



Blanke Wut

Eine BAG-Kontrolle bei Lidl beweist: Lkw-Fahrer sind gezwungen, den Tacho beim Abladen und Warten auf Pause zu stellen, um mit der Arbeitszeit zurechtzukommen.

Von Jan Bergrath (Text und Fotos)

Seltene Vögel oder kapitale Böcke, die man beobachten könnte, gibt es im Leverkusener Gewerbegebiet am Hornpottweg sicher keine. Und doch greifen dort täglich Dutzende Lkw-Fahrer zu einem Fernglas, das ein findiger Imbissbudenbesitzer auf der Zufahrtstraße zum Lidl-Lager

auf der Theke ausgelegt hat. Das visuelle Ziel ist das Display auf Höhe des Dachs. Jedes Mal, wenn dort eine rote Leuchte blinkt und eine neue Nummer erscheint, darf wieder ein Lkw zum Abladen an die Rampe. „Diese Anzeigentafel ist das Grausamste, was es gibt“, sagt Jürgen Steinbrecher aus

Marsberg, als er am frühen Vormittag völlig unerwartet auf der Zufahrtstraße in eine Kontrolle des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) gerät und höflich gebeten wird, seine Tachoscheibe zu zeigen. Auf den ersten Blick erkennen die kundigen BAG-Beamten, dass die Aufzeichnung nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt.

Jeden Tag sind Tausende Fernfahrer in den Zentrallagern des Einzelhandels gezwungen, ihren Tacho beim Abladen, aber auch beim Warten auf Pause zu stellen, um überhaupt noch mit den Arbeitszeiten zurechtzukommen. Jeder Fahrer weiß, dass jeder Fahrer es so macht. „Auch uns ist schon lange bekannt, dass wir von den Fahrern belogen und betrogen werden“, sagt Oberkontrolleur Wilhelm Riback, der seit 25 Jahren für das BAG in Nordrhein-Westfalen im Einsatz ist. Doch gerade im Fall der Arbeitszeit ist eine Manipulation



Thorsten Sasse, 37, aus Finnentrop

„Die Zentrallager haben gar nicht die Kapazität für die Fracht, die wir bringen. Vor allem bei Aktionsware. Deswegen müssen wir warten.“



Bernhard Blameuser, 57, aus Ormont

„Vor 14 Tagen habe ich sechs Stunden gewartet. Dann musste ich die Paletten selber stapeln, weil kein Platz frei war. Das ist so frustrierend.“



Jürgen Steinbrecher, 44, aus Marsberg

„Ich habe hier schon von sechs bis elf Uhr auf die Anzeigentafel gestarrt. Das ist das Grausamste, was es gibt. Offiziell hatte ich Pause.“



**Dieter Damm, 55,
aus Münster**

„Natürlich habe ich auf Pause gestellt. Schuld an der Misere sind die Unternehmer, die vor Jahren Geld bekommen haben, damit wir abladen.“



**Axel Pötter, 62,
aus Essen**

„Wir fahren viel Lidl und Plus. Im Nahverkehr ist es ganz schlimm. Ich habe vier bis fünf Stunden Lenkzeit, den Rest stehe ich wartend rum.“

schwer nachzuweisen – bei einer Betriebskontrolle oder auf der Autobahn schon gar nicht. „Wir müssen praktisch beim Abladen dabei sein.“

Deswegen stellt sich Riback mit dem Kontrolleur Uwe Burchert an diesem Morgen völlig außer der Reihe den Lastzügen, die bei Lidl aus der Einfahrt kommen, in den Weg. In der Tat: Die sehr erstaunten Fahrer der ersten sechs Lkw, die den beiden Beamten ihre Scheiben oder den Papierausdruck reichen, kommen mit einem leeren Lkw von Lidl – und sie haben den Tacho eben nicht, wie es sein müsste, auf Arbeit gestellt. Das kostet derzeit pro Tag 15 Euro Verwarnung. Eine lächerliche Summe. Und wenn Fahrer Einspruch erheben, besteht eine gute Chance, dass die chronisch überlasteten Gerichte das Verfahren dann wegen Geringfügigkeit einstellen.

Anfängliche Ausreden der Fahrer wie „ich habe nur vergessen, den Tacho umzustellen“ oder „das ist meine Bequemlichkeit“ weichen sehr schnell der blanken Wut über die Zustände bei Lidl. Offenbar stellen sich viele Fahrer schon lange vor der Öffnung der Warenannahme um sechs

Uhr vor das spärlich überdachte Fenster zwischen den Rampen, um nur als Erste dranzukommen. Sogar im Regen. Besonders hart trifft es Fahrer wie Axel Pötter, die im Nahverkehr mehrere Zentrallager beliefern müssen. „Wenn ich erst um sieben Uhr komme, stehe ich hier schon mal bis zum Nachmittag. Dann ist für mich der Tag gelaufen.“

Die erwischten Fahrer kommen mit einer mündlichen Verwarnung davon – denn die BAG-Kontrolle geschah auf Bitte des **FERNFAHRER**, um weiterhin auf die

Die Fahrer stehen schon vor sechs Uhr an der Warenannahme Schlange

gravierenden Missstände besonders bei Lidl und Kaufland hinzuweisen. Beim späteren Aufklärungsgespräch mit anderen Fahrern an der Kaffeebude macht Riback es den Fahrern noch einmal deutlich: Auch die Wartezeit, wenn sie nicht vorher vom Lagermeister genau definiert wurde, ist Arbeitszeit. Ganz besonders das dauer-



An der mobilen Imbissbude lässt sich die Wartezeit noch am besten verbringen.



Der Betreiber des Imbisses hält für die Fahrer ein Fernglas bereit.



Ein Tafel am Dach ist der einzige Hinweis, wann der entsprechende Lkw dran ist.

ANZEIGE



www.waeco.de/
Eiskalt-unterwegs

Gratis-Katalog „On the Road again“ 2007 anfordern per Internet oder **0180 5 60 23 23**
0,14 € pro Minute/8.00–22.00 Uhr

WAECO TropiCool TC-Serie
Superkomfortable Hightech-Kühlboxen für Beruf und Freizeit. 12/24 Volt DC und 230 Volt AC serienmäßig, kalt/warm umschaltbar. Ausführungen von 7–35 Liter.

Fahrzeugspezifische Kühllösungen für viele Lkw-Typen › Kompressor-Kühlboxen › Thermoelektrische Kühlboxen › Dachklimaanlage › Rückfahrvideo-systeme › Konsolen Sicherheits- und Komfortzubehör › Reiseküche › Mobile Stromversorgung

WAECO International GmbH Hollefeldstraße 63 D-48282 Emsdetten EV@waeco.de

WAECO
mobile solutions

Auf der Diagrammscheibe ist der Balken für die Pause ganz deutlich zu sehen.



Wilhelm Riback, 56, Oberkontrolleur des BAG

„Der manuelle Tacho weiß nur, ob der Lkw fährt oder steht. Beim Abladen muss der Zeitgruppenschalter deshalb auf Arbeit eingestellt werden.“



hafte Beobachten eines Displays. Strenge genommen muss nach dem deutschen Arbeitszeitgesetz nach sechs Stunden Arbeit – also zum Beispiel drei Stunden fahren und dann drei Stunden Warten und Abladen – eine Pause von 30 Minuten eingelegt werden. Dafür ist der Arbeitgeber, in diesem Fall der Frachtführer, verantwortlich.

„Wenn Lidl wenigstens auch Pager wie Edeka oder Rewe einsetzen würde, wäre es nicht ganz so schlimm“, sagt Thorsten Sasse aus Finnentrop. Für ihn liegt das Problem ganz klar darin, dass die Lagerkapazität für die bestellte Warenmenge nicht ausreicht. Insbesondere, wenn Lidl Aktionen in den

Geschäften fährt. Dann stünden die geordneten Lkw mit Fahrrädern oder Schlauchbooten so lange vor den Lagern, bis wieder Platz ist. Im schlimmsten Fall müssten Fahrer ihre Paletten selber stapeln, wenn nicht genug Raum im Lager ist. Getränkefahrer Bernhard Blameuser berichtet von einem Kollegen, der im Sommer den ganzen Tag mit einer Ladung Wasser gewartet hat – und dann wieder weggeschickt wurde.

Das Problem: Der Handel bekommt die Ware überwiegend frei Haus. „Schuld an der ganzen Misere sind die Unternehmer, die vor Jahren von den Lieferanten der Ware Geld bekommen haben, damit wir

Ob ein Fahrer abladen muss, regeln Verträge zwischen Lieferant und Frachtführer

abladen“, beklagt Dieter Damm aus Münster. Laut Auskunft der Bezirksregierung Köln (siehe Kasten) hängt die Frage, ob ein Fahrer seinen Lkw beim Kunden abladen muss, in der Tat mit den Verträgen zwischen Lieferant und Frachtführer zusammen. Lauten sie „bis zur Rampe“, dann ist der Kunde für das Abladen verantwortlich. Lauten sie „frei Haus“, dann muss der Fahrer abladen. „Dann allerdings besteht die Verpflichtung des Fahrers, den Tacho entsprechend seiner Tätigkeit zu bedienen“, sagt ein Sprecher. „Und der Unternehmer ist verpflichtet, das zu kontrollieren. Strenge genommen muss der Disponent auch die Arbeitszeit, die der Fahrer vor Ort beim Warten und Abladen verbringt, in seine Tourenplanung miteinbeziehen.“

Doch unter dem momentanen Wettbewerbsdruck der Frachtführer sind die Fahrer in der Regel gezwungen, kontinuierlich die geltenden Gesetze zu übertreten, damit die Lkw überhaupt noch wirtschaftlich eingesetzt werden können. Viele Fahrer haben, so der Tenor vor Ort in Leverkusen, Angst, ihren Job zu verlieren, wenn sie diesen allgemein tolerierten Betrug nicht mitmachen. Fest steht: Ein Fahrer, der seinen Tacho vorschriftsmäßig bedient und deswegen seine Tour nicht mehr fahren kann, weil seine Arbeitszeit abgelaufen ist, kann nicht gekündigt werden und würde im Streitfall vor jedem Arbeitsgericht Recht bekommen. Und so bringt es Dieter Damm auf den Punkt: „Da hilft nur Druck von oben. Im Grunde müsste sich das Amt für Arbeitsschutz die Zustände bei Lidl & Co. ansehen.“

Problematik bekannt

Nach dem Gesetz zur Straffung der Behördenstruktur in NRW vom 06.12.2006 wurden die Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz am 01.01.2007 in die Bezirksregierungen eingegliedert.

Die Überwachungsaufgaben des ehemaligen Staatlichen Amtes für Arbeitsschutz Köln werden nun durch das neu geschaffene Dezernat 57 der Bezirksregierung (Arbeitsschutz, Inspektionsdienste) wahrgenommen; die Aufgaben im Bereich der Zulassung wurden an das bereits bestehende Dezernat 55 (Arbeitsschutz) übertragen. Die geschilderte Problematik ist den Mitarbeitern der Bezirksregierung Köln lange bekannt. Nachdem **FERNFAHRER** noch einmal explizit auf die Sorgen und Nöte der Fahrer hingewiesen hat, will die zuständige Abteilung sich die Zustände bei Lidl und anderen Zentrallagern selbst anschauen.

Insbesondere auch in den zunehmenden Fällen, in denen der Handel seine ehemals eigene Distributionsflotte bereits an Logistiker outgesourct hat. Denn dann ist der Handel Auftraggeber und somit in der Verantwortung. Das Problem dabei: Wenn beispielsweise ein Logistikunternehmen mit Sitz in Süddeutschland von dort seine Flotte in den jeweiligen Zentrallagern disponiert, ist das dortige Amt für Arbeitsschutz bzw. Gewerbeaufsichtsamt zuständig. Anders ist es, wenn die Flotte durch eine Niederlassung vor Ort disponiert wird.



Wilfried Hegemeister, 50, aus Stemwede

„Ja, ich habe den Tacho auf Pause gestellt. Was soll ich denn machen? Was heute in den Zentrallagern abläuft, ist doch nicht mehr normal.“



Bei der Kontrolle gibt es diesmal für Sünden nur eine mündliche Verwarnung.