



Interview mit Thomas Usinger, Vorsitzender vom VSH

„Die Verbände brauchen mehr Mitglieder“

Hinter dem VSH verbirgt sich der Arbeitgeber- und Interessenverband für den gewerblichen Straßengüterverkehr in Hamburg. Als Vorsitzende fungieren Hans Stapelfeldt und Thomas Usinger. Letzterer stand dem Euro Truck News Magazin jetzt für ein Interview zur Verfügung. (Interview: cb)

ETN-Magazin: Wie schätzen Sie derzeit die Zukunftsaussichten für das Transportgewerbe ein bzw. welche wichtigen Dinge müssten sich ändern, um positiver in die Zukunft zu blicken?

Thomas Usinger: Positiv ist die steigende Transportmenge, unserem Sektor wird die Arbeit nicht ausgehen. Wenn die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen in Europa angeglichen werden, können wir deutschen Transportunternehmen davon auch profitieren. Die Themen Mautharmonisierung, Sozialvorschriften, Technik (z.B. CO2 Ausstoß, Fahrzeugabmessungen), Infrastruktur, Verkehrssicherheit (Abbiegeassistenten, Fahrerunterstützungssysteme u.ä.) sollten gewerbeverträglich, klug und innovativ geregelt werden, dann können wir positiv in die Zukunft blicken.

Zwei weitere Themen: Viele Kollegen haben eine häufig nicht geregelte Nachfolgeaufgabe zu lösen und die Verbände brauchen mehr Mitglieder. Es wäre schön, wenn hier mehr Solidarität entsteht und die Profiteure der Verbandsarbeit eben Mitglied in Verbänden werden würden. Das stärkt das ganze Gewerbe, fördert den Verbandswettbewerb und könnte der Verbandszusammenarbeit dienen.

ETN-Magazin: Ist es leichter geworden neue Lkw-Fahrer zu finden in den letzten Monaten?

Thomas Usinger: Nicht leichter, eher schwerer. Qualifizierte und zuverlässige Kraftfahrer zu finden, bleibt eine herausfordernde Aufgabe für die Mehrzahl der Betriebe. Die demografische Entwicklung spricht Bände. Während der Anteil der unter 25-Jährigen im Jahr 2014 nur noch rund 2,6 Prozent betrug, erreichte er bei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab 55 Jahren rund 25,5 Prozent. Das BAG hat in seinem jüngsten Marktbeobachtungsbericht festgestellt, das in der jüngeren Vergangenheit die Schwierigkeiten zunahmen, vakante Stellen zu besetzen.

Es bleibt wichtig auszubilden. Hier ermöglicht die Förderung allen Kollegen, es mindestens ohne großes finanzielles Risiko zu tun.

ETN-Magazin: Die Lkw-Mautausweitung auf bestimmte Bundesstraßen und Fahrzeugkategorien ist beschlossene Sache.

Wie ist Ihre Meinung dazu?

Thomas Usinger: Drei Mautänderungen in einem Jahr, muss das sein? Ab Oktober sind Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t aufwärts mautpflichtig und erneut wurden die Mautsätze geändert. Das zugrundeliegende Wegekostenkonzept und die neue achslastbezogene Bemautung sind nach Auffassung des VSH in sich nicht schlüssig. So werden vierachsige Fahrzeuge bei voller Ausschöpfung der Nutzlast trotz höherem Straßenverschleiß gegenüber fünfachsigen Fahrzeugen um 1,8 Cent pro Kilometer bei der Maut besser gestellt. Noch gravierender ist die Diskrepanz bei dreiachsigen Fahrzeugen, die bei voller Auslastung mit vergleichsweise günstigen Kapazitäts- und Verschleißkosten bedacht wurden. Wir befürchten, dass künftig willkürlich an der Mautschraube gedreht wird.

Die Weiterführung der Mautklage durch den BGL war, ist und bleibt alternativlos.

ETN-Magazin: Die Erweiterung der Fahrpersonalverordnung wurde trotz nachhaltig vorgetragener Bedenken des BGL erschaffen und unterzeichnet. Jeder Auftraggeber hat sich nicht nur vor Vertragsabschluss, sondern auch während der Vertragslaufzeit zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen z.B. die EU-weit vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten einhält. Was sagen Sie zu dieser Regelung?

Thomas Usinger: Hier wurde uns ein neues Bürokratiemonster beschert. Diese Regelung ist, ähnlich wie die Mindestlohnbestimmungen, in der Praxis nicht einzuhalten bzw. seriös umsetzbar. Wie ein Auftraggeber den neuen Pflichten rechtssicher nachkommen kann, bleibt das Geheimnis des Verordnungsgebers. Wie soll dieser, ohne sensible Daten wie z. B. Auftragslage, Fahrerdisposition oder betriebliche Organisation zu offenbaren, seinen neuen Pflichten nachkommen? Wir haben unseren Mitgliedern eine weitere Mustervereinbarung gegeben, die sich der Auftraggeber vor jeder ersten Beauftragung eines Subunternehmers von diesem unterzeichnen lassen sollte.

ETN-Magazin: Der faire Wettbewerb auf den europäischen Transportmärkten ist teilweise erheblich gestört. Immer häufiger sei die dauerhafte Stationierung von Flotten außerhalb ihres Niederlassungsstaates, beispielsweise in den See- und Binnenhäfen sowie auf den Kombi-Terminals in den westeuropäischen Ländern, zu beobachten. Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um den fairen Wettbewerb wieder herzustellen?

Thomas Usinger: 40 % der mautpflichtigen Verkehre in Deutschland werden durch unsere ausländischen Wettbewerber abgewickelt, Tendenz steigend. Lettische Unternehmer fahren mit philippinischen Fahrern quer durch Europa. Brüssel ist jetzt gefordert: Wir fordern ein Ende des modernen Nomadentums, das heißt, die Rahmenbedingungen müssen europaweit neu abgesteckt und deren Einhaltung kontrolliert werden. Die Auftraggeber in Industrie und Handel haben hier eine besondere Verantwortung, der sie bislang kaum nachkommen.

ETN-Magazin: Sowohl der Lang-Lkw als auch der verlängerte Sattelaufleger für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene können zusätzliche Aufkommenpotenziale erschließen. Wie ist Ihre Meinung zu veränderten Fahrzeugabmessungen?

Thomas Usinger: Im Rahmen des Feldversuchs sind sowohl verlängerte Fahrzeugkombinationen bis 25,25 m Gesamtlänge als auch der um 1,30 m verlängerte Sattelaufleger geeignete Konzepte, die den kombinierten Verkehr stärken können. Veränderte Fahrzeugmaße dienen einer umweltfreundlicheren Beförderung, weil sie bis zu 30 % Energie sowie in entsprechendem Umfang CO2 und andere Abgasemissionen reduzieren, wie die Berichte der BASt aufzeigen. Die 25,25m-Kombination bewegt sich unauffällig im allgemeinen Verkehrsgeschehen und nimmt der Bahn keinerlei Ladung weg. Gleiches gilt für den verlängerten Sattelaufleger, der für den Transport der zunehmend im Hamburger Hafen anlandenden 45' und 48' Container zu begrüßen ist. Aktuell können sie nur mit Ausnahmegenehmigung transportiert werden. Diese Fahrzeuge sind kombiverkehrstauglich, der CO2 Ausstoß je Palette/Lademeter sinkt auch hier.

Das Interesse der Bundesländer diese Fahrzeuge in Fahrt zu bekommen steigt, wie z.B. die Äußerungen von Herrn Lies in Niedersachsen belegen. Er hat unsere Argumentation verstanden.

Leider bleiben einige Ungereimtheiten und Nichtwissen. Ein Bundesland muß erst Untersuchungen durchführen, ob die 17,9m langen Fahrzeuge den Verkehr stören. Diesen Beamten und Politikern scheint ent-

gangen zu sein, dass Lastzüge 18,75m und Autotransporter 20,75m lang sind. Von langen Bussen ganz zu schweigen. Schade und ärgerlich.

ETN-Magazin: Wie ist Ihre Auffassung zu den Mindestlohnvorschriften für gebietsfremde Transportunternehmen in Deutschland?

Thomas Usinger: Im grenzüberschreitenden Verkehr wie auch im nationalen Verkehr sind deutsche Unternehmen einem zunehmenden Wettbewerb mit deutlich kostengünstigeren Anbietern ausgesetzt. Die Herausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs aus dem Anwendungsbereich des MiLoG würde die damit verknüpften Chancen, soziale und arbeitsschutzrechtliche Bedingungen auf dem heimischen Transportlogistikmarkt zu verbessern, konkretisieren. Wer Mindestlohn schafft, muss für seine Einhaltung sorgen. Das bisherige mittelalterliche Fax-Meldesystem für Gebietsfremde muss verbessert werden. Nicht einmal eine Änderungsmeldung muss abgegeben werden, während bei seriösen deutschen Betrieben der Zoll an die Tür

klopft.

ETN-Magazin: Wie sehen Ihre wichtigsten Ziele in der Funktion als Vorsitzender vom Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg aus für die nächsten Monate?

Thomas Usinger: Wir müssen die Interessen unserer Mitglieder gegenüber Behörden und Politik sowie der Öffentlichkeit, anderen Verbänden und Institutionen nachhaltig vertreten. Wir unterstützen unsere Mitglieder, damit diese den immer neuen Vorgaben des Gesetzgebers und den Herausforderungen des Marktes erfolgreich entgegenzutreten können.

Die Hamburger Themenliste ist auch nicht kurz: Baustellen auf A7 und Stadtstraßen (Hafenquerspanne, Wilhelmsburger Reichstraße, Verkehrsberuhigungen, Köhlbrandbrücke, A26 usw.), Abfertigung im Hafen, Erreichbarkeit des Hafens für Schwertransporte, Ablastung von Brücken, Busbeschleunigungsprogramm, Aktionen für Verkehrssicherheit u.v.a.m.

ETN-Magazin: Hat die Logistik-Imagekampagne von BGL, SVG und KRAVAG

gefruchtet, um neue Auszubildende und Quereinsteiger für die Logistikbranche zu gewinnen? Merken Sie selbst mehr Bewerber in Ihrem Unternehmen?

Thomas Usinger: Eine gut durchdachte und gut gemachte Kampagne ist kein Allheilmittel für den Fachkräftemangel in der Logistik. Deshalb engagieren wir uns als VSH überall dort, wo wir direkt künftige Azubis oder Quereinsteiger ansprechen können, beispielsweise in Schulen oder gerade kürzlich auf der Hanseatischen Lehrstellenbörse in der Handelskammer.

ETN-Magazin: Wie sehen Ihre Wünsche für die nächsten Monate aus?

Thomas Usinger: Da schließt sich der Kreis zur ersten Frage. Ich wünsche mir darüber hinaus, dass die Arbeit der Landes- und des Bundesverbandes Anerkennung findet, weil wir die Interessen der Mehrheit der Mitglieder angemessen und gut vertreten.

Gerne könnten unsere Standpunkte weitere und nachhaltige Verbreitung bei Politik, Behörden, Fahrzeugherstellern, Kunden sowie Lieferanten finden und in unserem Interesse umgesetzt werden.

Messe

IFBA (Internationale Fachmesse Bergen und Abschleppen)

Berge- und Abschleppbranche trifft sich in Kassel



Die Unternehmen aus der Berge- und Abschleppbranche haben sich den folgenden Termin natürlich dick im Kalender angestrichen. Die IFBA (Internationale Fachmesse Bergen und Abschleppen) öffnet vom 2. bis zum 4. Juni wieder ihre Pforten in Kassel. Das Messegelände bietet optimale Voraussetzungen für die Ausstellung bezüglich der Ausstattung sowie der Erreichbarkeit. Sämtliche Produkte und Serviceangebote rund um den Bedarf eines Bergungs- und Abschleppdienstes werden an den drei Tagen ausgestellt: Lkw für Fahrzeugbeförderung, Abschleppwagen, Auto-/Mobilkrane und Autotransporter, Anhänger/Winden/Ladekrane, Maschinen zur Verkehrsflächenreinigung, Beleuchtungssysteme, spezielle Software und Navigation, Radroller, Werkzeug, Zubehör wie z.B. Kleidung, Zurrgurte, Sicher-

heitsausstattung, Hebehilfen, Luftkissen, Formulardruck, Finanzierungskonzepte, Modellfahrzeuge, speziell zugeschnittene Angebote zur Risikoabsicherung durch renommierte Versicherungsmakler u.v.m.

Für Fragen und persönliche Gespräche stehen alle wichtigen Partner der Abschleppbetriebe wie Automobilclubs, Notrufgesellschaften, Autovermieter u.s.w. gerne zur Verfügung. Praktische Vorführungen mit modernster Bergetechnik und Workshops zu aktuellen Themen runden das informative Programm der Messe ab.

Die Messe bietet die besondere Möglichkeit, mit dem Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen e.V. (VBA) vor Ort ins Gespräch zu kommen und Informationen aus erster Hand zu erhalten. Traditionsgemäß findet auch die Jahreshauptversammlung des VBA innerhalb der Messe

statt.

Die Kasseler Runde gehört mittlerweile schon zum festen Bestandteil der Messe. In dieser Podiumsdiskussion stellen sich Vertreter von führenden Auftraggebern der Bergungs- und Abschleppunternehmen, wie z.B. Automobilclubs, kritischen Fragen zu aktuellen Themen der Branche. Größter Beliebtheit erfreut sich der Ausstellerabend, zu dem alle Messebesucher am 3. Juni nach dem offiziellen Ende auf dem Messegelände eingeladen sind. Auf dem Programm stehen Live-Musik, ein umfangreiches Buffet und verschiedene Aktionen der Aussteller.

Alle wichtigen Informationen zur IFBA finden Interessierte auf der Homepage www.ifba.eu. Bis zur Messe wird die Seite ständig aktualisiert und erweitert.

(cb)