

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)116-B**

8. Dezember 2022

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung am 12.12.2022 (Fahrpersonal)

Stellungnahme Mark Schneider, Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport)
A.i.d.T. e.V.

Siehe Anlage

Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.



A.i.d.T. e.V. * Maubeshäuser Str. 49 * 42697 Solingen

Deutscher Bundestag

- Verkehrsausschuss

Platz der Republik 1

11011 Berlin

05.12.2022

„Sie können mich sehen?

Die meisten Fahrer werden diese Situation kennen! Man kommt in eine Anmeldung rein, sagt Guten Morgen und es kommt keine Reaktion! Man wird übersehen, überhört, oder einfach nur ignoriert!? Selbst wenn da Frauen sitzen, die ja eigentlich Multitaskingfähig sind, reagieren!

Hier eine Situation im einem Industriepark, Anmeldung bei XXX. Im hinteren Raum mindestens vier Leute. "Guten Morgen." Keine Reaktion. Jetzt kommt einer in den Fahrerraum der Anmeldung. Der schaut mich nicht mal an und geht in den Raucherraum. Dann geht die Tür hinter dem Anmeldefenster auf und es kommt einer rein, begrüßt die Kollegen im hinteren Raum und geht in die Küche um sich ein Brot zu schmieren. Dann geht er wieder und kommt in den Fahrerraum, geht an mir vorbei und geht in den Raucherraum. Hm!? Sehen die mich nicht? Dann kommt wieder einer und nimmt meine Papiere vom Schalter. Sagt nichts, reagiert nicht auf meinen Morgengruß und schaut mich nicht an. Jetzt tippt er im PC, schaut mich jetzt tatsächlich an und sagt, fahr an Rampe 4.

Verdutzt frage ich ihn, ob er mich tatsächlich sehen kann!? Verständnislos schaut er mich an und sagt: "Natürlich" Wow! Da war ich jetzt aber echt froh!

Ihr kennt diese Situation sicher auch. Da kommt man sich vor wie ein Depp."

„Abladen oder nicht.....!?"

Als ich heute zu einer Abladestelle kam fuhr ich nach der Anmeldung an die Rampe. Als ich in die Halle kam ging ich zur Rampe um das Spannbrett weg zu machen. Als ich es weg hatte legte ich die Rampe auf. In diesem Moment kam der Ablader, stellte mir eine Elektroameise hin und sagte: "Hier, die kannst du benutzen!"

Plötzlich kam mein inneres Teufelchen angefliegen, versetzte dem Engelchen ein Tritt und übernahm das Kommando! Ich hörte mich sagen: "Echt!? Cooooool!!!" Ich stellte mich auf die Ameise, bewegte den Arm von der Ameise weg und betätigte mit dem Finger den Gasknopf. Und schon schoss ich davon! Ich fuhr mit Vollgas zwischen zwei Regale entlang, fuhr nach rechts, um in den nächsten Regalgang zu fahren. Ich schoss mit Vollgas zurück und sah einen Ablader mit offenem Mund und total verunsichert. Ich fuhr auf ihn zu, hielt an und stieg ab. Zu ihm sagte ich: "Keinen Bock mehr!"

Ich drehte mich um und ging zur Rampe, stellte mich daneben und grinste ihn an. Er sagte total verwirrt: "Ähm!? Die Ameise war zum Abladen!?" „Ok, dann benütze sie dafür!“ Er schaute ziemlich komisch aus der Wäsche und meinte: "Das wird aber dauern!" „Kein Problem. Ich habe Zeit bis Freitagabend!"

www.aidt-ev.org



A.i.d.T. e.V. * Maubeshäuser Str. 49 * 42697 Solingen

Registergericht: Solingen/Wuppertal * Registernummer: VR 30504 * Steuernummer 128/5830/5856

Bankverbindung: Stadtparkasse Solingen * IBAN DE71 3425 0000 0001 513308 * BIC SOLSDE33XXX



Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

erwiderte ich. „Ähm!? OK!“ Er nahm die Ameise und stiefelte los. Eine Palette nach der anderen nahm er und stellte sie raus. Ich schaute mich pfeifend im Lager um und sah das von diesen Paletten in den Hochregalen stand. „Musst du die Paletten in das Regal rein räumen?“ frage ich ihn. „Ja, die kommen nachher da rein!“ „Wenn ich dir helfen würde, könntest du die Paletten schon einräumen?“ frage ich ihn. „Nein, die müssen erst eingebucht werden und dann kommen Zettel ran.“ Während er spricht, läßt er fleißig weiter ab. „Wenn du noch eine Elektroameise hast, könnte ich dir helfen!“ biete ich an. Erstaunt blickt er mich an und sagt: „Ich kann einen Hubwagen nehmen!“ „Weißt du, ich bin gerne bereit zu helfen. Wie man mir ansieht, kann Bewegung mir nicht schaden. Aber wenn man schon voraussetzt, dass der Fahrer ablädt, ihm eine Ameise hinstellt und sagt, die kannst du benutzen, ist das absolut unverschämt!“ „Äh!? Das bin ich so gewöhnt. Das machen alle so!“ sagt er total verlegen! „Wie du siehst machen das nicht alle so! Jetzt überlege mal, warum ladet der Fahrer ab!?“ frage ich ihn. „Weil er es eilig und Termine hat!“ sagt er wissend. „Ok, aber warum hat er es eilig? Eilig hat es eigentlich nur der Chef und der Disponent. Der Fahrer bekommt gleich viel Geld, ob er es eilig hat oder nicht, ob er einen Termin hat oder nicht, ob er abladet oder nicht! Aber warum will er helfen? Er weiß genau, dass nur du da bist. Dass deine Firma an Personal spart, um schnell abgeladen zu werden. Wir haben so viele Arbeitslose, aber dein Chef spart sich lieber das Geld für einen weiteren Arbeiter. Er sackt sich lieber die Kohle ein, der dumme Fahrer kann ja abladen, wenn er es eilig hat!“ „Ja, aber da ändern wir nichts! Es ist halt so!“ Ist es das wirklich!?“

Auch wenn die oben geschilderten Situationen mit einem Augenzwinkern und einer gehörigen Portion Humor erzählt wurden, ist es doch mittlerweile traurige Realität geworden, was dort erlebt wurde.

Rampensituation BKF

Tja!? Wie soll man als BKF die Rampensituation beschreiben? Verbesserungswürdig!? Abenteuerlich!?

Wie fühlt man sich als BKF an der Rampe? Ausgenützt!? Nicht willkommen!?

Ganz selten erlebt man wie es eigentlich sein sollte: keine Notwendigkeit, das Lager zu betreten, keine Abladetätigkeit, man wird freundlich empfangen, manchmal wird sogar die Ladungssicherung vorgenommen.

Aber meistens ist es so, dass man an der Anmeldung erst einmal ignoriert wird, auf freundliches Grüßen wird mit Nichtbeachtung reagiert. Man fragt sich durchaus, wieso das so ist, schließlich wurde man ja als Dienstleister dorthin bestellt, warum ist man dann also so „lästig“?

Natürlich kann man nicht erwarten das alles stehen und liegen gelassen wird, wenn ein Fahrer kommt. Aber ein kurzes Zeichen, dass man wahrgenommen wurde oder einen Hinweis, dass man gleich betretet wird, wäre sicherlich nicht zu viel verlangt. Leider wird man als BKF mittlerweile recht oft in die Rolle des unwillkommenen Bittstellers gedrängt.

Das Hauptproblem aber ist tatsächlich das Laden und Abladen. Wie selbstverständlich wird man als Fahrer ins Lager beordert, bekommt einen Handhubwagen oder (günstigstenfalls) eine Elektroameise hingestellt und es wird erwartet, dass man brav die Arbeit des Ver-/Entladers macht, ungeachtet der vorgegebenen Frankaturen oder Incoterms. Eine Einweisung über die Benutzung der Geräte, wie eigentlich vorgeschrieben, gibt es in den seltensten Fällen. Das spart man sich, denn die Fahrer haben ja (leider) Übung mit deren Umgang.

Aber was ist, wenn wir uns als Fahrer tatsächlich dagegen wehren wollen, als kostenloser Lagerarbeiter zu fungieren? Die häufigste lapidare Antwort ist, dass das alle Fahrer machen. Ja klar! Viele Kollegen

www.aidt-ev.org





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

trauen sich erst gar nicht, zu intervenieren, weil sie sonst Druck vom Disponenten oder Chef bekommen. Manchmal bekommt man auch als Antwort, man müsse Laden/Abladen, sonst könne man gleich wieder wegfahren. Das ist der Moment, in dem viele Fahrer, die bis jetzt mutig waren, auch aufgeben. Erkläre mal dem Disponenten oder dem Chef, dass du wieder wegfahren musst, weil du nicht selbst abladen willst! Auch eine beliebte Antwort ist, dass das Ladepersonal behauptet, man dürfe aus versicherungstechnischen Gründen den Auflieger nicht betreten, was natürlich totaler Blödsinn ist.

Ab und zu bekommt man aber auch zu hören „Ok, wenn du nicht abladen willst, musst du warten, bis jemand Zeit hat. Aber das wird dann dauern“. Wenn man dann Pech hat, wird man absichtlich stehen gelassen und man ist dann in 3 Std. abgeladen. Und jetzt!? Nachfolgende Termine klappen evtl. nicht und schon steht man als Fahrer wieder mit dem Rücken an der Wand, denn nicht jeder Chef hat Verständnis für diese Situation.

Es gibt Kunden, da soll man am besten noch die Ware nach Sorten getrennt an verschiedenen Plätzen einlagern. Aber warum sollte ich das als Fahrer tun? Ich bin nicht der Lagerist des Kunden und stehe auch nicht auf dessen Gehaltsliste. Was passiert aber, wenn ich mich weigere? Kann ich Disponent oder Chef klarmachen, warum ich mich weigere? Stehen diese dann auch hinter mir als Fahrer? Leider gehen sehr viele Fahrer diesen Konfrontationen aus dem Weg, weil sie keinen Ärger haben wollen.

Bei den Zentrallägern von einigen namhaften Discountern z. B. hat man absolut keine Chance, sich zu weigern. Sollte man es tun, darf man das Gelände verlassen und dann sind wir wieder beim Problem, wie mache ich es dem Disponenten oder Chef klar!? Wenn man aus dem Ausland mit CMR-Frachtbrief anliefert, weigern sich solche Zentralläger, den CMR zu unterschreiben. Warum? Weil sie so nachweislich gegen das CMR-Recht (in dem Be- und Entladetätigkeiten des Fahrers ausgeschlossen werden) verstoßen würden. Also, welche Wahl habe ich da als Fahrer?

Wenn man diese ganzen Punkte zusammennimmt, hat man als BKF keine andere Wahl, als sich zu fügen und im Sinne der eigenen Firma, des Auftraggebers und auch für den Erhalt des eigenen Jobs ausnützen zu lassen und zu kuschen. Und wer sind die Nutznießer davon? Ganz klar der Verloader oder Warenempfänger. Er kann so eigenes Personal sparen und seine Gewinnspanne auf dem Rücken der Fahrer steigern.

Wenn eine Spedition direkt für einen Hersteller transportiert, ist die Situation nochmal etwas anders und belastender. Da ist man als Fahrer ganz klar ein Dienstleister des Herstellers, der Service gegenüber seinem Kunden erwartet. Wenn man sich da weigert zu entladen, weist der Versender den Spediteur an, dass der Fahrer abladen soll – tut er es nicht, fährt zukünftig ein Wettbewerber diese Tour. Was soll der Spediteur da machen!? Riskieren, dass er immer mehr Touren an einen Konkurrenten verliert? Kann man das in der heutigen wirtschaftlichen Lage? Was passiert mit mir als Fahrer, wenn ich mich öfter weigern würde? Da sagt doch der Chef irgendwann „Sorry, ich kann dich nicht mehr brauchen, weil ich durch dich Touren verliere“. Was bleibt mir da als Fahrer übrig?

Also werden wir BKF weiterhin als kostenlose Lagerarbeiter ausgenutzt und erpresst werden, solange nicht hieb- und stichfest gesetzlich festgelegt wird, dass der Fahrer mit der Be- und Entladung nichts zu tun haben darf.

Die Parksituation bei vielen Kunden ist ebenfalls katastrophal. Da gibt es z. B. Kunden, die eine Telefonnummer wollen, um Bescheid zu sagen, wann Platz ist um abgeladen zu werden. Solange muss man die Firma wieder verlassen. Jetzt such' dir mal eben mit 18 m Länge einen Parkplatz... In vielen Industrie- und Gewerbegebieten kaum mehr möglich, weil größtenteils Park- und Halteverbot für Lkw ist.

www.aidt-ev.org





Allianz im deutschen Transportwesen (Straßentransport) A.i.d.T. e.V.

Toiletten für Fahrer sind bei manchen Kunden wenn man Pech hat gar nicht vorhanden, die Nutzung der „eigenen“ Sanitarräumen wird verweigert. Zum Teil stehen Dixitoiletten zur Verfügung, die nicht immer rechtzeitig und regelmäßig geleert bzw. gereinigt werden. Da macht man die Tür auf und hat plötzlich überhaupt kein Bedürfnis mehr. Wasch- oder Duscmöglichkeiten sind eine absolute Seltenheit, die Nutzung evtl. vorhandener wird Fahrern nicht gewährt.

Als BKF frage ich mich dann, wie ist es mit einer Fremdfirma, die so wie die Spedition und somit auch ich als Dienstleister fungiert und Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten vor Ort macht. Wird diesen auch der Zugang zu den Sanitäreanlagen verweigert? Sicher nicht, warum also uns Fahrern? Wie soll ich mich als Fahrer, als Mensch dabei fühlen? Wie soll ich darauf reagieren? Die Abladestelle verweigern? Vielleicht riskieren das meine Firma eine Tour verliert? Was wird für ihn wichtiger sein?

Raststättensituation

Was die Raststättensituation betrifft, sind es eigentlich zwei Dinge, die den Lkw-Fahrer hauptsächlich betreffen. Die Parksituation ist ab 18 Uhr, manchmal auch schon früher, absolut katastrophal! Es fehlen Parkplätze ohne Ende! Dennoch ist man als BKF gezwungen, seine gesetzlichen Pausen einzuhalten. Da der Druck auf die Speditionen aber immens geworden ist, kann es sich im Gegensatz dazu aber keiner mehr leisten, Fahrzeit zu „verschenken“. Der Fahrer ist also wieder in der Zwickmühle – so weit kommen wie möglich ohne Fahrzeit einzubüßen aber auch rechtzeitig vor Ablauf derselben einen geeigneten Parkplatz finden.

Dadurch steht man dann auch manchmal an der Auffahrt zur Autobahn und hat sicherlich keine erholsame Pause in der Nacht. Für Toilette und Dusche muss bezahlt werden. Da nachts oft keine Reinigungskräfte mehr beschäftigt sind, sehen die Toiletten trotz der anfallenden Gebühren häufig inakzeptabel aus. Gegen die Deckung der Unkosten ist sicherlich nichts zu sagen, die aktuellen Preise liegen allerdings weit darüber und sind für viele Kollegen einfach nicht erschwinglich!

Das Essen auf den Raststätten kann man in den meisten Fällen nur als überteuertes Kantinenessen bezeichnen. Gesunde Ernährung kaum möglich. Inzwischen ist es auch tatsächlich so, dass man um 18:30 Uhr fast nichts mehr bekommt. Manchmal heißt es, dass es kein Personal gäbe und manchmal auch, es rentiere sich nicht, ab 18 Uhr noch etwas anzubieten.

Autohöfe braucht man ab einer gewissen Uhrzeit auch nicht mehr anzufahren, da es da auch keine Parkplätze mehr gibt. Zudem muss der BKF bis zu 20 (!) Euro für das Parken bezahlen. Duschen geht auch extra und wenn man etwas essen geht (sofern man noch etwas bekommt), wird zumindest ein Teil der Parkgebühr angerechnet.

Alles in allem ist das Anfahren von Raststätten und Autohöfen reine Glückssache im Hinblick auf einen freien Parkplatz und mit Kosten, die die wenigsten Fahrer erstatten bekommen, verbunden.

Sowohl die Rampen- als auch die Raststättensituation sind also mehr als verbesserungswürdig, vielmehr wäre es im Hinblick auf den immensen Fahrermangel dringend notwendig, hier mit schnellen Gegenmaßnahmen zu reagieren.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Schmalz

www.aidt-ev.org



Anhang zur Stellungnahme im Zuge der Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages am 12.12.2022

Ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen die im Namen des AidT e.V gemacht wurden hier noch meine persönlichen Ausführungen. Meine Ausführungen verstehen sich Genderneutral und gelten für alle Geschlechter gleichermaßen. Der Einfachheit halber wird dies nicht immer ausgeschrieben.

Zu meiner Person. Mein Name ist Mark Schneider, geboren am 28.05.1981 ist mein Lebenslauf sehr umfangreich. Ausgebildeter Industriebuchbinder mit Fortbildung zum Industriemeister, nach Tätigkeiten im Vertrieb und völlig artfremden Arbeitsstellen habe ich eine zweite Ausbildung zum Zerspanungsmechaniker gemacht. Hier ist mir unser deutsches System in die Quere gekommen und ich musste mich wieder mit unterschiedlichen Jobs über Wasser halten. Denn plötzlich war ich wegen des Industriemeistertitels überqualifiziert.

Zuletzt war ich Construction- und Supply-Chain-Manager für eine große Kaffee-Kette in Süddeutschland. Ich hatte 2 Handys, 1200 Whatsapp, 150 E-Mails und mindestens 120 Anrufe an einem normalen 14 Stunden Arbeitstag. Den LKW-Führerschein hatte ich schon vor dieser Tätigkeit gemacht aber ruhen lassen. Irgendwann kam der Punkt, an dem ich etwas verändern musste. Mein Gedanke war: LKW-Fahrer ist einer der am besten kontrollierten Berufe in Deutschland. Digitale, nahezu fälschungssichere Aufzeichnung durch den digitalen Fahrtenschreiber, alle 5 Jahre Schulungen und medizinische Untersuchungen. Was soll schon passieren? Kurz gesagt: Ich wurde schwer enttäuscht. Auf unseren Autobahnen herrscht Anarchie, die Kontrollbehörden sieht man in Berlin am Herrmannplatz öfter als auf der Autobahn. Auch wenn Ordnungswidrigkeiten direkt vor ihren Augen passieren, passiert meist nichts. In 4 Jahren Fahrertätigkeit wurde ich nicht ein einziges Mal regulär kontrolliert, meine Fahrerkarte hat noch niemanden interessiert, geschweige denn der Massenspeicher meines EG-Kontrollgerätes. Ich bin seit dem 1.2.2019 offiziell als Berufskraftfahrer tätig. Da der Hauptbetätigungsbereich meines Chefs bei Events lag, sind wir nach Beginn der Corona-Pandemie gezwungen gewesen, in den nationalen und auch grenzüberschreitenden Fernverkehr zu gehen.

Seit ich erste Erfahrungen im Fernverkehr gemacht habe, setze ich mich lautstark dafür ein, dass sich etwas ändern muss. Wir Fernfahrer sind keine Helden. Wir sind nicht der Motor der Wirtschaft oder ähnliches, wie gerne behauptet wird. Wir sind Teil eines Systems. Wir sind nicht wichtiger als andere. Aber eben auch nicht unwichtig. Wenn Sie aus einem Motor ein Ventil entfernen wird er nicht mehr laufen. Man sollte also darauf achten, dass das Ventil hält. Wir Fahrer werden aber mit aller Macht dazu gezwungen, uns umzuorientieren. Es gibt mehr Kampagnen für Tierwohl oder Fairen Kaffee als es für menschenwürdige Bedingungen im Transport gibt. Es ist der Gesellschaft also wichtiger, wie der Kaffee in Equador gepflückt wird, als wie dieser in ihren Laden kommt. Weil es niemanden gibt, der uns eine Stimme gibt. Das ist für mich der Ansporn, unbequem und laut zu sein. Da es meine Natur aber auch ist, nicht nur Fragen zu stellen, sondern auch Antworten zu suchen bin ich heute hier.

Das Thema der Anhörung zu der ich geladen wurde lautet „Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahreremangel hinsichtlich ihrer Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an den Rampen und auf Rastanlagen“

Ich bin in der glücklichen Situation, bereits viele Unternehmen von innen gesehen zu haben. Allerdings ist das was Berufskraftfahrern besonders im Fernverkehr täglich zugemutet wird ist nahezu unmenschlich. Es beginnt bereits morgens am Tag. Während der normale Arbeitnehmer aus seinem Bett aufsteht und in sein Bad geht um der Morgentoilette nachzugehen, muss der Berufskraftfahrer hierzu sein Fahrzeug verlassen und schlimmstenfalls noch bezahlen. Das erste Mal am Tag. Morgens Duschen ist nahezu unmöglich. Warum das so ist, dazu später mehr. Im Winter bedeutet das, bei Minusgraden erst einmal den Weg zum Rasthaus zurückzulegen. Auf PWC-Anlagen entspricht die Innentemperatur der Toilette jeweils der Außentemperatur. Seit 2014 sind Toiletten auf Außenbaustellen zu beheizen. Mindesttemperatur 18 Grad. Davon träumt der BKF (Berufskraftfahrer) im Winter jede Nacht. Auf Rastanlagen mit Bewirtung steht dies wohl zur Verfügung, jedoch gegen aktuell 1€ Gebühr. Ich möchte Sie, liebe Lesenden, um folgendes bitten: Machen Sie sich bitte eine tägliche Strichliste. Jeder Toilettengang wird mit einem Strich dokumentiert. Am Ende der Woche werfen Sie für jeden Strich einen Euro in eine Spardose. Sie werden erstaunt sein, wie viele Euro so im Laufe eines Monats zusammenkommen. Die Rückvergütung der Wertbons lassen wir ob der Preisgestaltungen an Rastplätzen unbeachtet. Das ist hier nicht das Thema. Der Tag hat aber gerade erst begonnen, für den glücklichen BKF an einer bewirteten Rastanlage, der unglückliche hat abends keinen Platz mehr bekommen und steht irgendwo in einem Industriegebiet im Halteverbot. Dieser arme ist einer von 40.000 Kollegen die jede Nacht eben keinen Parkplatz an der Autobahn oder Bundesstraße bekommen hat.

Nachdem die Morgentoilette und der Kaffee für 4,50€ (einfacher Filterkaffee) genossen ist, beginnt die Fahrzeugkontrolle: Hat jemand nachts Anhänger- oder Sattelkupplung manipuliert? Ist meine Plane aufgeschlitzt? Sind meine Reifen noch heil und mein Tank nicht aufgebrochen? Es soll Kollegen geben, denen wurden über Nacht die Lampen vom Auflieger gestohlen. Sollte alles in Ordnung sein, sucht man sich die beste Route zum Ziel. Das ist nicht immer die kürzeste. Hier spielen CO₂ Emissionen für den Fahrer keine Rolle. Es ist die Zeit. Selbst Mehrkilometer werden gerne in Kauf genommen, wenn die Strecke dafür Stau- und Baustellenfrei ist. So ist es beispielsweise manchmal sinnvoller, bis zu 100 KM Umweg zu fahren, nur um tatsächlich auch das Tagesziel zu erreichen. Trotz sorgfältiger Planung bleibt die Ungewissheit, ob denn tatsächlich alles glatt geht. Wenn man dann an sein Ziel gekommen ist wartet die nächste Überraschung auf uns. Wie ist die Rampe? Wenn ich die Nacht im Gewerbegebiet verbracht habe: darf ich die Toilette benutzen? Gibt es eine Dusche? Darf ich überhaupt entladen? Denn wenn dem Empfänger etwas nicht gefällt muss der Fahrer als Prügelknabe herhalten. Sollten wir dann entladen haben, geht die Reise weiter zur Ladestelle. Prinzipiell hier das gleiche Spiel. Wann darf ich laden? Stimmt die Ladung mit der Bestellung überein? Passt mein Fahrzeug zur Ladung? Was wenn nicht? Gefällt dem Verlader eventuell das eigentlich gar nicht angeforderte Zertifikat nicht? All diese Unwägbarkeiten werden grundsätzlich zu Lasten des Fahrers ausgelegt. Denn selbst wenn es nicht seine Verantwortung ist, so ist doch der Fahrer der die Verzögerungen auf der Straße dann wieder hereinholen muss. Nach dem Laden kann man sich direkt wieder Gedanken darüber machen, wo man denn die Nacht verbringt. Will oder muss man Duschen? Wie sind die Temperaturen? Wie spät ist es und auf welcher Autobahn ist man unterwegs? Ab wann sind wohl alle Parkplätze belegt? Finde ich noch einen Parkplatz an dem nicht die ganze Nacht Verkehr ist? Wenn man dann im Rahmen seiner Schichtzeit von 13- bzw. 15-Stunden einen adäquaten Stellplatz gefunden hat, macht man sich auf den gleichen 5qm auf denen man den ganzen Tag gearbeitet hat und nachts noch schläft sein Essen, spült das Geschirr mit Wasser aus dem mitgebrachten Kanister den man hoffentlich tagsüber an einer Ladestelle auffüllen durfte und bereitet sich auf die Nacht vor.

Im besten Fall kann man noch Duschen. Dies ist morgens selten möglich, da das Reinigungspersonal da nicht vor Ort ist. Dementsprechend ist niemand da, der so tut als würde er reinigen. Auch sind die Mitarbeiter der Tankstellen oft nicht in der Lage, den Schlüssel herauszugeben. Also wird abends geduscht. Mit Zeitlimit (gerne 15-20 Minuten) und Schlag auf Schlag nacheinander. Ohne Reinigung. Aber für mindestens 3€. Ich möchte Sie bitten, auf Ihrer Toilettenliste 3 Striche zu ergänzen, wenn Sie Duschen gehen.

Auf deutschen Rastplätzen ist die kommende Nacht meist sehr laut. Fehlende Lärmschutzwände, die Ausrichtung der Fahrerkabinen Richtung Autobahn und permanenter Durchgangsverkehr sorgen für sehr unruhigen Schlaf. Im Winter ist es meist besser, denn da kann man die Fenster schließen und die Temperatur über die Standheizung regeln. Im Sommer ist man mangels Beschattung gezwungen, die Fenster zu öffnen. Weder Standklimaanlagen noch Standheizungen sind Pflicht. Lediglich die BG Richtlinie 136 regelt unter Punkt 4.7.1 die Verwendung selbiger. Aber wie meine Großmutter schon immer sagte: erstunken ist noch keiner, erfroren schon viele. Dementsprechend sind Standheizungen nahezu Standard. Klimaanlagen hingegen nicht. Davon abgesehen laufen gute Standklimaanlagen 7-9 Stunden. Die regelmäßige Tagesruhezeit sind 11 Stunden. Als unausgeschlafener BKF startet man dann am nächsten Morgen in den neuen Tag.

Dies ist in aller Kürze der „normale“ Tagesablauf eines BKF. Aus der Sicht eines Mannes. Als Frau fallen viele Dinge hier ungleich schwerer. Als aufmerksamer Leser haben Sie sicher einige Passagen entdeckt, die sich von Ihrem persönlichen Tagesablauf drastisch unterscheiden. Nun sind wir hier im Verkehrsausschuss des Bundestages. Wir sprechen also mit der Politik. Einige Einflussfaktoren die uns den Tag erschweren sind in der Privatwirtschaft zu suchen. Hier ist der Einfluss dieses hohen Hauses ehr gering. Man kann appellieren.

Was die Politik tun kann, was meine Forderungen sind ist folgendes:

-Als Betreiber der Bundesautobahnen fordere ich Sie auf, Parkflächen nicht länger als Lagerplätze für Baustellen zu nutzen! Es fehlen jede Nacht 40.000 LKW- Stellplätze. Ein Baustellenlagerplatz kann überall eingerichtet werden, ein LKW-Parkplatz nicht!

-Als Betreiber der Bundesautobahnen und Bundesstraßen fordere ich Sie auf, sämtliche Park- und Rastanlagen bis spätestens 2030 mit Lärmschutzeinrichtungen für ALLE Parkplätze nachzurüsten!

-Als Betreiber und Verpächter der Rastanlagen fordere ich Sie auf, die bestehenden Anlagen derart umzugestalten, dass weder Durchgangsverkehr, noch die Ausrichtung der Kabinen Richtung Strasse möglich sind!

-Als Verpächter der Raststätten fordere ich Sie auf, Ihre Pächter vertraglich zu einem 24 Stunden Service der Sanitären Anlagen zu verpflichten. Auch der ordnungsgemäße, saubere Zustand dieser Anlagen muss Teil des Pachtvertrages sein und regelmäßig von unabhängigen Stellen geprüft werden. Der zuletzt durchgeführte Rastanlagen Test des ADAC lässt hier noch sehr viel Spielraum nach oben. Unter 24 Stunden Service verstehe ich nicht nur eine offene Tür, sondern aktive Betreuung der Anlagen!

- Als Verpächter der Rastanlagen fordere ich Sie auf, Ihre Pächter zu einer Deckelung des Preises für Berufskraftfahrer zu verpflichten! Der Toilettengang darf nicht mehr als 50 Cent kosten. Auch im Sinne damit einhergehender Verschmutzungen der umgebenden Anlagen. Eine Adäquate, gereinigte Duschköglichkeit darf nicht mehr als 2€ Kosten!

- Als Betreiber der unbewirtschafteten PWC-Anlagen entlang der Autobahnen und Bundesstraßen fordere ich Sie auf, die Sanitären Anlagen mindestens 2 mal pro Tag zu reinigen und im Winter entsprechend der Arbeitsstättenverordnung zu beheizen!

Dies sind Kernforderungen um grundlegende Defizite in Bezug auf die Rastanlagen zu beseitigen.

Weiterhin fordere ich Sie auf, die Fahrerkabine eines Fernverkehrs-LKW sofern sie zur Übernachtung geeignet ist in die Arbeitsstättenverordnung aufzunehmen. Es ist ein Arbeitsplatz! Das ist absolut unzweifelhaft. Aber weder Lärm doch Temperatureinflüsse oder Anforderungen an die Ergonomie entsprechen denen, wie sie heute an Arbeitsplätz gestellt werden. Dies gilt es umgehend zu ändern. Auch hier fordere ich eine Übergangsfrist bis 2030!

An dieser Stelle enden meine Ausführungen zum Thema Rastplätze. Viele Menschen beginnen wohl den Beruf des Kraftfahrers, beenden ihre Karriere allerdings genau so schnell auch wieder. Deutschlandweit ist der Beruf des Kraftfahrers der, mit der höchsten Abbrecherquote noch während der Ausbildung. Meine vorstehenden Ausführungen tun ihr Übriges dazu.

Das Thema Rampen ist wie beschrieben etwas schwieriger zu behandeln. Denn hier befinden wir uns im Bereich der Wirtschaft. Leider ist das HGB ein Gesetz das im Zivilrecht angesiedelt ist. Dadurch ist es nahezu unmöglich, dieses durchzusetzen. Warum? Nun, wenn ich als Unternehmer gegen einen Versender oder Empfänger im Sinne des HGB vorgehe, bekomme ich dort und mit etwas Pech im gesamten Umkreis nie wieder eine Ladung. Denn den Versendern ist sicher bewusst, dass sie gegen geltendes Recht verstoßen. Ebenso bewusst ist ihnen aber auch, dass sich nie jemand darüber beschweren wird. Die Verstöße werden Zähneknirschend in Kauf genommen. Es beginnt bereits lange vor der eigentlichen Anfahrt. Der Unternehmer oder sein Disponent müssen vielerorts Entladezeitfenster buchen. Das bedeutet, sie müssen noch bevor die Ladung aufgenommen wurde schon wissen, wann das Fahrzeug zur Entladung bereitsteht. Dies grenzt an Glücksspiel, welches bekanntermaßen in Deutschland sehr engen Gesetzen unterliegt. Disponenten müssen das können. Wie, frage ich Sie, soll der Disponent auf einer Strecke von 500 KM das Entladezeitfenster auf 15 Minuten genau vorhersagen? Er tut es trotzdem, weil er es muss. Der leidtragende ist der Fahrer, der dieses Entladezeitfenster dann auf Biegen und Brechen versucht einzuhalten. Denn verpasst man dieses Zeitfenster, dann bleibt man erst einmal stehen. Wie lange ist etwa so ungewiss wie die präzise Schätzung der dieser Fauxpas vorangegangen ist. Es hat selten was mit einer rationalen Entscheidung zu tun, ehr ist es dem Willen des Empfängers untergeordnet. Wartezeiten von 4-6 Stunden sind keine Seltenheit. Das HGB gibt im §412 eine „angemessene“ Zeitspanne zur Be- und Entladung frei. Leider ist dies nicht eindeutig definiert. Erfahrungsgemäß kann ich Ihnen sagen: 6 Stunden sind nicht angemessen.

Weiter vorne im HGB sind die Pflichten des Frachtführers eindeutig geregelt. Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

Es obliegt also keineswegs dem Fahrer, zu Be- oder Entladen. Selbiges gilt für falsche Verpackung, falsche Labels, oder schlechte Paletten. Dies alles sind Dinge, die der Empfänger mit dem Versender ausdiskutieren muss. Wir treten hier als Erfüllungsgehilfen auf. Nicht mehr. Trotzdem verzögern diese und andere Dinge unseren Arbeitstag. Das ist gängige Praxis, ohne zusätzliche Entlohnung. Die Fahrer werden regelmäßig als Lagerhilfskräfte missbraucht. Gerade die großen Discounter stellen hier besonders hohe Ansprüche: Entladen mittels Flurförderzeug, mit Abstand von ca. 30 cm in eine Linie Stellen, die Umreifungsfolie entfernen und ordnungsgemäß entsorgen, ggf. noch Kartonabdeckungen entfernen und auch sachgerecht entsorgen. Weigert man sich dies zu tun, bekommt man am Ende keine Empfangsbestätigung, die dem Unternehmer zur Abrechnung dient. Eine Handhabe hierzu gibt es wie oben bereits beschrieben nicht.

So ist es möglich, ein großes Zentrallager mit einem Durchsatz von 100 LKW pro Tag mit weniger als 40 Angestellten im Zweischichtbetrieb zu betreiben. Lohnkosten und Arbeitsplätze werden reduziert, denn der Fahrer macht ja die Arbeit des Lagerarbeiters mit. Betriebswirtschaftlich gesehen, aus der Sicht des Discounters, durchaus sehr schlau.

Während der vorangegangenen Pandemie hat sich dann noch ein weiteres Kostensparmodell in ebendiesen Großladestellen gefunden: Sanitär- und Sozialräume wurden gesperrt. Man durfte also wohl arbeiten als wäre man Betriebsangehöriger, die Betriebseinrichtungen benutzen hingegen war nur tatsächlich Betriebsangehörigen gestattet. Obgleich einige dieser Zentrallager über gesonderte Sanitärräume für Fahrpersonal verfügten, waren diese „Aufgrund der aktuellen Situation“ verschlossen. Mein persönliches Highlight war eine Dame im Versand die mir anriet, ich möge doch auf die Autobahn fahren, wenn ich denn eine Toilette benutzen möchte. In Ihrem Hause jedenfalls bleibt mir der Toilettengang verwehrt. GG Art1 Abs1: Die Würde des Menschen ist unantastbar. Wie würdelos ist es, wenn man die einfachsten menschlichen Bedürfnisse verwehrt bekommt? Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Gesprächstermin mit einem Kollegen oder Partner und Sie dürften dort die Toilette nicht benutzen! Wie würden Sie reagieren? Wir BKF müssen das akzeptieren.

Nun hat man also entladen und den Disponenten darüber informiert, dass man das in der Glaskugel orakelte Zeitfenster geschafft hat. Die regelmäßige Antwort ist dann: „Bleib mal stehen, ich melde mich gleich bei Dir!“. Das liegt vordringlich daran, dass es eben auch für den Unternehmer absolut unkalkulierbar ist, wann denn das Fahrzeug wieder zur Verfügung steht. Der Satz „Bleib mal stehen...“ ist aber nur sehr theoretisch zu betrachten. Denn tatsächlich kann man im Regelfall nicht stehen bleiben. Die Rampe muss frei werden, der Hof ist zu klein und Parkflächen für LKW, Sie ahnen es, sind schlichtweg nicht vorhanden. Gründe hierfür sind wohl im Baurecht zu suchen. Während man als Häuslebauer in einigen Bundesländern entweder Stellplätze nachweisen musste oder sich von diesem Nachweis „Freikaufen“ konnte, müssen Unternehmen gerade einmal Parkflächen für einen gewissen Prozentsatz ihrer Mitarbeiter nachweisen bzw. erstellen. An LKW die anliefern wollen oder bereits angeliefert haben wurde in der Gesetzgebung der Länder schlichtweg nicht gedacht. Im Gegenteil, in angrenzenden Gewerbegebieten werden noch absolute Halteverbote oder Barrieren errichtet. Wo also hin? Man hat eine 50:50 Chance in die falsche Richtung zu fahren, bis der Disponent sich meldet. Über die Kostenverteilung hierbei müssen wir nicht weitersprechen: 100% Unternehmer.

In diesem Szenario gibt es nun 2 Möglichkeiten:

Erstens eine Anschlussladung am gleichen Tag. Das kann gut sein, muss es aber nicht.

Zweitens keine rentable Anschlussladung. Das ist in jedem Fall schlecht.

Behandeln wir Möglichkeit eins. Die Anschlussladung am gleichen Tag ist bestenfalls im näheren Umkreis. Gerade bei eigenen Fahrzeugen ist die Disposition sehr darauf bedacht, die Leerkilometer gering zu halten. Bei Subunternehmern hingegen wird das gerne etwas großzügiger ausgelegt. Ich selbst wurde über Monate hinweg mit bis zu 33% Leerkilometern disponiert. Der Schaden für den Unternehmer liegt im fünfstelligen Bereich. Der Schaden für die Umwelt ist von mir nicht bezifferbar. Handhabe dagegen gibt es per Gesetz keine. Es ist ja der freie Markt.

Da ich grundsätzlich ein positiver Mensch bin, ist die Anschlussladung 30 KM entfernt und in meiner regulären Schichtzeit zu erreichen. An der Ladestelle angekommen beginnt das Trauerspiel von neuem. In modernen Betrieben bekommt man einen Piepser in die Hand und darf im Fahrzeug warten. In nicht ganz so modernen Betrieben wartet man darauf, vom Staplerfahrer abgeholt zu werden. In jedem Fall wartet man. Auch hier ist die Dauer wieder ungewiss. Wir erinnern uns aber an HGB §412 Abs.3.

Wenn einem Staplerfahrer oder Piepser dann das Signal zum Laden gegeben haben, sind ähnliche Prozedere wie bei der Entladung zu befolgen: möglichst alles selbst machen und dem Versender Kosten sparen. Und über einen Parkplatz für die Nacht müssen wir auf dem Betriebsgelände nicht einmal sprechen.

Zusammenfassend zum Thema Rampen bzw. Beladestellen gilt es festzuhalten: in vielen Fällen werden BKF missbraucht und erniedrigt, ohne dass diese oder der Unternehmer etwas daran ändern können. Deshalb gibt es auch hier Forderungen an Sie, meine Damen und Herren:

- Die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, auf der Unternehmer anonym Versender oder Empfänger anzeigen können, die gegen das HGB verstoßen!
- Die konsequente, staatliche Verfolgung dieser Angezeigten Verstöße!
- Ein gesetzliches Be- und Entladeverbot für BKF an Lade- und Entladestellen mit Rampenandienung oder eigenem Lagerpersonal ähnlich den Beispielen Spanien und Portugal!
- Eine Änderung des Baurechts, nachdem produzierende und lagernde Unternehmen in prozentualer Abhängigkeit des Güterverkehrsaufkommens frei zugängliche Parkflächen für Anliefernde oder abholende LKW schaffen müssen. Alternativ dazu können sich mehrere ortsansässige Unternehmen zusammenschließen und innerhalb der Gemeindegrenzen einen zentralen Platz schaffen, der für LKW geeignet ist! Diese Flächen müssen jederzeit Zugang zu gut gewarteten Sanitäreinrichtungen ermöglichen und ausreichend gut beschildert sein!

Mir und allen meinen Mitstreitern ist vollkommen bewusst, dass die genannten Forderungen Geld kosten. Es darf aber nicht das Geld des rechtschaffenden Unternehmers sein. Transportunternehmer in Deutschland gehören unmittelbar nach Pflegekräften zu der bedauernswertesten Gattung Arbeitender. Der Unternehmer sieht sich dem internationalen Druck ausgesetzt, bei deutlich höheren Kosten den Wettbewerb aufrecht erhalten zu können. Beispielsweise muss ein Kollege aus dem angrenzenden Ausland keine Pflichtbeiträge zur Berufsgenossenschaft leisten. Ebenso sind in vielen europäischen Nachbarländern die Lohn- und Lohnnebenkosten deutlich geringer. Trotzdem konkurriert der deutsche Unternehmer mit den Kollegen. Das ist unfairer Wettbewerb, geschaffen durch eine Vermischung von EU-Recht und Föderalismus. Einheitliche, kontrollierbare Regeln für alle! Hier als Paradebeispiele die schnelle Umsetzung des E-CMR mit Blockchain oder auch die konsequente Umsetzung des Mobilitätspaketes. Die Digitalisierung der Logistik muss europaweit massiv vorangetrieben werden. Es muss vor Ort kontrollierbar sein, welche Steuerpflichtige Entlohnung ein Kraftfahrer erhält. Italien geht hier mit gutem Beispiel mit dem digitalen Sozialversicherungsausweis voran. Wir haben viele gute Gesetze, wir haben nur zu wenige Kontrollen. Kollegen die in die Schweiz fahren werden TÄGLICH kontrolliert. Ich hatte bereits weiter oben beschrieben, wie es sich mit der Kontrolldichte in Deutschland verhält. All dies erleiden Fahrer und Unternehmer in Deutschland täglich. In den sozialen Medien wird gerne der Ruf nach ansprechender Bezahlung laut. Wie soll ein Unternehmer sein Fahrpersonal ansprechend bezahlen, wenn große deutsche Logistikunternehmen Frachten für 91ct/KM anbieten? Einen Screenshot zur genannten Fracht finden Sie im Anhang. Wir sprechen hier aber nicht von irgendeinem Unternehmen, wir sprechen von DB Schenker, 100%ige Tochter der Deutschen Bahn AG, welche wie Sie unzweifelhaft wissen mehrheitlich in Staatsbesitz ist. Überspitzt ausgedrückt verschachert der Staat Frachten zu Preisen die entweder Sozialbetrug forcieren oder absichtlich nicht für den einheimischen Fuhrunternehmer gedacht sind. Schlimmstenfalls beides.

Um dem Fahrermangel Herr zu werden müssen:

Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fahrer signifikant verbessert werden!

Die Unternehmer die Möglichkeit haben, zu Leben und somit diese Möglichkeit auch an Ihr Fahrpersonal weiterzugeben!

Das geltende Recht massiver und intensiver kontrolliert und durchgesetzt werden!

Das Fahrpersonal gesetzlich vor Missbrauch der Versender und Empfänger geschützt werden!

Abschließend möchte ich Ihnen noch eine kleine Rechnung mit an die Hand geben:

Wir haben in unserem schönen Land theoretisch ca. 71.000 LKW Stellplätze insgesamt laut Statista.

Im Rahmen des EU-Mobilitätspaketes wurde beschlossen, dass die Verbringung der Regelmäßigen Wochenruhezeit (45 Stunden) Außerhalb des Fahrzeuges zu erfolgen hat. In Deutschland gilt dies bereits seit 2017. Das maximale Bußgeld bei Verstoß beläuft sich auf insgesamt 2000€, wovon 500€ auf den Fahrer und 1500€ auf den Unternehmer entfallen. Wir rechnen also:

An den Wochenenden sind optimistisch gerechnet 60% der Parkplätze trotz des geltenden Verbotes belegt. Bei konsequenter Kontrolle ergäbe dies $71.000 * 0,6 * 2000€ = 85.200.000€$ Einzutreibendes Bußgeld. Jedes einzelne Wochenende. Man müsste es nur tun. Das Geld um die oben genannten Forderungen zu finanzieren liegt in diesem Fall tatsächlich auf der Straße. Wir haben nur keinen, der es aufhebt. 85,2 Millionen Euro, 4-mal pro Monat.

Vielen Dank für die Möglichkeit mich zu äußern, für Ihr Interesse und die Geduld, meinen Ausführungen zu folgen.

Mit freundlichen Grüßen

Mark Schneider

Unternehmen
 7645
 Schenker Deutschland AG
 DE, 85375 Neufahrn, Zeppelinstrasse 3-5
 www.schenker.de
 +49(0)1651 605249

Kontaktperson
 Herr Sebastian Kühne
 Deutsch
 sebastian.kuene@ds.schenker.com
 +49 8165 605241
 +49 8165 5605249

Frachtschreibung
 13,60 m
 15,00 t
 750,00 EUR / €
 Kompetitadung
 Laderettetausch keine Angabe
 Tage

Benötigter Fahrzeugtyp
 Gliederzug, Sattelzug
 Plane
 GMP-Zertifikat
 Über-TMOCOM traccar
Bemerkungen

Be- und Entladestellen

Belasteten	Entladestellen	Distanz in km
DE - Deutschland DE - Deutschland	München Bremerhaven	820

02.12.2022 - 02.12.2022 08:00 - 14:00
 05.12.2022 - 05.12.2022 07:00 - 15:00