

Engpässe überbrücken

Zeitarbeit I: Längst ist es üblich, Auftragsschwankungen durch Leiharbeiter abzudecken. Die Spedition Brucker fängt so kurzfristige Spitzen auf, wenn es nicht anders geht.

Wer starken saisonalen Schwankungen unterliegt oder krankheits- und urlaubsbedingte Engpässe überbrücken muss, kommt um die Beschäftigung von Leiharbeitern kaum umhin. »Der Vorteil von Leiharbeit liegt vor allem darin, kurzfristige Auftragsspitzen abzudecken – für einen begrenzten Zeitraum«, sagt Anja Friesen, Leiterin Personal bei der Spedition Brucker in Aalen.

Die schwäbische Spedition arbeitet überwiegend in der Kontraktlogistik für Automobilzulieferer sowie für Industrieunternehmen verschiedener

Branchen und bietet Teil-, Komplett- und Stückgutverkehre für ihre Kunden. Trotzdem setzt Brucker nur selten Leiharbeiter ein, denn die recht komplexen Vorgänge im Lager- und Logistikbereich erfordern eine lange Einarbeitungszeit. Auch ein strategisch bedingter Einsatz von Zeitarbeit wie in großen Konzernen ist für die Personalleiterin undenkbar: »Wir legen Wert darauf, von unseren Mitarbeitern als Familienunternehmen wahrgenommen zu werden, bei dem sie selbst wertiges Mitglied sind.«

Was ihre Fahrer angeht, arbeitet die Spedition aus-

schließlich mit fest angestelltem Personal (siehe dazu auch Seite 3), »denn diese repräsentieren unser Unternehmen bei den Kunden und wir überlassen den Fahrern unsere Lkw sowie die Waren, hier besteht ein besonderes Vertrauensverhältnis.«

Dagegen arbeitet beispielsweise die BTM-Bewehrungstechnik aus München durchaus mit Fahrern auf Zeit. BTM-Geschäftsführer Sebastian Müller erklärt seine Anforderungen an die Fahrer: »Da es in der Münchner Innenstadt auch mal eng werden kann, ist Erfahrung im Baustellenverkehr sinnvoll. Und als wirkliche Herausforderung sehe ich die Ladungssicherung, da diese bei Stahltransporten sehr anspruchsvoll ist.« BTM leaset zusätzliche Fahrer im Bedarfsfall bei der Münchner Fahr-Zeit Personalleasing. Die Geschäftsführerin bei Fahr-Zeit, Yvonne Haack, sagt: »Die Fahrer sind Bindeglied zum Kunden und werden so zum Aushängeschild der Firma. Ein freundliches Wort oder ein zusätzlicher Handgriff kann da viel ausmachen.« Das Unternehmen mit insgesamt 26 Standorten in Deutschland hat sich darauf spezialisiert, Fahrer auf Zeit für den regionalen Nahverkehr zu vermitteln.

Ob in den Branchen Lebensmittel, Gefahr- und Stückgut, Abfall oder Baustoffe – die Zeitarbeitnehmer übernehmen die gleichen Touren mit den entsprechenden Tätigkeiten wie die fest angestellten Fahrer der Speditionen. »Am liebsten stellen wir Berufskraftfahrer mit Führerschein Klasse CE ein, die langjährige Erfahrung mit unterschiedlichen Lkw-Typen und Aufbauten gesammelt haben«, erklärt Haack. Um den wirklich passenden Fahrer für einen Auftrag zu disponieren, sollte genau feststehen, welche Güter zu transportieren sind, welches Fahrzeug zur Verfügung steht und wie lange der Fahrer auf Zeit gebraucht wird.

Mittlerweile hat sich die Zusammenarbeit mit den Speditionen verändert: »Um die Lkw auszulasten, braucht jede Firma mindestens 20 Prozent mehr Kraftfahrer als Fahrzeuge.



Fotos: Spedition Brucker, Fahr-Zeit

Eng vernetzt: Das Familienunternehmen Brucker legt Wert auf eine gute Mitarbeiterbindung.

Und diese Fahrer stellen wir zur Verfügung«, berichtet Haack. »Wir decken heute in den Firm den langfristigen zusätzlichen Personalbedarf ab, früher setzten die Speditionen unsere Mitarbeiter hauptsächlich zur Krankheits- und Urlaubsvertretung ein.« Kunden von Fahr-Zeit schätzen die Flexibilität, beispielsweise lassen sich die ausgeliehenen Fahrer innerhalb

einer Woche ohne zusätzliche Kosten abmelden.

Jede Zeitarbeitsfirma ist verpflichtet, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Einhaltung aller gesetzlicher Vorschriften zu überwachen, auf den »Entleiher« – die Spedition – geht das Weisungs- und Direktionsrecht über. »Speditionen, die mit Zeitarbeitnehmern zusammenarbeiten möchten, sollten ihre Anforderungen klar und eindeutig, möglichst rechtzeitig, mit dem Personaldienstleister klären«, erläutert Meike Kritzer von Randstad Deutschland. Sie ist dort im Key Account Management für den Bereich Logistik verantwortlich.

Bei Randstad fordern Speditionen und Logistikunternehmen hauptsächlich Lagerhelfer, Kommissionierer, Staplerfahrer oder Speditionskaufleute auf Zeit an. »Diese Berufsgruppen haben bei Randstad einen er-

heblichen Anteil, sie werden von uns intensiv betreut«, berichtet Kritzer. Unternehmen, die über den Einsatz von Zeitarbeit nachdenken, sollten ihre Anforderungen klar und eindeutig definieren. »Entweder haben wir dann den passenden Mitarbeiter bereits in unserem Stamm und können ihn dem anfordernden Unternehmen überlassen oder wir suchen nach geeigneten Bewerbern mit dem entsprechenden Profil.«

In der Regel besuchen die Randstad-Mitarbeiter die Unternehmen auch vor Ort, um sich ein Bild zu machen und zu erfahren, »wie eine Firma tickt. So können wir für den Kunden den passenden Mitarbeiter auswählen«, erläutert Kritzer. Und ergänzt: »Ein seriöser Personaldienstleister kann eine unbefristete Erlaubnis zur gewerbsmäßigen Arbeitnehmerüberlassung vorweisen, genauso wie eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamtes, der Berufsgenossenschaft und der Krankenkassen.«

Die Key-Account-Managerin rät Speditionen und Logistikern auch, sich den Arbeitsvertrag mit einem entsprechenden Hinweis auf die Vergütung nach geltendem Tarifvertrag zeigen zu lassen. Ist alles geklärt, wird ein sogenannter Arbeitnehmerüberlassungsvertrag abgeschlossen. Jetzt in der Vorweihnachtszeit gibt es bei vielen Firmen so viel zu tun, dass es ohne Leiharbeiter gar nicht reibungslos funktionieren würde.

Andrea Ertl

ATYPISCHE BESCHÄFTIGUNG

Im Jahr 2012 waren 7,89 Millionen Menschen atypisch beschäftigt, wie das Statistische Bundesamt mitteilt. Unter die Rubrik »atypisch« fallen Zeitarbeitnehmer (mit 9,4 Prozent), befristet und geringfügig Beschäftigte sowie Teilzeitbeschäftigte mit maximal 20 Wochenstunden. Ihr Anteil sank von 2011 auf 2012 auf 21,8 Prozent bzw. 146.000 (minus 0,6 Prozent). Die Zahl der Zeitarbeitnehmer ging von 778.000 (im Jahr 2011) auf 745.000 (im Jahr 2012) zurück. Somit sank ihr Anteil von 2,2 auf 2,1 Prozent.

KALENDER 2014

JETZT GLEICH BESTELLEN!



Truck Race Kalender 2014
Bestellnummer: #1070707



Truck Trial Kalender 2014
Bestellnummer: #1070687



Supertrucks Kalender 2014
Bestellnummer: #1070705

je nur
15,90 €
incl. MwSt,
zzgl. Versand und
Verpackung

**Bestellen Sie noch heute
Ihren Kalender 2014!**

Telefon: 0711 / 320 699 44 oder
E-Mail an: bestellservice@dpv.de
Shop: www.eurotransport.de/shop
Lieferung solange Vorrat reicht, Auslieferung ab
Oktober 2013. **Alle Kalender und alle Bilder unter
www.eurotransport.de/kalender**

Herstellung: Geschäftsbereich ETMServices, www.etmservices.de, EuroTransportMedia,
Verlags- und Veranstellungs-GmbH, Handwerkerstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308, Ge-
schäftsführer: Werner Bicker, Vertrieb durch: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1,
20365 Hamburg, Geschäftsführer: Nils Oberschelp (Vorstz.), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje,
AG Hamburg HRB 95752

Tarif macht den Unterschied

Es war eine Plattform, auf der sich Unternehmer aus den grenznahen Niederlanden über ihre erfolgreiche Zeitarbeit austauschten. Deutsche Branchenvertreter waren deutlich in der Unterzahl. Leiharbeiter hat wohl hierzulande immer noch einen negativen Beigeschmack. Seit der Flexibilisierung des deutschen Arbeitsmarktes durch die rot-grüne Bundesregierung weichen vor allem Autokonzerne immer öfter vom klassischen Arbeitsverhältnis ab. Das Beispiel BMW in Leipzig zeigt: Arbeitnehmer, die bei Werkvertragsnehmern beschäftigt sind, bauen an den Montagebändern die Autos mit – zu deutlich günstigeren Löhnen, als es der regionale Tarifvertrag der IG Metall vorsieht. Es geht auch anders, wie die Arbeitsrechtsanwälte Dr. Alexander Bissels von der Kanzlei CMS Hasche Sigle und Julia Striegl von der Deutsch-Niederländischen Handelskammer zeigten. Denn während das deutsche Arbeitnehmerüberlassungsgesetz von 2011 Mitarbeiter »vorübergehend« aus-

Zeitarbeit II: Von den Erfahrungen ihrer Nachbarn hätten deutsche Logistiker bei einer Fachtagung in Duisburg lernen können. Doch kaum einer kam.

leiht und das Job-Aktiv-Gesetz die Höchstüberlassungsdauer von 24 Monaten ohne rechtliche Konsequenzen bei Verstößen anmahnt, ist das niederländische Modell im Tarifvertrag (NL: CAO) klar geregelt. Es sieht eine Dreistufenregelung vor, ihre Urlaubsansprüche und Ähnliches können Leiharbeitnehmer dabei kumulieren. Phase A umfasst 78 Arbeitswochen, Phase B zwei Jahre oder maximal acht

Arbeitsverträge und Phase C die unbefristete Einstellung.

Doch auch in Deutschland gibt es Bewegung: Die große Koalition will Leiharbeit auf 18 Monate beschränken. Als Reaktion (oder auf politischen Druck, wie es heißt) will die Te-

lekom Leiharbeiter vor die Tür setzen, die seit mehr als einem Jahr für den Konzern arbeiten, meldet »Die Welt«. Sie könnten womöglich dagegen klagen.

»Zeitarbeit genießt in den Niederlanden, anders als bei uns, einen guten Ruf und ein positives Image«, sagt Karina Holtkamp von der Kreishandwerkerschaft Borken. Entscheidend dafür ist wohl vor allem der Lohn. Während hierzulande die verbindliche Lohnuntergrenze bei 8,19 (West) und 7,50 Euro (Ost) liegt, bekommen niederländische Leiharbeiter etwa 9,20 Euro. Dafür sei aber ohnehin kein niederländischer Fahrer zu bekommen, heißt es in der Diskussion. Ihr Tarif liegt zwischen 10,78 und 13,23 Euro, gestaffelt nach Einsatz.

Das Thema ist aktuell, bietet jedoch beim Fahreremangel wenig Hilfe. »Es ist schon schwer genug, zuverlässige Fahrer zu finden. Für die Zeitarbeit ist es fast unmöglich. Deutsche Fahrer wollen immer noch ihren festen Lkw«, sagte eine deutsche Personaldienstleiterin.

Jan Bergrath

Was ist möglich?
Die Fachanwälte
für Arbeitsrecht
Dr. Alexander
Bissels und Julia
Striegl gaben
Auskunft.



Foto: Bergrath