



GRATWANDE

Die Fahrer der Spedition Haubert kennen die Sozialvorschriften ganz genau und fühlen sich deshalb vom digitalen Tacho drangsaliert.

Text | Jan Bergrath

Eine Begebenheit aus seiner Vergangenheit wird Spediteur Manfred Haubert, 56, nie vergessen. 1980 war es, der selbstfahrende Unternehmer kam gerade von seiner dritten Tour in der Woche aus Berlin zurück, als er bei Trier in eine Polizeikontrolle geriet. Alle 30 Tachoscheiben wurden von den Beamten beschlagnahmt, wenig später musste er zur Anhörung nach Koblenz ins Gewerbeaufsichtsamt. Seine hochschwangere Frau

Doris begleitete ihn. Es war zudem noch kurz vor Weihnachten.

„Der zuständige Sachbearbeiter hat mich gefragt, ob ich eigentlich niemals schlafen würde“, erinnert sich Haubert. Prompt bekam er die Rechnung – 30 000 Mark. „Für mich hätte es das sofortige Aus bedeutet.“ So schickte ihn der Sachbearbeiter erst einmal zum Nachdenken in ein Café und machte ihm bei seiner Rückkehr einen bemerkenswerten Vorschlag. „Unter der Bedin-

gung, dass ich ab sofort einen zusätzlichen Fahrer einstelle, wurde das Bußgeld auf 500 Mark reduziert.“

Es war der ungewöhnliche Beginn eines erfolgreichen Familienunternehmens, das heute 17 Fahrern ein regelmäßiges und allem übertarifliches Einkommen mit zusätzlichen Prämien garantiert. Haubert hatte sich schnell auf West-Berlin-Verkehre für die Westwälder Fliesen- und Keramikindustrie spezialisiert. Erst nach der Wende etablierte sich



UNG

Fotos | Jan Bergrath, Spedition Haubert

die heutige Struktur: Entweder sind die Sattelzüge Richtung Dresden, Leipzig und ins Erzgebirge unterwegs oder sie fahren nach Wien und ins Salzburger Land. „Die Fahrer machen eine lange und eine kurze Tour pro Woche“, erläutert Haubert. „Es sind alles Pfundskerle, die zum größten Teil schon lange bei uns sind und auf die ich mich absolut verlassen kann.“

Fast jeder ältere Fahrer kennt eine Anekdote über das damalige menschliche Ermessen von Polizei und BAG, die auf einen Blick erkannten, ob es vor allem ausreichend Pausen auf der Scheibe gab – und bei kleineren Verstößen schon mal ein Auge zudrückten, vor allem wenn es auf der Heim-



Ein restaurierter Büssing soll an die „gute alte Zeit“ erinnern.



Auf dem Heck der Sattelzüge wirbt Haubert für die regelmäßigen Relationen.

fahrt ins Wochenende zeitlich etwas eng geworden war. „Die Sozialvorschriften waren noch sozial“, sagt der Österreicher Richard Jaroš, der schon seit 22 Jahren für Haubert ins Alpenland fährt. „Es gab natürlich immer schwarze Schafe, die den Spielraum ausgenutzt haben. Doch bist du heute nur eine Stunde über der Zeit, wirst du gleich wie ein Verbrecher behandelt.“

Denn gerade mit der Einführung des digitalen Tachografen hat sich das Blatt vollkommen gewendet. „Bei der jetzigen Kontrolldichte und der minutengenauen Auswertung durch die Kontrollorgane ist es einem kleinen bis mittelständischen Transportunternehmen überhaupt nicht mehr möglich, nicht gegen die Sozialvorschriften zu verstoßen“, schrieb Haubert in einem Leserbrief an den FERNFAHRER. „Hält man sich die ganze Woche genau daran, macht der Lastzug nur noch minus. Noch vor sechs Jahren hatten wir eine Betriebskontrolle, bei der alles in bester Ordnung war, da die Kontrolleurin sah, dass wir auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten achten.“

Jetzt, an einem Freitagnachmittag, bemüht sich Haubert, den Eindruck zu entkräften, dass er, wie im Brief angekündigt, tatsächlich gezwungen wäre, sein Unternehmen aufzugeben und den Fahrern zu kündigen. Im Gegenteil, die Wirtschaft zieht wieder an, die Auftragsbücher sind voll, die Stimmung der Fahrer ist prinzipiell gut: Die Fluktuation ist ein Fremdwort, die Flotte sehr modern, der Umgang im Team überaus persönlich. Auch zwei Weiterbildungsmodule hat Haubert bereits im Betrieb organisiert – und bezahlt. Selbst für die Abfahrt am Sonntagabend gibt es einen Bonus. Eigentlich ein Relikt aus der guten alten Zeit.

„Damit fängt das Problem schon an“, sagt Fahrer Klaus Nowak. „Fahren wir um 22 Uhr raus und machen unterwegs drei Stunden Pause, wenn wir müde sind, ist am



Inhaber Manfred Haubert mit Frau Doris und den Söhnen Christian und Markus.



**Richard Jaroš, 61,
aus Hilscheid**

„Fernverkehr unter dem Diktat des digitalen Tachos bedeutet einen täglichen Kampf zwischen Möglichkeiten und Obrigkeiten. Die Lenk- und Ruhezeiten sind einfach nicht flexibel genug. Gerade für die kleinen

Unternehmen ist es extrem schwierig, sich auf die Minute genau an die Sozialvorschriften zu halten.“



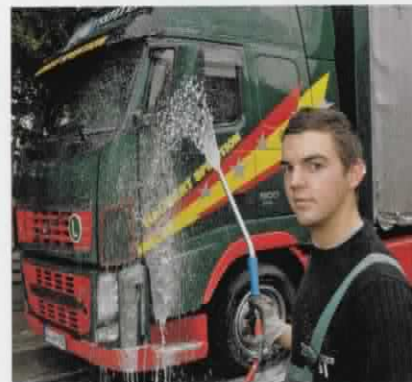
Die kleine, hochmoderne Flotte besteht aus Volvo und MAN mit Euro-5-Technologie

**Jörg Steinmetz, 44,
aus Limburg**

„Bei uns werden die Touren von der Disposition so geplant, dass es im Großen und Ganzen mit den Lenk- und Ruhezeiten klappt. Unplanmäßige Wartezeiten, Staus und die Parkplatzsuche machen es schwer, sich exakt an die Zeiten zu halten. Den meisten Kunden ist es aber egal, ob wir noch Lenkzeit haben.“



nächsten Mittag Schicht, selbst wenn du in der Hitze nicht schlafen kannst und noch laden könntest. Also fahren wir um drei Uhr morgens los und müssen durchziehen, wenn wir müde sind, weil die 24-Stunden-Logistik es diktiert. Ich glaube, dass es mehr schwere Lkw-Unfälle gibt, weil der digitale Tacho immer mehr Fahrer in ein unmenschliches Zeitkorsett gegen den eigenen Biorhythmus zwingt.“



Jedes Wochenende rangiert und wäscht Konstantin Brückner die Lastzüge.



**Peter Isbert, 61,
aus Oberelbert**

„Wir haben einen sehr sozial eingestellten Chef, der versucht, unsere Probleme immer wieder abzufedern. Ich fahre im Linienverkehr nach Berlin, da gibt es weniger Unwägbarkeiten. Aus Sorge, einen Verstoß zu begehen, schau ich trotzdem ständig wieder auf den Tacho. Ich halte

das manchmal sogar für gefährlich.“

Mit vier Fahrern sitzt Haubert in konzentrierter Diskussion vor der kleinen Kutscher Stube auf dem Speditionsgelände. Das werktags von 6 bis 22 Uhr geöffnete Bistro hat er bereits 1988 als Frühstückskneipe eröffnet und vor sechs Jahren an Karin Reusch verpachtet. „Ich treffe mich hier oft auch mit fremden Fahrern, die bei uns einkehren“, sagt Haubert. „Denn ich habe sehr viel Patriotismus für das Transportgewerbe. So schnell gebe ich nicht auf.“

Einige Züge werden noch vorgeladen, hinter der Halle wäscht Konstantin Brückner die Lkw – und rangiert sie mit seiner eigenen Fahrerkarte. Denn das Thema Lenk- und Ruhezeiten beschäftigt die Fahrer mehr denn je. Gewiss – sie werden bei Haubert im Rah-

men der Gesetze ausgereizt. Wie so oft dabei Probleme entstehen, hat Jaroš zuerst erfahren: Bis zu einem Kunden in Wien sind es genau zehn Stunden Lenkzeit. Er kam in einen kleinen Stau und stand er vor dem Dilemma, exakt acht Stunden vor dem Ziel entweder neun Stunden Ruhezeit einzulegen und den Kunden auf die Fracht wartete, zu verärgern oder einen Verstoß zu begehen.

Bei einer Kontrolle bekam er ein Bußgeld von 1050 Euro. „Damit sei ich noch glücklich“, hieß es. Ich habe nicht exakt innerhalb von 24 Stunden meine neun Stunden Ruhezeit gemacht. Dass ich danach 14 Stunden

**Klaus Nowak, 49,
aus Montabaur**



„In der täglichen Praxis gibt es für uns Fahrer große Probleme, sich hundertprozentig an die Lenk- und Ruhezeiten zu halten. Durch den digitalen Tacho fehlt der Polizei und dem BAG die Toleranz. Vor allem werden wir gezwungen zu schlafen, wenn es der Tacho befiehlt, und nicht, wenn wir müde sind.“

Auf dem Speditionsgelände ist auch ein kleines Bistro, das gerne besucht wird.



Pächterin Karin Reusch offeriert günstige Tagesgerichte.



Der Volvo von Richard Jaroš sticht als Einziger durch seine Lackierung hervor.



Disponent Michael Kelm versucht täglich den Spagat zwischen Kunde und Fahrzeit.



Am Schwarzen Brett informiert Haubert über Verbräuche und Frachturnsätze.

hen geblieben bin, zählte nicht. Das zwingt mich zwar nicht gleich in die Knie, aber ich habe jetzt fast einen Monat umsonst gearbeitet. Etwas Toleranz, die man später wieder ausgleicht, würde hier helfen."

Alle Touren werden von Disponent Michael Kelm so geplant, dass sie innerhalb der Lenkzeiten machbar sind – theoretisch. „Doch die Planung ist fast unmöglich geworden“, sagt Kelm. „Wenn alles nahtlos ineinanderlaufen würde, gäbe es keine Schwierigkeiten. Aber

„Durch die neuen Vorschriften wird das mittelständische Gewerbe kaputt gemacht“

das tut es eben nicht. Oft ist die Ware nicht fertig, ein Lkw wird zurückgerufen, weil Lagerleute Ware vergessen haben, und wenn du beim Einzelhandel wegen eines Staus ein Zeitfenster verpasst hast, bleibt der Lkw im schlimmsten Fall bis zum Abend stehen. Die Fahrer müssen es dann auf der Straße ausbaden.“

Oft fährt Haubert selbst, um seine Fahrer im Rahmen der Doppelwoche zu entlasten. Er hat es mit Begegnungsverkehr über Deggendorf versucht – es hat die Probleme schlimmer gemacht. Manchmal holt er sie irgendwo ab und schickt eine Aushilfe. Für seine fünf Fahrer aus den neuen Bundesländern, deren Lkw freitags beladen werden, um am Montag im Osten auszuladen, wird es richtig eng. Früher sind sie direkt heimgefahren, jetzt verbringen sie manchmal auf dem Hof notgedrungen ihre tägliche Ruhezeit und kommen erst am Samstag heim. Dann verstoßen sie gegen die Wochenruhezeit, wenn sie direkt am Montagmorgen ausladen. Laden sie später ab, hat der Kunde kein Verständnis.

„So wird das mittelständische Gewerbe auf Dauer kaputt gemacht“, befürchtet Haubert. „Das bedeutet für mich in der letzten Konsequenz, dass ich bestimmte Touren im



Nachmittag bespricht Haubert mit den Fahrern die Probleme der Woche.

Fakten und Zahlen

- Anschrift**
Spedition Haubert GmbH & Co. KG
Feincheswiese 4
56424 Staudt
Telefon: 0 26 02/93 47-0
Fax: 0 26 02/93 47-20
www.haubert-spedition.de
- Gründungsjahr**
1979
- Unternehmensgröße**
Mittelständisches Familienunternehmen
- Umsatz**
2,5 Millionen Euro
- Schwerpunkt**
Teil- und Komplettladungsverkehr für die regionale Fliesen- und Keramikindustrie
- Beschäftigte**
22
- Fahrer**
17
- Fuhrpark**
8 Volvo FH 440, 1 Volvo FH 500 EEV, 2 MAN TGX 18.440, 1 MAN 18.440 TGA, 2 Zwölftonner mit Ladebordwand von MAN und Iveco für den Nahverkehr, Verbleib im Fuhrpark ca. 4,5 Jahre. Dazu derzeit gemietet ein Renault und ein DAF. 8 Lkw mit digitalem Tacho von VDO. 16 Tautliner von Kögel, Schmitz und Krone
- Eigene Werkstatt**
Ja, ein Mitarbeiter, überwiegend für kleinere Wartungsarbeiten, Aufliegerreparaturen und Schweißarbeiten. Wartungsverträge für eigene Lkw
- Einsatzbereich der Fahrer**
50 Prozent neue Bundesländer, 50 Prozent Österreich
- Fahrleistung der Lkw**
150 000–160 000 km/Jahr
- Offene Stellen**
nein



Schwerpunkt ist die Fliesen- und Keramiklogistik

Alle Angaben laut Geschäftsführer Manfred Haubert

Fernverkehr nicht mehr annehmen kann. Dann aber fehlt mir der für den Lkw nötige Umsatz, um meine Fahrer anständig zu bezahlen. Es ist jeden Tag dieselbe Gratwanderung. Nur wenn die Firma Geld verdient, können die Fahrer auch Geld verdienen. Diese perfekte Organisation können auf Dauer nur noch große Unternehmen leisten. Und das bisschen Freiheit, das in unserem Beruf für viele Fahrer noch ein Reiz ist, wird durch den digitalen Tacho total eingeschränkt.“ ◀