absatz 8 der EU-Verordnung, die besagt, dass Lkw-Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden nicht im Lkw verbringen dürfen. Doch hier macht es sich Deutsche Post DHL, nach DB Schenker heute die Nummer zwei im europäischen Ladungsverkehr, zu leicht: „Unsere Servicepartner sind selbstständige Unternehmer und Arbeitgeber für ihre Mitarbeiter. Wir haben keine Kontrollrechte für die Arbeitsverträge unserer Servicepartner.“ Dabei sieht die EU-Verordnung unter Artikel 9 / Absatz 4 gerade eine Mitverantwortung der Auftraggeber vor. Auch das wird vielfach missachtet

Fotos I Jan Bergrath

Frisch gewaschene Wäsche – mit Abgasduft von der nahe gelegenen Autobahn.

Bei seiner Kontrollfahrt stoppt Raymond Lausberg einen verdächtigen Lkw.

Dieser polnische Fahrer hat seine Anreise nach Antwerpen nicht nachgetragen.

Der Fahrer dieses rumänischen Frachtführers für DHL verdient 43 Euro pro Arbeitstag.

200 Euro verhängt Lausberg beim Verstoß gegen die wöchentliche Ruhezeit.

– weil es niemand kontrolliert. Kein Wunder also, dass die Billiglohnländer im internationalen Transport auf dem Vormarsch sind. Sie schicken ihre Fahrer einfach wochenlang auf Tour. Das war natürlich anders gedacht, schreibt die EU-Verkehrskommission aus Brüssel. „Es war unsere Absicht, dass die Transportunternehmen die Touren so zu organisieren haben, dass die Fahrer spätestens jedes zweite Wochenende wieder am Heimatstandort des Lkw verbringen können. Die Kontrolle dieser Vorschrift ist Angelegenheit der einzelnen Mitgliedsstaaten."

Leider prüft niemand, ob dieser Teil der Verordnung eingehalten wird. Jedenfalls nicht in Deutschland. Bei der Autobahnpolizei geben die Innenministerien der Bundesländer die Kontrollaufgaben vor. Aus Düsseldorf heißt es dazu: da die Fahrer im Prinzip ihre 45 Stunden Ruhezeit einhielten, stellten sie auch keine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, wenn sie im Lkw übernachten. Es handele sich mehr um ein sozial-wirtschaftliches Problem. Dafür sei das Bundesamt für Güterverkehr zuständig.

„Es ist im Prinzip ganz einfach festzustellen. Man muss es nur wollen."

Also wendet sich die Redaktion ans BAG. Die Antwort: Zunächst konzentriere man sich bei den Lkw-Kontrollen auf die verkehrsstärksten Zeiten und die Einhaltung der täglichen Lenk- und Ruhezeiten. Hans-Gerhard Pernutz, beim BAG Referatsleiter für die Sozialvorschriften, beschreibt die angeblichen Probleme bei der Kontrolle der Ruhezeiten am Wochenende so: „Wir können nicht erkennen, ob der Fahrer eine tägliche oder eine verkürzte Ruhezeit einlegt, ohne dass wir diesen Fahrer während seiner Ruhezeit stören. Das würde der Verkehrssicherheit widersprechen. Es ist uns sehr daran gelegen, dass die Fahrer ihre Ruhezeit ungestört einhalten können." Ein Widerspruch mit Methode, denn so schauen alle deutschen Kontrollorgane einfach weg. Was auch dazu führt, dass jedes Wochenende die Raststätten der deutschen Transitautobahnen mit Lkw aus Osteuropa überfüllt sind.

Wozu dieses Phlegma führt, zeigt ein Beispiel an der Raststätte Frechen. Slowakische Fahrer einer belgischen Spedition, die jeweils vier Wochen auf Tour sind, bevor sie nach Hause dürfen, trinken schon am frühen Morgen direkt vor den Augen der Kölner Autobahnpolizei Bier. Ein weiterer rumänischer Fahrer, der seit zwei Monaten im Lkw haust und unerkannt bleiben möchte, sagt, dass der Frust, so lange von der Familie getrennt zu sein, dazu führe, dass sich viele Fahrer aus Osteuropa regelrecht betrinken würden.

Der WDR-Beitrag im Netz: z Einfach per Smartphone den Barcode scannen oder auf eurotransport.de/elend klicken.

„Für die Verkehrssicherheit ist das bestimmt nicht zielführend", beklagt Lausberg. Der engagierte Polizist wünscht sich mehr Aktivität der deutschen Kollegen: „Alle Kontrollorgane müssten den Unternehmen, die diese osteuropäischen Fahrer so ausnutzen, in einer konzertierten Aktion konsequent zeigen, dass wir das nicht länger dulden. Wenigstens bekomme ich in Belgien langsam politische Rückendeckung." ◄|

Immer öfter ziehen rumänische Unternehmer deutsche Trailer von DHL quer durch Europa.

Skandal im Film

Viele Lkw-Fahrer haben den Film „Das Elend an der Autobahn" am 3. November in der Sendung „Westpol" auf WDR gesehen. Der Beitrag von Sebastian Galle und Jan Bergrath schildert, wie deutsche Kontrollorgane einfach wegschauen, wenn osteuropäische Lkw-Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit trotz einer anderslautenden EU-Verordnung im Lkw verbringen. Und er zeigt, wie der belgische Hauptinspektor Raymond Lausberg immer öfter Bußgelder ausspricht, wenn rumänische oder bulgarische Fahrer verbotenerweise wochenlang im Lkw hausen müssen.

ANZEIGE

www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de

Vom 3-fachen Europameister empfohlen!

Service
Top-Schutz
Günstige Beiträge
für
Berufskraftfahrer

Wurde Ihre Autoversicherung teurer? Dann nutzen Sie die Chance, und wechseln Sie jetzt zur Fahrlehrerversicherung. Rufen Sie uns einfach an!

Telefon 0711 - 98 889 711