

## Dreier-Chauffeur packt aus

Er ist Camionneur aus Überzeugung. Aber geht es so weiter, überlegt sich Lastwägeler Ruedi „Rüedu“ Ammeter (54) einen Berufswechsel. Post-Paketzentrum Härkingen SO, 15.30 Uhr. Schichtbeginn für Dreier-Camionneur Ruedi Ammeter. Seit über dreissig Jahren fährt der Rothristler Lastwagen. Aus Überzeugung: „Ich wollte schon immer Chauffeur werden.“ Auch seine zweite Frau Gisela ist Chauffeurin. Auch sie fährt für das Transport- und Logistikunternehmen Dreier in Suhr AG. Ammeter sagt: „Ich liebe es einfach, unterwegs zu sein, hoch oben den Überblick zu haben.“ Der gelernte Automechaniker („die Eltern wollten, das ich was Rechtes werde“) ist auch stolz auf seinen Sattelschlepper: 4 Meter hoch, 16,8 Meter lang; Euro-6-Norm-konform; Auflieger mit zwei Ladeebenen dank luftgefederten Einzelradaufhängungen; 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei 60 Prozent mehr Beladung. „Wenn es ums Geschäft geht, lässt sich das unser Chef was kosten“, sagt Ammeter und fährt los. Wenn es aber um die Angestellten gehe, da werde gespart und geheizt.

### Sauber bleiben unerwünscht.

Seit sechs Jahren fährt der 54-jährige für Dreier im Auftrag der Post Pakete durch die Schweiz. Eine korrekte Stundenabrechnung hat er noch nie erhalten. „Nur wenn du angeblich Minusstunden, also zu wenig, gearbeitet hast, hörst du sofort: Du musst am Samstag fahren!“ Das sei kein Zufall, meint auch Dreier-Chauffeurin Melany Stolz (32) gegenüber Work: „Ohne Stundenkontrolle können wir auch nichts einfordern.“ Seit letztem Dezember kommt Fuhrhalter Hans-Peter Dreier im Aargau nicht mehr aus den Negativ-Schlagzeilen. Seine Chauffeure gingen wegen der schlechten Arbeitsbedingungen sogar zur Gewerkschaft. Den Hauptkritikpunkt umschreibt Unia-Sekretär Pascal Pfister so: „Touren und Einsatzpläne machen es den Fahrern praktisch unmöglich, die Arbeits- und Ruhezeitverordnung einzuhalten.“ Dreier-CEO Hans-Peter Dreier bestreitet dies. Mit Work will er erst gar nicht reden und verweist auf die „Aargauer Zeitung“. Diese hat Experten Tachoscheiben von Dreier-Fahrern auswerten lassen. Die sehen „branchenübliche Überschreitungen“, denn „nur vielleicht fünf Prozent“ aller kontrollierten Scheiben seien sauber. Verstossen die Lastwägeler also permanent gegen die Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV)? Sie schreibt die Höchsthoh- und Arbeitszeiten und die zwingenden Ruhezeiten vor. „Im Prinzip ja“, sagt Ammeter, auch wenn er selbst „die Scheibe sauber“ hält. Er steuert die Autobahnausfahrt an und sagt: „Entweder du verletzt die Verordnung, oder du bekommst Probleme – wegen Arbeitsverweigerung. Sauber bleiben ist unerwünscht! Ich habe den Chefs immer wieder gesagt: das ist doch gefährlich im Strassenverkehr! Genützt hat es nichts.“

### Zigtonnen pro Schicht.

Postbahnhof Basel. Ammeter zieht seine Schlarpen aus, jetzt braucht er Stahlkappenschuhe. Das Aus- und Einladen gehört zum Job. Doch der alte Hase weiss: „Viele Kollegen stellen beim Beladen und Entladen den Fahrtenschreiber auf Pause, damit sie die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten können.“ Ammeter zieht gleich fünf Rollis voll mit Paketen zur Hebebühne. Zig Tonnen pro Schicht bewegt der drahtige Chauffeur so. Dafür zahlt ihm Chef Dreier im Schnitt monatlich rund 5300 Franken netto, inklusive Zulagen und Prämie. Sofern es die gibt. Denn Dreier hat aus dem Belohnungsauch ein Bestrafungssystem gemacht: Für jeden noch so kleinen Fehler gibt es Lohnabzüge.

Auch für Schäden am Fahrzeug müssen die Fahrer geradestehen. Ammeter: „Dann gibt es monatelang keine Prämie.“ Die engen Kurven der Ausfahrt aus dem Postbahnhof nimmt Ammeter trotzdem mit viel Schwung. „Wenn du hier stoppen musst, hängst du fest. Dann müssen sie dich rausziehen.“ Draussen ist es schon dunkel. Ammeter schaltet den Abstandsregler ein. Denn wir sind im Kolonnenverkehr. Selbständig folgt sein Sattelschlepper dem Auto vor ihm, wenn auch ruckhaft. Nur lenken muss der Fahrer noch selbst. Doch auch hier hilft die Technik: Verlässt der Lastwagen die Spur, ertönt ein tiefes Brummen. Wenn er selbst fahre, brauche er weniger Diesel als mit Abstandsregler, sagt Ammeter. Bei Dreier gilt: Zu viel Verbrauch gleich Lohnabzug. Der Chauffeur hält nicht viel vom technischen Schnickschnack, fährt lieber selbst. Warum hat er keine Angst, über die Missstände bei Dreier zu reden? Er könnte seinen Job verlieren. Ammeter schüttelt entschieden den Kopf: „Ich finde sofort wieder einen Job. In der Schweiz gibt es zu wenig Chauffeure.“ Zur Not würde er die Branche wechseln, „obwohl nicht die Arbeit belastend ist, sondern die Anstellungsbedingungen“. Ammeter schaut in den Rückspiegel, schweigt und sagt dann: „Jedenfalls muss sich bei Dreier etwas ändern. Sonst laufen ihm noch mehr gute Fahrer weg.“ So gute Fahrer wie er? Ammeter lacht: „Ausser in unserem kleinen Privatauto. Da fehlt mir der Überblick; das überlasse ich lieber meiner Frau.“

### Unbezahlte Bereitschaft.

Post-Paketzentrum Frauenfeld. Hier macht das Postpersonal die Arbeit mit dem Ein- und Ausladen. Ammeter schaltet den Fahrtenzähler auf Pause, isst und trinkt. Danach schaltet er den Fahrtenschreiber wieder ein: „Sonst zählt das bei Dreier als Bereitschaftszeit und wird nicht bezahlt“, sagt er. Bei Dreier gebe es Touren mit mehreren Stunden Bereitschaftszeit. Das bestätigt gegenüber Work auch Dreier-Fahrer Oliver Gudemann (36): „Da stehst du in deiner Freizeit nachts in Härkingen. Leider sind genug Fahrer bereit, für 15-Stunden-Schichten einen 8-Stunden-Lohn zu bekommen.“ Zurück in Härkingen. Eine Dreier-Zugmaschine fährt vorbei. Die Chauffeurin winkt. Es ist Ammitters Frau. Sie hat Feierabend. Beide arbeiten ähnliche Schichten. Um 00.29 Uhr ist auch Ammeter fertig. Seine Frau wartet schon auf ihn. Am Steuer.

Matthias Preisser.

Work online, 23.1.2014.

Personen > Preisser Matthias. Chauffeure. Arbeitsbedingungen. Work. 2014-01-23