



Vom Winde VERWEHT

Mautkiller sind leichte Hängerzüge. Ein kleiner Markt mit großer Wirkung auf die Branche. Und: Gefahr droht bei schweren Stürmen.

Text | Jan Bergrath

Verwaiste Gleise auf dem Hindenburgdamm, der Sylt mit dem Festland verbindet. Links Einsatzfahrzeuge. Rechts das Skelett eines zerschmetterten gelben Hängerzuges. Heftige Sturmböen der Windstärke neun hatten den Laster der Aller Logistic aus Wedemark vom Shuttlezug geweht. Der 32-jährige Fahrer wurde aus seiner Kabine

ins Wasser geschleudert und verstarb. Das dramatische Bild vom 4. September 2009 schockte die Leser.

Normalerweise werden ab Windstärke zehn keine leeren Lkw mehr transportiert. So führten die damaligen Ermittlungen den Unfall wohl auf einen „Kommunikationsfehler“ zurück. Ein normaler Volumenzug wiegt leer etwa 15 Tonnen. In der Tat war das 18,75

Meter lange und vier Meter hohe dreiachsige Gespann zwar mit Dämmstoffen voll beladen und kam dennoch nur auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 11,99 Tonnen – zu leicht für den Sturm. Ein Unfall, der einem eher ironisch gemeinten Namen eine schaurige Nebenbedeutung verleiht: „Mautkiller.“

Schon im Juli 2003, also anderthalb Jahre vor der endgültigen Einführung der Lkw-Maut, warnte Focus-Online, dass Fahrzeugbauer mit Leichtbauweise und abgespeckten Achsen versuchen wollen, Laster auf den Markt zu bringen, die unter der Mautbemessungsgrenze von zwölf Tonnen liegen. „Sehr skeptisch“ verfolge man „diese Tendenzen“, wird das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) zitiert. Die Mindesttonnage für die Maut könne man kurzfristig herabsetzen, so ein Sprecher des damaligen Ministers Manfred Stolpe (SPD): „Wir reden der Branche bereits ins Gewissen.“

Es ist zwar nur ein kleiner Markt, in dem die Zulassungszahlen bei Lkw über 7,5 Tonnen bis 11,9 Tonnen im letzten Jahr laut BGL nur um 2.000 Einheiten gestiegen sind. Doch bringen die leichten Hängerzüge die Preise gerade im Volumenbereich weiter unter Druck. Der Verkehrsexperte der Grünen, Toni Hofreiter, fordert deshalb eine Ausdehnung der Mautpflicht. Das lehnt das BMVBS bislang ab. Hinsichtlich der Fahr-



Bei Rohrdorf fegte ein Orkantief einen leichten Lastzug komplett von der Straße.



Auf einer Landstraße bei Landshut hatte dieser Lkw-Fahrer noch Glück im Unglück.

zeugkonstruktion sind der Politik die Hände gebunden. „Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger können eine EG-Typgenehmigung erhalten, wenn sie die in den Vorschriften (etwa EG-Richtlinien) enthaltenen Anforderungen erfüllen“, heißt es aus Berlin. „Die Vorschriften enthalten jedoch keine Anforderungen an Fahrzeuge, die extreme Windbedingungen wie Orkanböen betreffen.“ Dann bemüht man noch eine Statistik aus dem Jahr 2010. „An insgesamt 250 Unfällen mit der Unfallursache Seitenwind waren 48 Güterkraftfahrzeuge beteiligt. Davon fiel jedoch nur eines in die Kategorie 11 bis 11,99 Tonnen.“

Doch seither leistet sich das Wetter immer öfter Kapriolen, die als Orkantiefs über das Land brausen und alle leichten Lastzüge, nicht nur die Mautkiller, wie Spielzeuge umwehen. Bei Internetrecherchen fanden sich allein für die ersten beiden Monate des Jahres 2012 knapp 20 bekannte Unfälle. Es ist offensichtlich, dass leichte Lastzüge bei Sturm besondere Anforderungen an die Verantwortung der Auftraggeber stellen: Sie müssen

eine Fuhre auch mal auf dem Hof lassen. Auch die Fahrer müssen im Zweifelsfall den Lkw am Straßenrand abstellen. Sonst geht es ihnen wie Roland Engels von Max Logistik, der im März 2010 morgens um zwei Uhr auf der A 38 unterwegs war, als ihn Tief „Xynthia“ kalt erwischte. Der Lokalpresse verriet der Fahrer, dass er einen Parkplatz aufsuchen wollte, aber so schnell keine Deckung fand. Fast wäre er von der Weitzschkeralbrücke kurz hinter der Ausfahrt Querfurt gestürzt. Dort geht es 30 Meter in die Tiefe.

Max Logistik ist mehrfach von solchen Unfällen betroffen. Dazu Geschäftsführer Jürgen Steinmaus: „Die Wetterverhältnisse, in denen der Fahrer sich befin-

det, können oftmals gravierend von denen an unserem Standort abweichen. Unsere Informationsquelle besteht in erster Linie aus Aussagen unserer Fahrer und Nachrichten des Wetterdienstes, entweder via Internet oder telefonisch. In aller Regel überlassen wir den Fahrern bis zu einem gewissen Grad selbst die Entscheidung, ob eine Unterbrechung des Transports anzuraten ist und ab wann eine Weiterfahrt zu verantworten ist. Nicht selten erteilen wir für betroffene Regionen dann ein Verbot der Weiterfahrt, um Leib und Leben unserer Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden.“

Vorsicht ist also die Mutter des Mautkillers. Man würde Steinmaus die erklärte Fürsorge ja gerne glauben, gäbe es nicht seit Veröffentlichung des ersten kritischen Artikels „Maximale Wahrheit“ im FERNFAHRER 10/2011 mehr und mehr Kollegen, die sich Hilfe suchend an die Redaktion wenden und einen anderen Eindruck vermitteln. Denn sowohl Max Logistik als auch die Aller Logistic, die, wie der Fahrzeugbauer Spermann in Werne, gemeinsam zur Jepsa-Holding in Senden-Bösensell gehören, haben laut Insidern in der Volumenbranche einen harten Wettbewerb um leichte Güter bis fünf Tonnen Ladungsgewicht eingeleitet. Unternehmen wie L.I.T. ziehen jetzt nach und ordern neue Mautkiller, angeblich 60 Einheiten, was das Unternehmen weder bestätigt noch dementiert. Jedenfalls sind erste Einheiten bereits unterwegs. Ein weiterer Preiskampf ist zu befürchten, der gerade von Max Logistik allem Anschein nach auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen wird. So wie bei Ralf Jung aus Koblenz, dem im Februar gekündigt wurde, angeblich weil er Diesel gestohlen habe. „Dabei musste ich oft sieben bis acht Tonnen überladen“, sagt Jung, der mit einem 15 Tonnen schweren Lkw unterwegs war. Auch Prämien wurden ihm gekürzt. Sein mutiges Eingeständnis, dass er jetzt gegenüber dem BAG als Selbstanzeige formuliert hat, wirft ein weiteres negatives Schlaglicht auf Max Logistik. „Nachts musste ich sogar die Nummernschilder einklappen und die Sicherung für die OBU ziehen, um Maut zu sparen.“

Auf diese Selbstanzeige sei man gespannt, antwortet Steinmaus nur lapidar. Auch die von drei ehemaligen Max-Fahrern geäußerte Behauptung, sie hätten mehrfach 39 Europaletten laden müssen, hält Steinmaus für Fahrerlatein und spricht in diesem Zusammenhang von einer Falschaussage, weil seine Lkw definitiv nur 38 Europaletten-Stellplätze hätten. „Das lässt sich bei zulässigen Abmessungen nicht darstellen und wird von uns auch nicht angeboten. Da es eine Menge mehr Palettenarten gibt, könnte es sich gebe-



Der Fahrer dieses Lkw von Aller Logistic verstarb 2009 noch an der Unfallstelle.

Fotos | Thomas Naumann, dapd, André Sahorn, Foto Daylight, Josef Reiser, Peter Lindner



Mit Unterstützung von Verdi erzielte Fernando Neves (Mitte) immerhin einen Vergleich.

nenfalls um eine Verwechslung handeln.“ Viel Wind also um nichts?

Aber auch Francesco Neves aus Bad Hersfeld kann sich nicht daran erinnern, dass er je eine Aufforderung bekam, mit seinem Lkw bei starken Böen stehen zu bleiben. „Wir mussten immer so schnell wie möglich zum Kunden fahren“, sagt er, „viele Strecken davon leer, weil es nicht überall die leichten Ladungen gibt, die wir transportieren können. Dann hat der Hänger hinter mir wie verrückt im Wind getanzt.“ Neves hat nur den alten Dreier (bis Ausstellungsdatum 1999), was das Unternehmen offenbar ermutigt, den Lohn entsprechend niedrig zu halten. Als einer vom mehr als 80 Fahrern in

Für bessere Verhältnisse müsste jemand den dornigen Rechtsweg beschreiten

drei Jahren hat auch Neves vor dem Arbeitsgericht Coesfeld gegen das Lohn- und Prämiensystem von Max Logistik geklagt – und sich letzten Endes mit 1.000 Euro zu seinen Gunsten verglichen. Denn die Richterin wollte der Argumentation der Gewerkschaft Verdi, die Teilung des Gehalts in 1.200 Euro Bruttolohn und 500 Euro jederzeit

widerrufbare Anwesenheits- und Leistungsprämien sei sittenwidrig, nicht folgen. „Um ein entsprechendes Urteil zu bekommen, hätte Neves noch viele Monate warten müssen“, so Fachsekretär Patrick Fois. „Doch er war arbeitslos und auf das Geld angewiesen.“

Wettbewerber schätzen den Kostenvorteil bei extrem leichten Gütern auf 20 bis 30

Prozent durch „günstige“ Personalkosten und mautfreie Lkw. Das allerdings wird vom BMVBS bezweifelt: „Aus Gründen der Maut eine Ablastung auf 11,99 t zGG und Aufspaltung des Fuhrparks vorzunehmen, ist nach hiesiger Auffassung unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zielführend, bedenkt man, dass sich für den damit vergrößerten Fuhrpark die Personalkosten und Kraftstoffkosten insgesamt höher darstellen als die eingesparte Mautgebühr.“

Immerhin ist die Arbeitgeberseite alarmiert. „Welche niederen Motive sind in unserem Gewerbe nur vertreten“, zweifelt Bernhard Franzky, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN). „Der Arbeitsvertrag von Max Logistik entspricht in wesentlichen Inhalten nicht dem geltenden Recht. So wird das Austauschverhältnis von Leistung und Gegenleistung nicht abschließend geregelt.“ Das heißt, die pauschale Entlohnung bei nicht genau definierter Arbeitszeit ist unzulässig. Auch die Prämienregelung widerspräche geltendem Recht. „In allen Prämienregelungen findet sich der Hinweis, dass eine Auszahlung der Prämie sowohl für den letzten als auch für den angefangenen Monat bei Beendigung des Arbeitsvertrages nicht gewährt wird. Ein Fahrer kann beanstandungsfrei gearbeitet haben und erhält dennoch im Monat der Kündigung keine Prämie. Das ist Willkür und hat mit dem ursprünglichen Zahlungsverprechen nichts zu tun.“

Für bessere Verhältnisse müsste allerdings erst mal jemand den dornigen Rechtsweg bis zum Ende beschreiten. Genau das hat Ralf Jung nun vor – nachdem er schnell eine neue Stelle bei einem anderen Volumentransporteur gefunden hat. So löst eher der Markt das Problem, als dass ein Sturm der Entrüstung die Politik zur Einsicht bringt. ◀



Mit seinem Leichtlastler wäre Roland Engels auf der A 38 fast von der Brücke gestürzt.

Maximale Maße

Laut Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist die maximale Länge bei Zügen, die aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger zur Güterbeförderung bestehen, 18,75 Meter. Dabei darf die Systemlänge, der größte Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Fahrerhaus des Lastkraftwagens und dem hintersten äußeren Punkt der Ladefläche des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,40 m nicht überschreiten. Maximale Teillängen eines Gliederzuges sind 15,65 m inklusive der Stirnwände und Hecktüren. Somit kann man 2x7,82 m fahren und hat effektiv ca. 2x7,60 m Innenmaß, also Platz für 2x 19 Europaletten. Andere Kombinationen sind beispielsweise 6,05-m-Motorwagen und 9,20-m-Anhänger (15+23 Paletten = 38), oder 7,40-m-Motorwagen und 8,20-m-Anhänger (18+20 Paletten = 38). Eine Ladekapazität von 39 Paletten ist unter den gegebenen Maßen nicht möglich.