

HANDELSSEMBARGO

Das BAG mahnt die schlimmen Zustände an den Rampen des Einzelhandels an. Der Spediteursverband BGL hat einen Lösungsvorschlag.

Text | Jan Bergrath

Das Bundesamt für Güterverkehr, BAG, schlägt zuerst Alarm: Unplanmäßige Warte- und Standzeiten, vor allem an den Rampen des Einzelhandels, ziehen häufig weitere Verspätungen nach sich und bedingen für die Transportunternehmen erhebliche Schwierigkeiten bei der Fahrzeugdisposition. Folge: Angesichts enger Fahrzeugeinsatzpläne erschweren die ungeplant langen Aufenthalte an den Be- und Entladestellen die Einhaltung der Tourenplanung sowie der gesetzlichen Sozialvorschriften. Nicht selten werden die Lenk- und Ruhezeiten vor dem Hintergrund eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes und hohen Zeit- und Termindrucks überschritten. Dies hat nicht zuletzt negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und das Image der Berufskraftfahrer.

Das ist die Ausgangslage – jetzt wird debattiert. Denn wenn der Deutsche nicht mehr weiter weiß, gründet er nen Arbeitskreis. Den „Sonderbericht zur Situation an der Laderampe“ hat das BAG im Rahmen seiner Marktbeobachtung Güterverkehr bereits im

März veröffentlicht (siehe www.bag.bund.de). Unter dem hoffnungsfrohen Titel „Optimierung der Abläufe an Laderampen“ wurde er als Maßnahme 2 J des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums umgesetzt. Er basiert auf einigen Gesprächen – 100 mit Transport-, Spediti- ons- und Logistikunternehmen, 25 mit Handels- und 14 mit Industrieunternehmen. Gebracht hat es bislang wenig – außer weitere Diskussionen. Nun legt der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) Ende Juli mit seinen „Verhaltensempfehlungen für einen faireren

Umgang an den Be- und Entladestellen“ vor (www.bgl-ev.de). Es geht um das kostbare Gut Arbeitszeit der Fahrer und um eindeutige Vertragsgestaltung (siehe Kasten Seite 8). Gefordert werden unter anderem überdachte Meldeschalter, ein Vermeiden des Vorrückens im Stop-and-Go-Modus sowie geeignete Parkmöglichkeiten und Sozialräume.

Kein Wunder, die Schnittstelle Rampe ist eines der größten Probleme in der deutschen Logistik. Versuche mit Zeitfenstersteuerung in den Zentrallagern werden von den Speditionen zwar grundsätzlich positiv bewertet, doch Störungen im Zulauf, beispielsweise durch Staus oder vorhergehende Wartezeiten, führen oft dazu, dass die Lkw erst am Ende des Tages entladen werden, wenn sie ihr eigenes Zeitfenster verpasst haben. Probleme sind verstärkt bei Lagern zu beobachten, über die eine große Vielfalt an Produkten

umgeschlagen wird, ferner an Standorten mit kapazitiven Engpässen, so das BAG. Auf Unternehmensebene treten Friktionen insbesondere zu bestimmten Tageszeiten und an bestimmten Wochentagen auf. Dabei zeigen sich diese Störungen vor allem im Bereich des Wareneingangs, seltener in der Distributionslogistik.

Doch an der Problematik, so steht es beim BAG zwischen den Zeilen, wird sich trotz der erwiesenen Folgekosten über kurz oder lang nicht viel ändern: Es bestünde vielfach keine oder lediglich eine ge- ringe



Gesprächsbereitschaft, um gemeinschaftliche Lösungen zu entwickeln, betont der Bericht. Der BGL formuliert es in seiner Pressemitteilung ebenfalls weich: Der zuständige Verband erhielt von den Handelsunternehmen kein Mandat, sich am Entwurf des gemeinsamen Verhaltenskodex an Handelsrampen zu beteiligen. Heißt: Der Handel hat die Marktmacht und die gibt er nicht ab, um freiwillig Verbesserungen in der eigenen Organisation einzuführen, denn das kostet Geld.

Wer zahlt also drauf? Die Transportbranche. Jetzt rächt es sich, dass sie über Jahre durch den Wettbewerbsdruck aus den eigenen Reihen das Zepter an ihre Kunden abgegeben hat, so dass sie heute um auskömmliche Frachten sowie Maut- und Dieseldieselkosten regelrecht betteln muss. Trotz Wirtschaftswachstum klagt die Branche über eine schlechte Marge. Warum eigentlich? Die Kunden sind doch auf den Lkw angewiesen, um ihre Waren zu verkaufen. So müsste die Branche – unter mutiger Führung der Verbände – endlich mit dem Reden aufhören und mal handeln. Frei nach dem bekannten Motto aus dem Volksmund: Wer nicht hören will muss fühlen.

Die Ausgangslage könnte nicht besser sein. Bedingt durch den spürbaren Fahrer- mangel wird bereits über eine neue Lade- raumverknappung berichtet. Und die bestehenden Lenk- und Arbeitszeitgesetze geben jede Möglichkeit, für einen weiteren Engpass zu sorgen, wenn sich alle Fahrer schlicht und einfach an die Vorschriften hal-

ten. Binnen kurzer Zeit wäre auch der Handel gezwungen, seine Abläufe so zu optimieren, dass die Fahrer sofort entladen werden, weil jederzeit genügend Personal zur Stelle ist, das die Fahrzeuge entlädt, so dass der Fahrer tatsächlich Pause machen kann. Dann würden sich vielleicht auch wieder mehr Fahrer finden, die den Job gerne ausüben wollen.

Doch genau das Gegenteil ist der Fall, wie es erschreckend am Ende des BAG-Berichtes heißt: Aufgrund der beschriebenen Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Sozialvorschriften infolge unplanmäßiger Wartezeiten fordert ein Teil der befragten Transportunternehmen eine „praxisgerechtere“ Handhabung der Lenk- und Ruhezeiten, sprich: in bestimmten Fällen von Wartezeiten im Umfeld der Laderampen diese Zeiten im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten nicht als Bereitschaftszeiten zu werten, sondern als Lenkzeitunterbrechung anzuerkennen. Also eine Pause, die keine ist.

Der BGL schlägt im gleichen Zusammenhang vor, dass das Lagerpersonal den Fahrern die Wartezeit vorher bekannt gibt – dann kann sie nämlich als Bereitschaft gewertet werden. Das kostet die Transportunternehmer bei Pauschalloon nichts extra. So befürworteten sie auch, dass die jüngsten Generationen des digitalen Tachos automatisch auf Pause stellen, wenn der Lkw steht. Natürlich nur, um den Fahrer vor Bußgeldern zu schützen, falls der das am Wochenende mal vergisst. Damit verglichen kommt der Aufschrei zum Rampenproblem reichlich spät.



Problemfeld Paletten-tausch – auch ungelöst.

FERNFAHRER liegt ein Brief aus dem Jahr 1984 des damaligen Bundesverbandes des deutschen Güterfernverkehrs (BDF) an die Gewerkschaft ÖTV (vor Verdi) anlässlich neuer Tarifverhandlungen vor. Darin heißt es: „Der BDF verpflichtet sich, unmittelbar nach Abschluss des Bundesmanteltarifvertrages (BMT) für den Güter- und Möbelfernverkehr über Möglichkeiten zur wirksamen Vermeidung von unzumutbarer körperlicher Arbeit des Fahrpersonals bei Be- und

Entladevorgängen mit den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft zu verhandeln.“ Weiter unten: „Die Tarifparteien verpflichten sich, für das Be- und Entladeproblem unverzüglich Lösungen zu finden.“ Doch diesen neuen BMT-Fern hat es nie gegeben – seither lag das Thema auf Eis.

Und deswegen sagt der BGL auch nicht konkret, dass die Transportbranche die Arbeitszeit der Fahrer bislang einfach uneingeschränkt an ihre Kunden mitverkauft hat. Weil diese nun durch das neue Arbeitszeitgesetz (§ 21a) im Mittel von vier Monaten auf 48 Stunden pro Woche begrenzt ist, geht die Kalkulation nicht mehr auf. Der gut organisierte Mittelstand würde sich zwar gerne zum großen Teil dran halten, doch ihm stehen Logistikkonzerne mit einem Heer von Subunternehmen gegenüber, von denen etliche mit Knebelverträgen für Dumpingpreise fahren. Und so wird an den Rampen getrickst, die Arbeit als Pause deklariert. Der Handel lacht sich ins Fäustchen.

Zwar würde mittlerweile immer auch die Arbeitszeit der Fahrer bei Betriebskontrollen mit einbezogen, berichtet Fred Dremel von der Bezirksregierung Köln und bei Überschreitungen müssten die Arbeitgeber mit einem Bußgeld rechnen. „Doch die Unternehmen schieben den schwarzen Peter auf die Fahrer“, so Dremel. „Sie behaupten einfach, der Fahrer habe den Tachografen aus Versehen falsch bedient, wofür wiederum der Fahrer belangt werden muss. Doch davon wird in der Regel abgesehen.“ So verpuffen die Arbeitsschutzmaßnahmen, und die Fahrer, die sich damit auch noch selber betrüben, kommen nach wie vor auf Arbeits- und Bereitschaftszeiten von bis zu 300 Stunden im Monat. So wird sich weder an der Situation der Fahrer noch an den Zuständen in den Zentrallagern etwas ändern. Freiwillig wird der Handel sein Embargo gegen Verbesserungen nicht aufgeben. ◀



Uraltes Rampenproblem – ein Lösungsversuch von 1984.



Der BGL beklagt die oft zu geringen Parkplatzkapazitäten vor einigen Zentrallagern.

Bestätigung

Bereits in Ausgabe 10/2010 berichtete FERNFAHRER kritisch über die oft fragwürdigen Zustände an den Rampen gerade der Zentrallager des Einzelhandels. Bei den Kontrollen, die von der Gewerbeaufsicht in Baden-Württemberg gemeinsam mit dem BAG, der Polizei und dem Zoll durchgeführt wurden, stellte sich heraus, dass etwa 90 Prozent der Fahrer beim Abladen den Tacho auf Fahrtunterbrechung (Pause) gestellt hatten. Über die Frage, ob Fahrer entladen müssen, stellte sich heraus, dass etwa 90 Prozent der Fahrer beim Abladen den Tacho auf Fahrtunterbrechung (Pause) gestellt hatten. Über die Frage, ob Fahrer entladen müssen, stellte sich heraus, dass etwa 90 Prozent der Fahrer beim Abladen den Tacho auf Fahrtunterbrechung (Pause) gestellt hatten.

„Bei vielen Be- und Entladevorgängen wird aus Kostengründen die Mithilfe durch den Fahrer verlangt und teilweise vorausgesetzt, obwohl dies nicht vertraglich vereinbart wurde. Bei einigen Unternehmen müssen die Kraftfahrer grundsätzlich selbst entladen. In anderen Fällen wird der Kraftfahrer vor die Alternative gestellt, freiwillig selbst zu laden oder eine lange Wartezeit bis zur Be- oder Entladung durch den Verloader/ Empfänger in Kauf zu nehmen. Sollte sich der Fahrer mit der vertraglich nicht eindeutig geklärten Ladetätigkeit nicht einverstanden erklären, riskiert er, dass das Transportunternehmen Folgeaufträge verliert.“ Der Grund: „Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Verträge häufig nicht direkt zwischen Versender und Transportunternehmen geschlossen werden, sondern der Beförderungsvertrag mit einer Spedition ausgehandelt wird, die ihrerseits Subunternehmen mit der Durchführung der Beförderung beauftragt. Eine einvernehmliche Klärung des Problems vor Ort scheidet daher in der Regel an der fehlenden Vertragsbasis zwischen dem Empfangsunternehmen und dem Transportunternehmen, das im Auftrage des Lieferanten die Beförderung durchführt. Für den Transporteur entsteht hieraus häufig das Problem, dass er bei seiner Disposition nicht weiß, ob er für den Kraftfahrer während der Ladezeit eine Ruhezeit einplanen kann oder nicht.“ Das ist schlicht falsch – viele Disponenten planen sehr wohl ein, dass der Fahrer selber ablädt.

