

Aktivitäten des Verbandes Les Routiers Suisses

oder:

Was tut der Verband für Chauffeure?

Die Aktivitäten des Verbandes sind nicht immer für alle sichtbar. Neben Beratung und Unterstützung von Mitgliedern bei Problemen leistet der Verband einigen Aufwand, um das Umfeld des Chauffeurberufes zu verbessern und zu pflegen.

In der Mitgliederberatung bestehen zwei Problembereiche. Neben Problemen im Strassenverkehr sind inzwischen Probleme mit Arbeitgebern oder Auftraggebern häufiger geworden. Pro Jahr haben rund 3% der Mitglieder einen entsprechenden Fall. Die allgemeinen Auskünfte ohne irgendwelche Schriftwechsel kommen noch dazu.

Wir helfen bei Problemen, eine Lösung zu finden oder den Schaden gering zu halten. Können arbeitsrechtliche Probleme nicht mit guten Worten beim Arbeitgeber gelöst werden, wird der Rechtsweg beschritten. Jedes Mitglied hat einen Rechtsschutz für Arbeitsrecht, eingeschlossen im Mitgliederbeitrag.

Neben der Hilfe bei Problemen ist der Einfluss auf das Umfeld und die Arbeitsbedingungen ebenso wichtig. Je besser das Umfeld, umso weniger Probleme werden sich ergeben. Zudem müssen Chauffeure müssen so vorbereitet sein, dass sie die meisten Probleme im Voraus erkennen können und Fallen meiden können. Es geht wohl einerseits darum den Aufwand bei den Notfällen in Grenzen zu halten, andererseits ist es aber fast wichtiger, auch Chauffeuren Ärger zu ersparen. Ein Rechtsschutzfall führt immer zu Aufwand und Ungewissheit, das sollte nicht zu häufig vorkommen.

In den letzten 15 Jahren hat der Verband in verschiedenen Bereichen gearbeitet, welche für die Mitglieder und oft auch Nichtmitglieder Vorteile ergeben haben. Diese Arbeit muss langfristig gesehen werden. Bis etwas umgesetzt wird, vergehen oft 3-5 Jahre. Zudem bekommt man auch nicht immer alles, was man möchte.

In den letzten Jahren konnten aber in verschiedenen Bereichen wesentliche Verbesserungen erarbeitet werden oder negative Entwicklungen konnten verhindert oder abgeschwächt werden.

1. Gotthardstaus, S-Kleber

Der Gotthardtunnel ist eine alte Baustelle. Nach dem Unfall von 2001 war klar, dass der Tunnel überlastet ist und nicht genügend Sicherheit bietet. Die politischen Diskussionen waren umfangreich und von verschiedensten Interessengruppen beeinflusst. Von grüner Seite wollte man alle Lastwagen verladen oder man wollte zumindest ein Reservationssystem einführen, auch sind weitere unmögliche Vorschläge diskutiert worden. Die ASTAG wollte das Nachfahrverbot aufgeben. Wir haben Verständnis für eine Beschränkung gezeigt und wollten im Gegenzug einen Vorteil für den Inlandverkehr. Herausgekommen ist der S-Kleber, der auch heute noch gut funktioniert.

Inzwischen ist der Bau einer zweiten Röhre beschlossen. Wir haben erkannt, dass offener Druck aus dem Strassentransport nicht konstruktiv gewesen wäre. Aus politischen Gründen musste der Wunsch aus dem Tessin kommen. Für die Vorbereitung der Abstimmung hat eine Tessiner Vereinigung 2012 eine Petition

lanciert. Wären wir selbst als Verband ins Rampenlicht gestanden, wäre das schlecht für die politische Meinungsbildung gewesen. Im Hintergrund haben wir und unsere Sektion im Tessin trotzdem massiv gearbeitet. Für die Petition haben sehr viele Mitglieder des Verbandes aus der gesamten Schweiz mitgeholfen Unterschriften zu sammeln. Ohne Einsatz unserer Tessiner Sektion und des Verbandes hätte diese Petition nicht diesen Erfolg gehabt.

2. Umstrukturierungen durch LSVA

Auf 2001 wurde die kilometerabhängige LSVA eingeführt. Infolge hat sich die Transportwirtschaft sehr stark verändert. Unternehmungen, die bereits vor der Abstimmung im Jahr 1998 eine gute LSVA-Strategie in der Schublade hatten, sind gewachsen. Unternehmungen, die sich nach der Einführung dagegen gewehrt haben, haben verloren und sind verschwunden. Die Veränderungen und Umwälzungen in der Branche waren riesig und haben Sorgen gemacht. Verschiedene Unternehmungen haben versucht, ihren Untergang mit allen Mitteln zu verhindern. Chauffeure waren infolge genötigt, gegen Gesetze zu verstossen. Oft wurde Lohn nicht ausbezahlt. Bei Kündigungen hat das Geld für die Entlohnung der Überstunden gefehlt. Die Probleme wurden von der Unternehmensleitung manchmal bis zum letzten Tag versteckt.

Die Mehrzahl der betroffenen Chauffeure hat problemlos eine neue Stelle gefunden. Arbeitsstellen sind grundsätzlich nicht verlorengegangen. Oft wurde der Lastwagen mit Chauffeur verkauft. Nicht alle Unternehmungen haben für ihre Mitarbeiter konstruktive Lösungen gesucht. Gelegentlich haben dann 2-3 Monatslöhne gefehlt. Oft mussten wir helfen, den Lohnausfall mit der Arbeitslosenkasse zu überbrücken.

Mit einer früheren Einflussnahme und frühzeitigerer besserer Einschätzung der Lage wären die Lösungen oft einfacher gewesen.

3. LSVA Umsetzung technisch

Die Einführung der LSVA hat dazu geführt, dass Anfangs Chauffeure massiv für falsch deklarierte oder undeklarierte Anhänger gebüsst wurden. Wir haben Musterprozesse geführt, um zu zeigen, dass ein Chauffeur keinen Gewinn aus Falschdeklarationen von Anhängern hat und mit der LSVA-Verwaltung so verhandelt, dass die Hauptverantwortung eher beim Transportunternehmen gesucht wurde. Inzwischen hat sich die Situation beruhigt.

Dadurch, dass wir uns kräftig gegen die Einführung der LSVA gewehrt haben, waren anfangs nicht alle Chauffeure und unternehmen bereit, konstruktiv an der Umsetzung mitzuarbeiten. Die Schulungen und Präsentationen für die Erfassungsgeräte haben wir mit der LSVA-Verwaltung mit wenig Zeit und in letzter Minute realisiert.

Wesentliche Probleme und Fehler bei der Anhängerdeklaration konnten auf unsere Hinweise bei der ersten Gerätegeneration abgeschwächt und bei der zweiten Gerätegeneration gänzlich korrigiert werden.

Derzeit bestehen Diskussionen um die Einführung der dritten Gerätegeneration zur LSVA-Erfassung. Wir setzen uns dafür ein, dass die LSVA nicht zum Problem für den

Chauffeur wird. Die Verantwortung muss auch in Zukunft klar geregelt sein und die Erfassung kann noch einfacher werden.

4. Via Sicura

Via Sicura hat anfangs einen riesigen Massnahmenkatalog umfasst. Auch für uns waren Massnahmen darin, die unangemessen waren und mehr Probleme als Sicherheitsgewinn verursacht hätten. Im unserem Bereich wurde schlussendlich 0.0 Promille Alkohol, die Kontrollzentren und verbesserte Ausbildung umgesetzt. Entgegen anderer Verbände sind wir ausdrücklich hinter dem Alkoholgrenzwert gestanden. Wir wussten aber auch, dass die Disziplin unserer Mitglieder in Sachen Alkohol hervorragend ist. Unsere positive Haltung hat stark zum Ansehen des Berufsstandes beigetragen.

5. Arbeitsbedingungen

Die Lohnentwicklung in den 90er-Jahren war bedenklich. Zudem wurden nicht selten 60-70 Stunden pro Woche gearbeitet. Die Schweiz hat den internationalen Transport verloren. Viele Chauffeure, die international unterwegs waren, mussten einen Job im Binnentransport finden. Einerseits waren zu viele Chauffeure auf dem Arbeitsmarkt, andererseits waren die Gewerkschaften immer sehr den linksgrünen Parteien verpflichtet. Niemand hat sich richtig um das Problem gekümmert.

Wir haben es erstmals gewagt, im Strassentransport offen und laut eine Stundenabrechnung und Auszahlung und Kompensation von Überstunden zu verlangen. In vielen Betrieben war Monatslohn und Arbeiten bis müde üblich. Arbeitstage von 05:00 bis 20:00 waren nicht selten. Die Diskussionen haben uns bei einzelnen Repräsentanten der Arbeitgeberschaft nicht beliebt gemacht.

Die Diskussionen mit der ASTAG waren häufig hart und die Hoffnung war nicht immer vorhanden. Über die Jahre ist es trotzdem gelungen, eine gewisse Ordnung in die Arbeitsbedingungen zu bringen. Wir sind auch noch nicht am Ende angekommen.

6. Ungerechtfertigte Lohnabzüge

Lohnabzüge nach Unfällen oder Transportschäden waren lange Zeit eine mühsame Geschichte. Es gab Unternehmer, die billige Chauffeure einstellten und nachher versuchten, mit Lohnabzügen das Verhalten der Chauffeure zu beeinflussen. Macht der Chauffeur nicht was er soll, gibt es Lohnabzug. Auch wurden Lohnabzüge vom Arbeitgeber erst Monate später bei der Kündigung geltend gemacht.

Inzwischen konnten wir viele Betriebe zu einem Umdenken anregen. Jede Unternehmung hat die Chauffeure, die sie ausgewählt hat. Einem unbrauchbaren Chauffeur einen Lastwagen zu geben ist von Anfang an zu teuer. Lohnabzüge bei Schäden und Unfällen müssen inzwischen innerhalb dreier Monate nach dem Schaden vereinbart werden.

7. Ladungssicherung, VDI – CH Gesetzgebung

Gewisse Kantonspolizeien wollten VDI-Normen zum Gesetz machen. Unsere Gesetze lassen aber Spielraum und sind einfach und klar gehalten. Wir sind zudem der Ansicht, dass ein gut ausgebildeter Chauffeur mit geeignetem Fahrzeug und Material durchaus in der Lage ist, auch ohne VDI Ladungssicherung gut umzusetzen. Eine Verzeigung aufgrund VDI-Normen haben wir immer bekämpft. In den meisten Kantonen ist die Polizei von der strengen Umsetzung wieder abgekommen.

Wir halten uns nach wie vor dafür, dass die Schweizerische Gesetzgebung und gesundes Augenmass besser als jede VDI-Norm sind. In diesem Bereich wurde zudem auch sehr viel Ausbildung betrieben.

8. Weiterbildung

Hinter der CZV-Weiterbildung stehen wir seit dem ersten Tag. Das Ansehen des Berufsstandes hängt sehr stark mit der Ausbildung zusammen. Wollen wir ein gutes Ansehen, dürfen über die Fähigkeiten der Chauffeure keine Zweifel bestehen.

Wir waren auch von Anfang an daran interessiert, die Kosten tief zu halten und die Weiterbildung effizient umzusetzen. Ziel war es, den Chauffeur wegen der Weiterbildung nicht in eine zusätzliche Abhängigkeit vom Arbeitgeber zu bringen. Ein guter Arbeitgeber zahlt die Kurse, ansonsten sind sie auch privat finanzierbar. Wären wir nicht von Anfang an die Sache herangegangen, würden Kurse Fr. 300.- bis 350.- kosten.

Es ist eine Kunst, Weiterbildungskurse zu bieten, die der Mehrzahl der Chauffeure gerecht werden. Für die einen ist der Inhalt zu einfach, für die anderen zu schwierig oder es bestehen Sprachprobleme. Wichtig ist, dass die CZV Chauffeure zusammenführt und die Diskussionskultur verbessert hat. Für den Berufsstand bringt es nichts, die besten Chauffeure zu finden. Es geht darum, das Gesamtniveau auf gutem Level zu halten und das Ansehen der Gesamtheit anzuheben.

9. ARV

Die Anpassungen der ARV von 2011 haben viel gebracht. Die Pausenregelungen sind wesentlich einfacher. Beim Abladen wird bedeutend weniger auf Pause gestellt. Die Regelungen der ARV kommen grundsätzlich aus der EU. Trotzdem haben wir die Einführung und Umsetzung kräftig beeinflusst. Es hat uns einigen Aufwand gekostet, den Behörden zu erklären, dass ein Chauffeur sich nur an die ARV halten kann, wenn die Firma hinter ihm steht. Gewisse Polizisten haben sich immer nahezu ausschliesslich an den Chauffeur gehalten. Der Chauffeur wurde für Verstösse schuldig gemacht, die er nicht abwenden konnte. Zuviel Lenkzeit, zu viel Wochenarbeitszeit, zu geringe Nachtruhezeiten sind vom Chauffeur nur bedingt beeinflussbar. Auch heute noch müssen wir Kontrollorgane regelmässig darauf hinweisen. Zudem werden heute ebenso Betriebskontrollen gemacht. Ohne unseren Einsatz wäre auch mit der neuen ARV nichts besser geworden.

10. Digitaler Fahrtschreiber, TachiFox

Die Einführung des digitalen Fahrtschreibers hatte für uns fast nur Vorteile. Missbräuchliche Manipulationsmöglichkeiten sind geringer und die Daten können heruntergeladen werden. Da 2007 nach wie vor noch viele Betriebe ihren Chauffeuren keine Stundenabrechnungen gezeigt haben, ergab sich für uns die Möglichkeit, die Stundeabrechnung über den digitalen Fahrtschreiber einzuführen.

Wir haben TachiFox erfunden. Damit kann jeder Chauffeur seine ARV Daten ohne Wissen des Arbeitgebers auf seinen PC zuhause laden. Mancher Chauffeur war erstaunt, dass die eigene Abrechnung und die Abrechnung des Betriebes nicht gleich waren. Dies hat dazu geführt, dass Stundenabrechnungen transparent und ehrlich gemacht werden mussten.

TachiFox wird nicht gratis abgegeben, sondern gegen Geld verkauft. Ohne die Investition und Weitsicht des Verbandes wäre TachiFox nicht entstanden.

11. Medizinische Untersuchungen

Für medizinische Untersuchungen für Chauffeure haben gewisse Westschweizer Kantone 2011 die Schraube massiv angezogen. Einerseits wurde es viel teurer, andererseits wurden die Kriterien verschärft. Wir haben eine gesamtschweizerische Petition lanciert, mit der Forderung Aufwand und die Kosten für medizinische Untersuchungen tief zu halten. Die Waadtländer konnten wir immerhin soweit bringen, dass die Untersuchungen wieder regional und nicht ausschliesslich im Universitätsspital gemacht werden können. Andere Kantone, welche die gleichen Umstellungen vorgesehen hatten, haben sich sehr viel gemässiger verhalten.

12. Parkplätze

Vor 10 Jahren waren auch wir der Ansicht, dass zu wenige Parkplätze für Lastwagen und Anhänger vorhanden sind. Zudem haben verschiedene Private und Gemeinden Ihre Parkplätze geschlossen. Parkplatzigentümer haben festgestellt, dass ausländische Chauffeure auf den Plätzen campieren und einen unsäglichen Dreck hinterlassen. Es war nicht einfach, den Anhänger abzustellen und LSVA zu sparen.

Inzwischen wurden einige Autobahnparkplätze erweitert oder gebaut, was uns Einheimischen allerdings recht wenig bringt. Gemeinden haben sich mit wenigen Ausnahmen gegen die Erstellung von zusätzlichen Parkplätzen gewehrt. Die meisten haben schlechte Erfahrungen gemacht.

Inzwischen sind wir von der Forderung nach mehr Parkplätzen abgekommen, Die Plätze werden sehr häufig tagelang von Ausländern belegt, die auf neue Aufträge warten. Wir haben mit Kabotage bereits genug Ärger.

13. Verantwortung zwischen Chauffeur und Arbeitgeber bez. SVG

Die Strassenverkehrsgesetzgebung sucht den Schuldigen grundsätzlich immer hinter dem Lenkrad. Dies wird während der Fahrschule so gelehrt und hat sich während

Jahrzehnten so in die Köpfe eingebrannt. Es ist aber nicht so. Mit SVG Art. 100 sind Arbeitgeber und Vorgesetzte ebenso in der Verantwortung.

ARV-Verstösse, schlechter Fahrzeugzustand, überladene Fahrzeuge oder Fahrzeuge, welche für das Ladegut nicht geeignet sind, können nicht nur dem Chauffeur angelastet werden. Grundsätzlich weiss ein Chauffeur sehr genau, was nicht passt oder nicht geht. Um den Arbeitsplatz nicht zu gefährden, macht er, was der Chef oder der Kunde verlangt. Das Gesetz hat schon immer vorgesehen, dass die Verursacher von solchen Verstössen gebüsst werden. Für die Polizei war es aber immer am einfachsten, gerade den Erstbesten, der einen Führerausweis hat, zu büssen. Zudem wurde ein der Firma die Busse meist schnell bezahlt, für den Ausweisentzug musste hingegen wieder der Chauffeur hinhalten.

In den letzten Jahren ist es uns gelungen, Behörden vermehrt darauf hinzuweisen, und von Anfang an nach dem Verursacher des Verstosses zu fragen. Es hat uns viel Arbeit gekostet, inzwischen funktioniert das aber recht gut.

14. Kabotage

Seit der Euro unter Fr. 1.20 gefallen ist haben wir festgestellt, dass vermehrt mit ausländischen Fahrzeugen Transporte innerhalb der Schweiz durchgeführt werden. Kabotage wurde immer sehr unauffällig gemacht, fast immer aber unter Mithilfe eines einheimischen Auftraggebers. Anfangs wollten die zuständigen Behörden nichts davon wissen. Wir mussten der Polizei Kabotage erklären. Inzwischen wird wohl ein wenig mehr kontrolliert. Nach wie vor vermuten wir aber trotzdem eine grosse Dunkelziffer. 25% bis 30% der Transportleistung innerhalb der Schweiz wird mit ausländischen Fahrzeugen erbracht – teils berechtigt, teils unberechtigt. Schweizer Lastwagen im Ausland sind hingegen äusserst selten.

15. Grenzgängerlöhne

Ebenso mit dem billigen Euro wurden vermehrt günstige Arbeitskräfte aus dem Ausland eingestellt. Die Leute machen meist gute Arbeit, allerdings führen die tiefen Löhne zu Druck auf unser Lohnsystem. Wir sind der Ansicht, dass man vom Lohn, den man in der Schweiz erhält, auch in der Schweiz leben können muss. An sich dürfte der Einsatz von ausländischen Arbeitskräften nicht zu Lohndumping führen.

Wir haben beim SECO darauf hingewiesen, dass wir regelmässig Fälle von Grenzgängern mit sehr tiefen Löhnen sehen. Das SECO hat daraufhin den Strassentransport als Fokusbranche für Lohnkontrollen bestimmt.

Um Lohndumping zu verhindern, ist es notwendig, auch Grenzgängerlöhne zu kontrollieren. Ein gesetzlicher Grundsatz ist zudem, wer gleiche Arbeit macht, muss vergleichbar bezahlt werden, ob Grenzgänger, Ausländer oder Einheimischer. Ansonsten haben Grenzgänger einen massiven Wettbewerbsvorteil auf dem Arbeitsmarkt.

Kantonale Ämter kontrollieren diese Löhne. Aus diesem Grund sind wir mit der ASTAG regelmässig in Verhandlungen für Lohnreglemente. Derzeit sind Reglement für verschiedene Regionen in Vorbereitung und Verhandlung.

16. Administrativmassnahmen, Führerausweiszüge

Die Strassenverkehrsämter geniessen sehr grosse juristische Selbständigkeit bei der Verfügung von Führerscheinzügen. In den Jahren 2015 und 2016 haben wir vermehrt Führerausweiszüge wegen Kleinigkeiten gesehen. Wer eine Busse oberhalb der Ordnungsbussen hatte, musste mit einer Administrativmassnahme rechnen.

Wir haben auf die Strassenverkehrsämter eingewirkt und verlangt, dass wie vom Gesetz vorgesehen, Administrativmassnahmen nur bei der Gefährdung der Verkehrssicherheit verhängt werden. Die Lage hat sich inzwischen normalisiert.

17. Bearbeitung von arbeitsrechtlichen Einzelfällen

Es ist das erste Ziel, bei einem arbeitsrechtlichen Fall dem betroffenen Mitglied zu helfen. Ebenso interessant ist der Effekt, den die Bearbeitung dieser Fälle auf andere Kollegen und fremde Transportbetriebe hat. Jeder bearbeitete Fall hilft, Ordnung in die Transportbranche zu bringen und verbessert die Motivation anderer, Arbeitsbedingungen zu pflegen.

Unsere Arbeit hat in Einzelfällen auch dazu geführt, dass einschlägig bekannte Unternehmungen den Betrieb aufgegeben haben und somit auch auf dem Transportmarkt kein Unwesen mehr treiben. Um den Schaden nicht zusätzlich zu vergrössern, haben wir meist auf die öffentliche Nennung solcher Betriebe verzichtet.

18. Autonomes Fahren

Industrie 4.0 und autonomes Fahren kann neue Herausforderungen für unseren Beruf ergeben. Wir wissen derzeit nicht, wie schnell sich die Technik und die Gesetzgebung entwickeln. Wir müssen versuchen, Risiken und Gefahren zu erkennen und uns darauf auszurichten. Dazu gehört auch, dass die Diskussion unter Chauffeuren lanciert wird.

Häufig werden solche Entwicklungen unterschätzt und laufen dann doch schneller als erwartet. Gut ist es, ein wachsames Auge darauf zu haben und sich vorzusehen. Wenn wirklich verkauft wird, was bei verschiedenen Herstellern als Prototyp herumfährt, sollten wir bereit sein, in welcher Form auch immer.

19. Strassenbau, NAF

Es ist seit Jahrzehnten dasselbe, unsere Strassen sind überfüllt. Trotz massiver Zuwanderung wurde nur Punktuell ausgebaut. Die Staus mehren sich, bei kleinster Unregelmässigkeit entsteht ein Stau.

Vor 12 Jahren haben wir uns stark für die Avanti-Initiative eingesetzt. Sie wurde vom Volk abgelehnt. Die Abstimmungsgegner haben immer wieder den Schwerverkehr kritisiert. Zudem war der Leidensdruck bei den PW-Fahrern nicht genügend hoch.

Bei der Abstimmung zum NAF oder zum Gotthardtunnel haben wir uns aus der Nutzfahrzeugecke still verhalten. Inzwischen haben auch die PW-Fahrer begriffen, dass sie nicht mehr vorwärts kommen. Gemessen an den Fahrzeugbeständen und den gefahrenen Kilometern sind wir mit den Lastwagen eine absolute Minderheit. Es wird schwierig, mit dem Argument Lastwagen Abstimmungen zu gewinnen, insbesondere wenn die Bevölkerung Angst vor noch mehr Transitverkehr hat.

Zu Strassenverkehrsabstimmungen müssen wir eher im Hintergrund arbeiten, die richtigen Gruppierungen unterstützen und nicht selbst zu sehr in den Vordergrund drängen. Gebaut wird erst, wenn PW Fahrer auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit im Stau stehen.

Auch in Zukunft werden regelmässig Veränderungen anstehen. Jede verschlafene Veränderung tut weh. Wichtig ist, dass wir Zukunftsentwicklungen möglichst frühzeitig erkennen und verfolgen und uns gegebenenfalls vorbereiten. Sind wir früh dran, können wir uns an der Meinungsbildung in den Ämtern mitbeteiligen, können unsere Mitglieder früh informieren und Einfluss nehmen.

Wir wollen gut auf Änderungen vorbereitet sein und uns nicht mit „erfolgreichen Notfallübungen“ hervortun. Wir verstehen uns nicht als Notfallarzt oder Krankenschwester. Wir müssen so arbeiten, dass das Umfeld stimmt und Chauffeure gut für die Zukunft vorbereitet sind.

David Piras
Generalsekretär
Les Routiers Suisses

31.12.2017