# Kurier und Eiltransporte

*„Sehr geehrte Damen und Herren,*
*Sehr geehrter Herr[redacted]*

*in einem persönlichen Gespräch über die Missstände in der Transportbranche erzählte ich Ihnen eine meiner Erfahrungen. Sie baten mich, diese in einem kurzen Bericht zusammen zu fassen und via E-Mail zu übermitteln, zwecks Vorlage bei einem wichtigen Gesprächstermin. Anbei nun der gewünschte Bericht…*

*Ich bin seit einigen Jahren im Transportbereich tätig. Ich fahre einen 7,5 Tonnen LKW und führe hiermit ausschließlich Direkt- und Sonderfahrten im europaweiten Einzugsgebiet aus. Da ich in unserem Unternehmen der einzige Fernverkehrler von 31 Fahrzeugen bin, erfolgt die Befrachtung über ein externes Unternehmen.*

*Ich bin GPS Kontrolliert und erhalte meine Aufträge über ein so genanntes „TomTom-Work System". Am 11.03.2014 hatte ich den Auftrag eine Beladestelle in 41363 Jüchen anzufahren. Die Anfahrtsstrecke belief sich auf ca. 100km. Nach ca. der halben Strecke erhielt ich einen Anruf der Disposition, mit der Bitte, umzukehren und eine telefonisch mitgeteilte Adresse anzufahren.*

*Dies ist sehr ungewöhnlich, da in der Regel jegliche Anweisungen lückenlos via TomTom Work übermittelt werden! Ich bekam die Order, „…mich vor Ort bei der Firma „XY" zu melden und eine Palette mit Fotofilmmaterial zu laden. Diese wiege ungefähr 500kg". Auf meine Frage, ob der Auftrag mit der Beladung in Jülich nun gecancelt sei, erhielt ich ein klares NEIN. Ein Kollege sei in Bedrängnis und bräuchte meine Hilfe.*

*Da ich meinen Beruf lebe, ist Hilfestellung für einen Kollegen eine Selbstverständlichkeit!*

*Im Glauben, das Fahrzeug des Kollegen sei defekt, fuhr ich die neue Beladestelle an, lud diese eine Palette auf, sicherte die Ladung entsprechend, übernahm die Frachtbegleitdokumente und verließ das Firmengelände. Ein erneuter Anruf der Disposition klärte dann auf, welches Unding hier tatsächlich lief! Ich wurde drei Straßen weiter rechts ran zitiert und ein polnischer 3,5-Tonner überholte mich. Ich bekam Anweisung, die soeben geladene Palette auf den 3,5-Tonner umzuladen, da der Versender die Beladung verweigert hat.*

*Da bereits vier dieser Paletten auf dem polnischen Fahrzeug verladen wurden, hätte die Fünfte eine deutliche Überladung zur Folge gehabt!*

*Da ich stets bemüht bin, meine Arbeit korrekt und Gesetzeskonform zu erledigen, habe ich sofort meinen Arbeitgeber darüber informiert, zu welcher Missachtung von Gesetzen man mich hier missbrauchen will.*

*Da wir uns in einem Abhängigkeitsverhältnis befinden, bat mein Arbeitgeber mich diese Palette wunschgemäß umzuladen, weil alles andere „nur böses Blut zu unserem Nachteil" geben würde. Diese Entscheidung ist sehr ungewöhnlich für meinen Arbeitgeber, da dieser zu 99% hinter mir, meinen Entscheidungen und der bestehenden Gesetzeslage steht.*

*Daher ist davon auszugehen, dass hier ein wirkliches Problem zur Zwangshandlung vorlag! Wir fuhren also drei Ecken weiter, stellten die Fahrzeuge Rückseite an Rückseite und luden die Palette um.*

*Tatsächlich waren bereits vier solcher Paletten geladen und „halbherzig gesichert“, mit angerissenen Gurten, die eigentlich nur noch ein Ziel kennen sollten: den Mülleimer!*

*Während des Umladens versuchte ich mich mit dem Fahrer zu unterhalten, warum er das mache. Er antwortete lediglich: (Zitat) „Scheiße Firma! Immer schnell schnell. Immer zu viel Gewicht. Scheiße Gurte. Keine schlafen, aber Kinder und Frau immer Hunger. Was machen?“*

*Mir fehlten die Worte und ich erlebte einmal mehr wie drastisch die Situation in der Realität wirklich ist! Es handelt sich hierbei* ***NICHT*** *um einen Einzelfall! Ich habe bereits Dinge in Gesprächen erfahren, die haben mich wirklich an meine emotionale Grenze gebracht! Nach vollendeter „Beihilfe“ habe ich mir sicherheitshalber auf einem Exemplar des CMR handschriftlich vermerkt, dass diese Umladung auf Anweisung der Disposition (inkl. Name) erfolgte und mir vom Fahrer unterschreiben lassen. Aufgrund der massiven Überladung sah ich dies als einzigen Weg mich zwischen den Stühlen von Disposition, Arbeitgeber und Unfallgefahr sitzend irgendwie abzusichern!*

*Wer sich das CMR genau ansieht wird erkennen, dass die geladene Palette* ***nicht****, wie angekündigt, 500 kg Gewicht hatte, sondern tatsächlich 650 kg! Fünf geladene Paletten ergeben also ein Gesamtfrachtgewicht von 3.250 kg (!) auf einem Fahrzeug, das normalerweise eine Beladungsgrenze von ca. 1.500 kg bereitstellt! Die gefahrene Strecke mit dieser Last betrug ziemlich genau 600 km!*

*Diesem Bericht habe ich eine Kopie des CMR, sowie ein Bild des polnischen Fahrzeugs beigefügt. Da wir, der Polnische Kollege und auch ich, uns wie bereits erwähnt, in einem Abhängigkeitsverhältnis befinden, bitte ich um Ihr Verständnis, dass ich die entsprechenden Angaben, die Rückschlüsse auf Verfolgungsmöglichkeiten bieten, unkenntlich gemacht habe. Die Originale liegen mir vor und seien Sie versichert, dass es sich um ORIGINALE handelt! Meinem Arbeitgeber gegenüber habe ich anschließend erklärt, dass ich für solche Arten der „Hilfeleistung“ zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen werde. Ganz gleich welche Folgen das für mich haben wird, aber ich kann und will mich an der Verantwortung für diese Vergehen, aus gesetzlichen Gründen und moralischer Überzeugung, nicht beteiligen! ICH möchte nicht daran die Schuld tragen, wenn Eltern ihre Kinder zu Grabe tragen müssen, weil ein völlig überladener Kleintransporter am Stauende nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte!*

*Es ist für mich auch in keiner Weise nachvollziehbar, wie ein Disponent mit den Gefahren dieser Anweisung noch ruhig schlafen kann!*

*Ich verbleibe mit nachdenklichen, aber dennoch freundlichen Grüßen*
*Markus Mayer (Berufskraftfahrer)“*

1. Blatt Tarifkontrolle — 2. Blatt Frachtführer — 3. Blatt Empfänger — 4. Blatt Absender

14-11.03.2014

**Internationaler Frachtbrief**

1 Absender (Name, Anschrift, Land)

2 Empfänger (Name, Anschrift, Land)

D

3 Auslieferungsort des Gutes
Ort:
Land: D
Datum: 11.03.2014

4 Ort und Tag der Übernahme des Gutes
Land: BRD
Datum: 11.03.2014

16 Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

17 Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

18 Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
Frachtführerwechsel bei Nr. 1. auf [illegible] übergeben
[illegible] 3.5t Pgn. Kennz. PO 981 UT

| 6 Kennzeichen und Nr. | 7 Anz. der Packst. | 8 Art der Verpack. | 9 Bezeichnung der Güter | 10 BruttoGk | 11 Bruttogew. i. kg | 12 Umfang |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Bahnrollen - 90 x 90cmx150 ( LxBxH ) Rolle wird stehend transportiert<br>Palette verpackt | | | | | 650 | 1 Palette |

Klasse Ziffer Buchstabe (ADR)

13 Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)
Fotographisches Material gegen Verrutschen, Stoss- und Druckbelastung sichern

| 19 Zu zahlen vom | Absender | Währung | Empfänger |
|---|---|---|---|
| Fracht | | € | |
| Ermäßigungen | | | |
| Zwischensumme | | | |
| Zuschläge | | | |
| Nebengebühren | | | |
| Sonstiges | | | |
| Zu zahl. Gesamtbetrag | | | |

14 Nachnahme
15 Frachtzahlungsanweisung
20 Besondere Vereinbarungen
Kein gefährliches Transportgut.

CMR

Ist
Erhalt
21 Ausgefertigt in 22.03.2014

24 Gut erhalten Fahrer PO 981 UT
Boimski
Boimski

22 Unterschrift und Stempel des Absenders
23 Unterschrift und Stempel des Frachtführers

25 Angaben zur Erstellung der Tarifentfernung mit Grenzübergängen

| von | bis | km |
|---|---|---|
| | | |

26 Vertragspartner des Frachtführers an Anm.-Hilfsgr.

| 27 | Zul. Ladungsfähigk. | Nutzlast in kg |
|---|---|---|
| Kfz | | — |
| Anhänger | — | — |

28 Berechnung des Beförderungsentgelts

| Frachtgut, Gewicht in kg | Tarifwerte besonderes | Gebühren | Währung | Frachtsatz | Beförderungsentgelt |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | Summe | |

Benutzte Ges.-Nr. -National -Bilateral -EG -CEMT

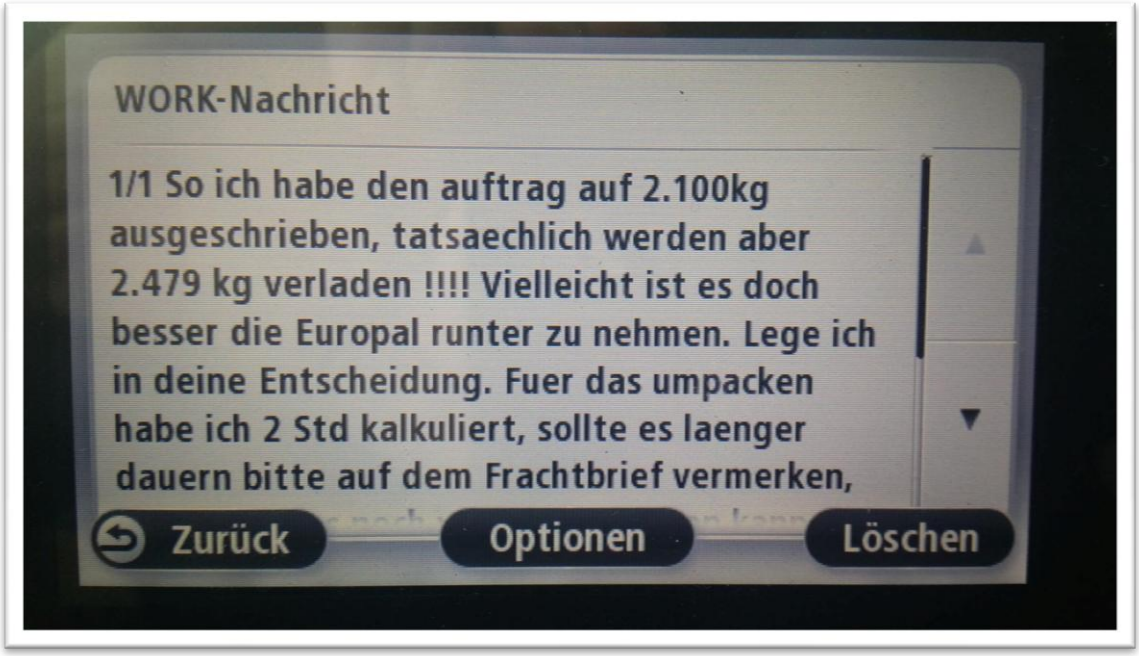
## Weitere Beobachtungen und Bilder:

*Sprinter aus Rumänien. Fährt  in NL, D und F.*

*Keine Schlafkabine. Hat auf der Ladefläche geduscht. Wasserkanister, Schlauch und von der Gießkanne den Aufsatz dran gebaut.*

*Was macht der Kollege im Winter?*

Hier ein Foto eines TomTom-Auftrages:




---

Einige Bilder von „Warteplätzen“  solcher Fahrzeuge:

Europaweit
direkt
für Sie unterwegs
Express

INTERNATIONAL
TRANSPORT & SPEDITION
tel. +48

# Aussage eines Kurierunternehmers:

***Unternehmenssituation:***
*selbstfahrender Transportunternehmer für gewerblichen Güterverkehr bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht*

***Gegründet:***
*01.10.2006*

***Vorkenntnisse:***
*einige Tätigen im Kurierbereich (Briefzustellungen, Prospektverteilerdienste, Fuhrparkleiter, europaweite Kurierfahrten, Fahrer bei Luftfrachtspedition mit einem Sprinter)*

***Beweggründe,***
*selbständig zu sein, war damals aufgrund Arbeitslosigkeit die Möglichkeit, das über eine sogenannte Ich-AG zu machen.*

*Was braucht man, auch heute noch, um sich als Kurier/Transportunternehmer (genehmigungsfreier Güterverkehr) selbständig zu machen? Nichts! Man geht zu seiner Gemeinde aufs Gewerbeamt und meldet an: Personalausweis, 30 € zahlen - fertig, wobei diese Gebühr von Gemeinde zu Gemeinde verschieden ist. Mein Wissen über Selbständigkeit und was alles dazu gehört habe ich durch meine kaufmännische Ausbildung und Berufserfahrung. Zusätzlich noch durch eine einwöchige Existenzgründerschulung der IHK und der Agentur für Arbeit.*

*Aufgrund meiner Kosten/Nutzen/Ertrags-Berechnungen sollte ich einen Frachtpreis von mindestens 0,80 € je Frachtkilometer erzielen. Das heißt also als Beispiel: Stuttgart-Hamburg: 656 km mal 0,80 € = 524,80 €. Davon muss dann abgezogen werden: Diesel ca. 175,50€ je nach Dieselpreis, Fahrzeugabnutzung etc., daraus ergibt sich dann ein Gewinn. Dieser muss natürlich versteuert werden, außerdem muss von diesem Gewinn, der am Monatsende rauskommt alles andere auch bezahlt werden.*

*Kosten für Kommunikation/Porto etc., monatlich ca. 120 €*
*Krankenversicherung ca. 320 €*
*Mitgliedsbeitrag ( Pflicht ) IHK ca. 50 €/Jahr*
*Berufsgenossenschaft ca.220 € / Jahr*
*Leasinggebühr Transporter und Versicherung ca. 9700 / Jahr*
*Kundendienst / Reifen ca. 3600€ / Jahr*
*Frachtversicherung ca. 250 € / Jahr*

*All diese Kosten (nur Grobaufstellung) sind auf 1 Transporter und eine Person berechnet. Nicht zu vergessen, monatliche oder vierteljährliche Umsatzsteuerzahlungen etc.*

*Diese 80 Cent/Lastkilometer würden auch heute noch ausreichen, trotz Inflation. Doch leider bekommt man diese Preise nicht mehr, bzw. kaum noch. xxxxxx Kurierdienste z.B. hier der Partner xxx Transporte zahlt seit 2006 seinen Unternehmern für Transporter-Aufträge 60 Cent je Lastkilometer und keine Anfahrtskosten. Dazu ist sind 90 Minuten Wartezeit beim Kunden gratis.*

*Seit 2006 sind die Preise unverändert. Vernünftige Fernstreckenaufträge bekommt man auch hier nicht mehr. Diese Aufträge laufen über Frachtenbörsen oder werden an osteuropäische Unternehmer für zum Teil 25-30 Cent abgegeben.*

*Die Probleme sind: FRACHTENBÖRSEN! In denen echte Sonderfahrten für Rückfrachtpreise angeboten werden. Hier haben dann osteuropäische, insbesondere polnische Unternehmer den Vorteil, dass sie europaweit ihre Planen-Sprinter und Kastenwagen positioniert haben. Immer in der Nähe von Ballungszentren. Diese Fahrzeuge werden nie leer fahren, während wir deutschen Unternehmer zu 50 % oder mehr leer zurückfahren müssen.*

*Helfen würde ein Kabotage-Gesetz für Fahrzeuge unter 3,5 t zul. Gesamtgewicht, sowie dieselbe Lenk- und Ruhezeitverordnung wie sie für Fahrzeuge über 3,5 t zGG gilt. Insbesondere die Regelung der Wochenruhezeit, wie sie im LKW-Bereich Anwendung findet (45 Std Regelung), sollte auch im Transporter bzw. Caddy-Bereich Anwendung finden. Außerdem wäre es sinnvoll, dass die Aufzeichnungspflicht für Fahrer unter 3,5 t Gesamtgewicht, also das Tageskontrollbuch, EU-weit zur Pflicht wird. Derzeit gilt es nur in Deutschland.*

*Laut meinen Recherchen bekommt ein polnischer Fahrer einen pauschalen Tagessatz von 40 €. Egal ob sein Fahrzeug steht oder fährt. 40 € für 24 Std-7 Tage/Woche! Nach entweder 80.000 km oder nach 3 Wochen darf er dann für eine knappe Woche zurück in die Heimat. In dieser Woche gibt's auch kein Geld. Und trotzdem verdient er damit mehr, als er in der Industrie in Polen verdienen könnte!*

*Aus eigener Erfahrung sage ich, eine Nacht mal im Transporter schlafen ist ok, das funktioniert auch gut. Alles Weitere geht zu Lasten der Verkehrssicherheit! Inwieweit eine Erholung in einem Sprinter mit Dachkabine gewährleistet ist, vermag ich nicht zu beurteilen, da ich solch ein Fahrzeug noch nicht gefahren habe. Zukunft für mich? Keine mehr, da kaum noch Fernfahrten, weniger Ertrag bei den einzelnen Aufträgen und zu wenig Aufträge vorhanden sind, bei denen was „hängen" bleibt und ich speziell sogar zu wenig Aufträge insgesamt habe, da ich diese Preisspirale nur bis zu einem gewissen Punkt mitmache. Ich kann ja schließlich rechnen.*

*Solange es der Industrie egal ist, wer, und unter welchen Bedingungen fährt; die Frachtenvermittler sich eine „goldene Nase" auf Kosten der Fahrer verdienen, solange wird sich da auch nichts mehr ändern. Leider, denn mein Traum und meine Existenz gehen momentan den Bach runter, bzw. befinden sich schon im Tauchgang.*

*Thomas L.*
*xxxxxx-Direkt-Transporte*
*Stolzer Einzelkämpfer im Endkampf.*

## Aussage eines Kurierfahrers:

*Gespräche mit osteuropäischen Fahrern (Planen-Sprinter und normale 4-5 Paletten Transporter), leider keine konkreten Antworten bekommen.*

*Aussagen der Fahrer: 2 Wochen bis 3 Monate alleine oder zu zweit in ihren Transportern unterwegs ohne an den Heimatort zu kommen. Frachten werden zum Teil bei Speditionen/ Logistikunternehmen umgeladen, damit Versender nicht merkt, dass kein deutsches Fahrzeug eingesetzt wird.*

*Frachten werden teilweise auf den sogenannten polnischen Routen an Parkplätzen übergeben. Die Fahrzeuge fahren nie leer, d.h. sie warten bis wieder eine Fracht vergeben wird. Dadurch haben sie natürlich zusätzlich zu den eh schon niedrigeren Personalkosten etc. auch hier eine Ersparnis und können dementsprechend zu Preisen fahren, die einen deutschen Kleinunternehmer in den Ruin treiben.*

---

## Beobachtung eines anderen Kurierfahrers:

*In diesem Fall ein rumänisches Fahrzeug. Der Fahrer/die Fahrerin in Doppelbesatzung sind nach eigener Aussage seit 7 Wochen nicht zu Hause gewesen!*

---

## Hier ein paar Beispiele aus der Kurier-Frachtenbörse:

*D 35410-Hungen von: 26.05.2014 11:31 bis 26.05.2014 18:00*
*P 4705-Braga von: 27.05.2014 12:00 bis 28.05.2014 12:00*
*Caddy;* ***Preisvorschlag: 660 Euro; Entfernung: 2197 km***

---

*Fracht nach Spanien, 670 kg-7 Einwegpaletten, nicht stapelbar-120,80,120-für Transporter. Heute bis 16 Uhr zu laden, morgen bis 14 Uhr Zustellung -* ***1679 km - 650 €***

---

*77933 Lahr (Schwarzwald)*
*vom: 26.05.2014 bis: 26.05.2014 zwischen: 15:00 und: 16:00 Uhr*
*mit: Caddy Fracht: 132 kg E-28700 San Sebastian de los Reyes*
*vom: 27.05.2014 bis: 27.05.2014 zwischen: 08:00 und: 08:00 Uhr*
*Eingestellt: 26.05.2014 12:02*
***Distanz: 1618 KM Preisvorschlag: 600 € all in***

---

*D-70794 Filderstadt-Plattenhardt*
*vom: 04.07.2014 bis: 04.07.2014 zwischen: 15:47 und: 18:00 Uhr*
*mit: Bus bis 3,5 t zGG Fracht: kg F-76410 Cléon*
*vom: 07.07.2014 bis: 07.07.2014 zwischen: 07:30 und: 08:00 Uhr*
*Eingestellt: 04.07.2014 15:48*
*Ladestelle: D-70794 Filderstadt-Plattenhardt*
*Entladestelle: F-76410 Cléon*
*vom: 07.07.2014 bis: 07.07.2014 zwischen: 07:30 und: 08:00 Uhr*
*Verpackung: sonstige (siehe Bemerkung)*
***Distanz: 753 KM Preisvorschlag: 264.00 Euro***

---

*Ladestelle: D-67547 Worms*
*vom: 31.07.2014 bis: 01.08.2014 zwischen: 08:00 und: 16:00 Uhr*

*Entladestelle:*
*TR-35000 Izmir vom: 04.08.2014 bis: 04.08.2014 zwischen: 08:00 und: 14:00 Uhr*
*Stückzahl: 2 Gewicht: 1250 kg*
*Verpackung: sonstige (siehe Bemerkung) benötigtes Fahrzeug: Bus bis 3,5 tzGG*
***Distanz: 2833 km Preisvorschlag: 995.00 Euro***
*Man beachte die zur Verfügung stehende Zeit! Mal abgesehen vom Preis!*

---

*Steuerlich sind rund 30 Cent pro gefahrenen Kilometer absetzbar für Dienstreisen:*
*Mittlerweile sind die Frachtpreise jenseits von Gut und Böse:*
*Hier ein akutes Beispiel-für eine Fracht: 140 kg, eine Einweg Palette:*
*entspricht einem Frachtkilometersatz (nur Frachtweg) von 16,75 Cent!!!!*

*Weiteres Beispiel und dies kann ja keine Mitnahme mehr sein (Ladegewicht) und Fahrzeit!*
*24 Std: 1595 Frachtkilometer.*
*Geschätzte Dieselkosten Oneway: 200 €*
*Maut Frankreich und Spanien ca. 125 € ebenfalls Oneway*

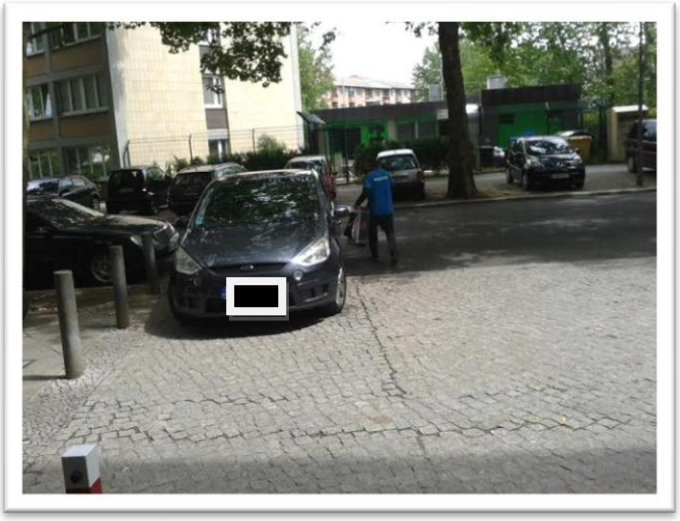
*Ladestelle:*
*D-49439 Steinfeld (Oldenburg)*
*vom: 18.11.2014 bis: 18.11.2014*
*zwischen: 12:00 und: 12:00 Uhr*

*Entladestelle:*
*E-08755 Castellbisbal*
*vom: 19.11.2014 bis: 19.11.2014*
*zwischen: 08:00 und: 12:00 Uhr*
*Stückzahl: 4*
*Gewicht: 1250 kg*
*Verpackung: sonstige (siehe Bemerkung)*
*benötigtes Fahrzeug: Bus bis 3,5 t zGG*

***Preisvorschlag: 600.00 Euro***
***Distanz: 1595 km***

---

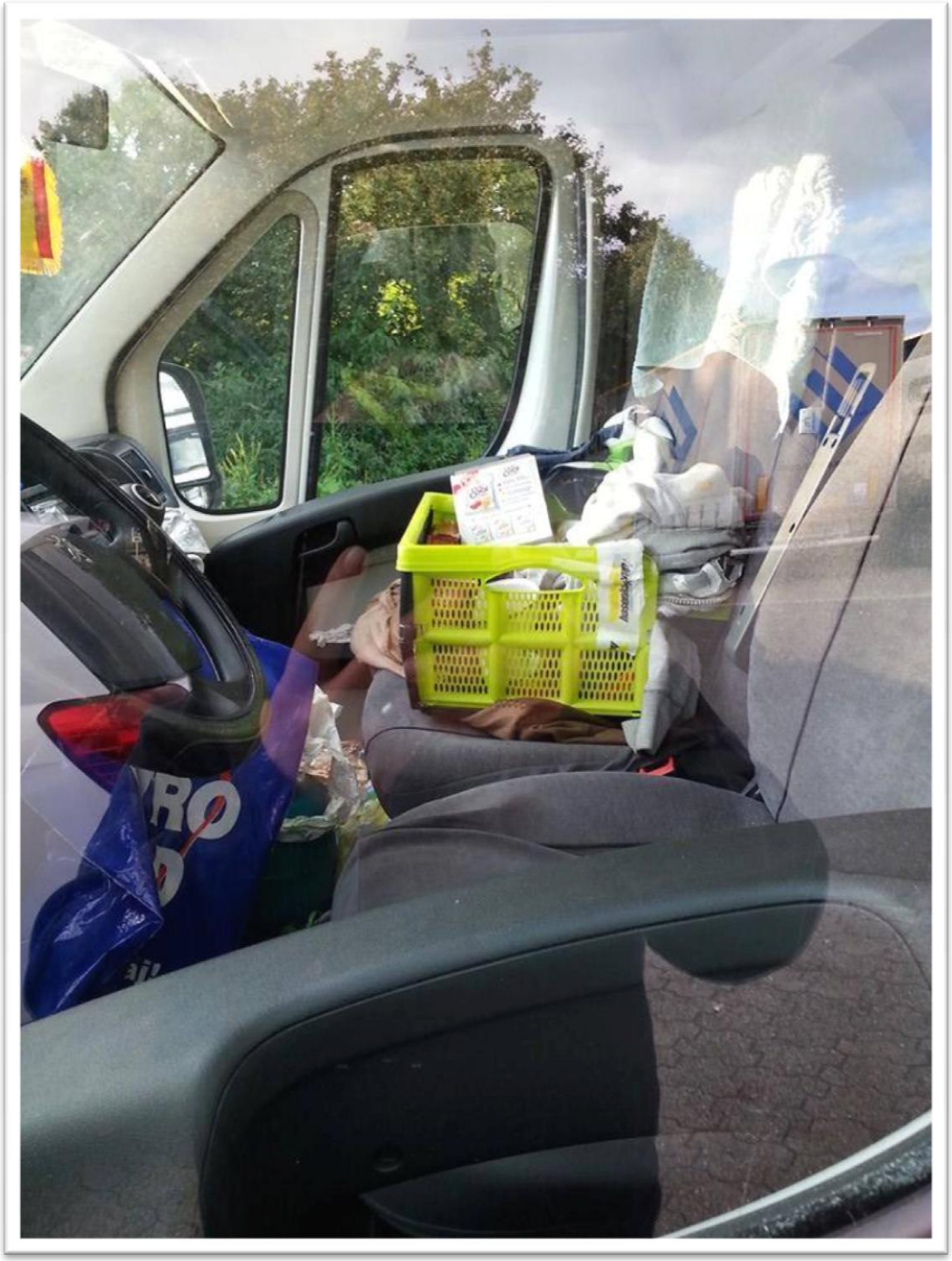
## Hermesbote mit bulgarischem Kennzeichen in Berlin!

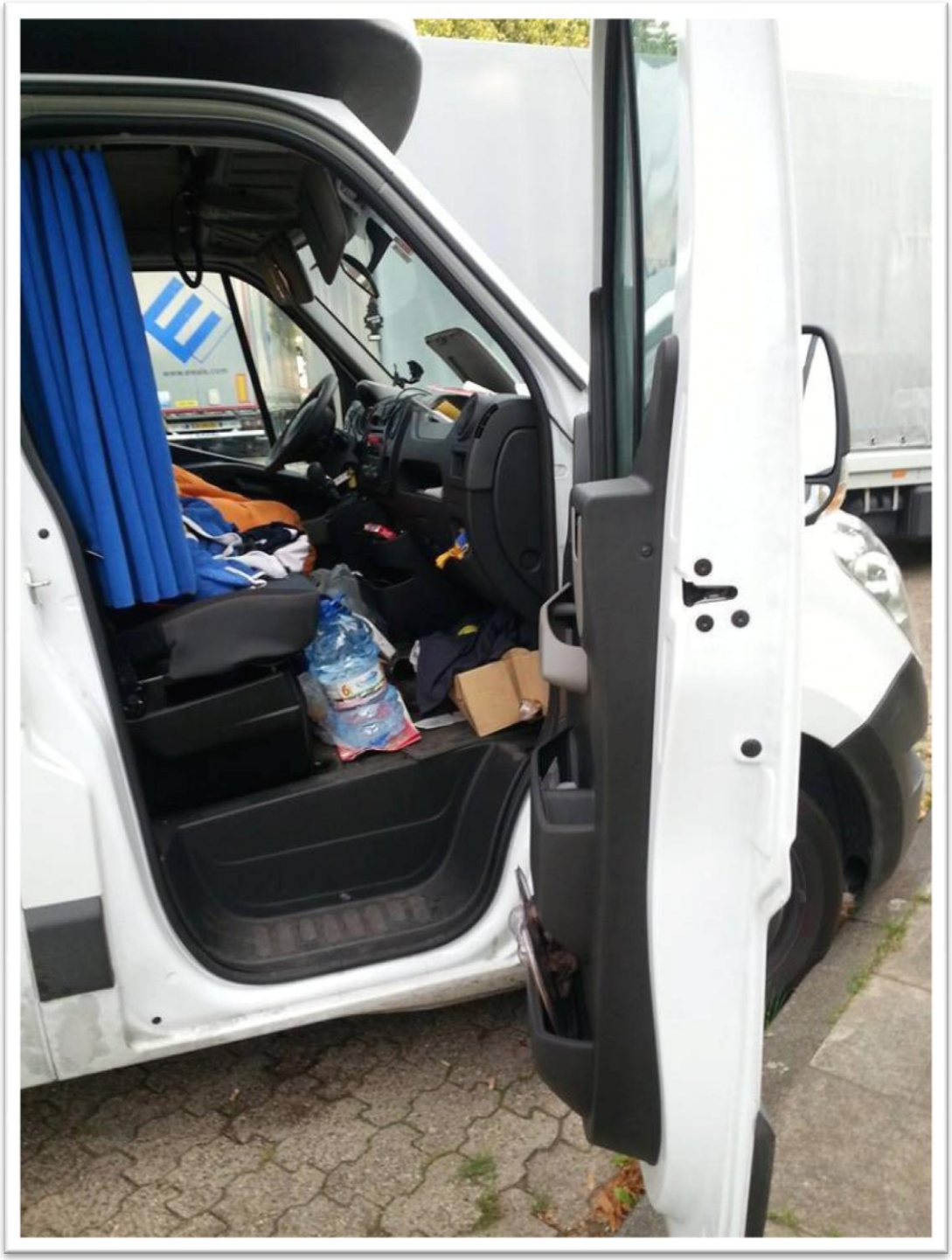


---

Aufnahmen von Fahrern, die auf Parkplätzen buchstäblich „abgestellt“ werden, bis die nächste Fracht ansteht…

Wo sind in den folgenden Fahrzeugen die Betten…?
Menschenunwürdiges „Hausen“ auf kleinstem Raum!





## Und das sind nur einige Beispiele!

Die Beobachtungen und Erfahrungen der Kollegen aus dem KEP-Bereich spiegeln das wieder, was auch im Schwerlastverkehr zu beobachten ist – ein ruinöser Wettbewerb, der den deutschen Unternehmern keine Überlebenschance lässt. Die Gesellschaft verschließt erfolgreich die Augen vor dem, was die „Geiz-ist-geil"-Mentalität nach sich zieht; das Absägen des Astes, auf dem man selbst sitzt…