

Keine Lust auf Sonntagsarbeit

Spediteure wie Fahrer verweigern Mehrarbeit und werfen dem Verkehrsministerium mangelnde Sachkenntnis vor

Von Jessica Reisner

Die vorübergehende Lockerung des Sonntagsfahrverbotes in mittlerweile 15 Bundesländern brachte viele Lkw-Fahrer wie Spediteure gleichermaßen in Fahrt. Auf Social-Media-Plattformen ergoss sich neben Hohn und Spott beißende Kritik an dem Vorschlag, Kapazitätsausfälle der trockenheitsbedingt ausgebremsten Binnenschifffahrt durch sonntägliche Lkw-Fahrten zu kompensieren. Gemeinsamer Tenor: In den Verkehrsministerien der Länder grassieren Branchenunkenntnis und Realitätsferne.

»Unsere Fahrer verbringen ihre Wochenendruhezeit bei ihren Familien – und genau dort gehören sie auch hin«, schrieb zum Beispiel die Spedition Schumacher aus Würselen auf Facebook. »Sonntagsfahrverbot aufheben? Nicht mit uns! Unsere Fahrer sind keine Maschinen«, war von der Spedition Heisiep in Finnentrop zu lesen. Die »Likes« gingen rasend schnell in die Tausende. Lkw-Fahrer kommentierten zustimmend und bekräftigten ihrerseits, keinesfalls sonntags fahren zu wollen. »Wir werden ja sonst auch wie Dreck behandelt.«

Nachgefragt beim Bundesverband Logistik & Verkehr (BLV-pro e. V.) erklärt dieser gegenüber *jW*, er halte die Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes für eine weitgehend sinnlose Maßnahme. Es würde lediglich eine Fahrmöglichkeit geschaffen, ohne damit die Kapazitäten zu erhöhen. Den gleichen Befund erhebt der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL e. V.) und verweist auf *jW*-Anfrage auf eine Berechnung der Industrie- und Handelskammer. Danach entspricht eine um 25 Prozent verringerte Ladekapazität in der Binnenschifffahrt monatlich knapp drei Millionen Tonnen Transportkapazität und damit knapp 120.000 Lkw-Ladungen mit je 25 Tonnen. Die kurzzeitig erhöhte Flexibilität dürfte entsprechend verpuffen.

Spediteur Bernhard Heisiep legt auf *jW*-Nachfrage zu seinem Post nach: »Wir werden unsere Mitarbeiter sonntags nicht einsetzen. Wenn die Lenkzeiten ausgereizt sind, erlauben das die EU-Richtlinien ohnehin nicht. Außerdem brauchen unsere Fahrer ihre Erholung. Die ist, ganz nebenbei, auch für die Verkehrssicherheit wichtig. Außerdem werden die Be- und Entladestellen samstags und sonntags kaum öffnen.«

Laut EU-Vorschriften (Verordnung EG Nr. 561/2006) dürfen die Lenkzeiten innerhalb von zwei Wochen 90 Stunden nicht überschreiten. Die Höchstarbeitszeit für eine Woche liegt bei 56 Stunden. Werden sie gefahren, darf der Fahrer in der darauffolgenden Woche nur 34 Stunden am Lenkrad

sitzen. Die tatsächliche Belastung des Berufs geht durch Wartezeiten, Parkplatzsuche und Rangiertätigkeiten in der Praxis aber deutlich über die reine Lenkzeit hinaus, ergänzt BLV-pro gegenüber jW.

Zusätzliche Fahrer sind wegen Fahrermangels nicht verfügbar. BGL und BLV-pro benennen dafür strukturelle Gründe wie körperliche und psychische Belastungen sowie die bestehenden Rahmenbedingungen. Neben einer leistungsfähigen Straßen- und Brückeninfrastruktur fehlen sichere Lkw-Parkplätze, saubere und flächendeckend verfügbare Sanitäreinrichtungen, vernünftige Aufenthaltsmöglichkeiten und Schutz vor Ladungs- und Spritdiebstahl. Entsprechende Forderungen der Verbände werden seit Jahren geflissentlich ignoriert. Die Frustration ist groß.

Heisiep fügt hinzu: »An den Be- und Entladestellen werden den Fahrern in Industrie- und Gewerbegebieten mitunter extrem lange Wartezeiten zugemutet – ohne Infrastruktur, die stundenlanges Warten erleichtern und Übernachtungen ermöglichen würde.« Als Dank schlägt den Fahrern obendrein gesellschaftliche Geringschätzung als stau- und unfallverursachende Umweltverschmutzer entgegen.

Die BLV-pro befürchtet, dass Unternehmen in der aktuellen Situation verstärkt auf ausländische Anbieter zurückgreifen und so den Wettbewerbsdruck auf deutsche Transportunternehmen und Mittelständler noch erhöhen könnten. Zu den oft deutlich niedrigeren Kosten für Löhne, Sozialabgaben und sonstige Betriebsausgaben kommen dann gegebenenfalls noch Wettbewerbsverzerrungen durch nicht ausreichend kontrollierte Kabinage. Das sind Fahrten innerhalb Deutschlands, die ausländische Unternehmen übernehmen.

Auf Wasserstraßen werden zudem teilweise völlig andere Güter und Transportströme abgewickelt als im Straßengüterverkehr. Selbst Spediteure, die von der Schwäche und Unzuverlässigkeit des DB-Güterverkehrs profitieren, merken gegenüber jW an, dass für den Transport von Schwer- und Massengütern die Schiene die geeignetere Option ist. Und tatsächlich scheint die DB Cargo 900 ausrangierte Güterwagen reaktivieren zu wollen – 300 sogar sofort. Schade bloß: Zum Lkw-Fahrermangel kommt noch ein Lokführermangel.

Vielleicht also melden sich bald auch Triebwagenführer auf Social Media zu Wort. Gut so und möglicherweise weiterführend. Schließlich ging der BLV-pro, in dem Transportunternehmer, Berufskraftfahrer, Disponenten und Logistiker gemeinsam organisiert sind, 2021 aus einer Facebook-Gruppe hervor, die unfaire Geschäftspraktiken im Speditionsmarkt anprangerte.

<https://www.jungewelt.de/artikel/527904.verkehrspolitik-keine-lust-auf-sonntagsarbeit.html>