

Nomaden der Autobahn



RASTLOS
Pausen für Lkw-Fahrer sind zwar gesetzlich vorgeschrieben, zur Ruhe kommen die meisten währenddessen aber nicht. Trotz Verbots leben und schlafen die Fahrer in ihren Zugmaschinen. FOTO: SGO

Eine schmale Liege, ein Campingkocher, ein Kühlschrank hinter der Außentür, ein Tablet als Fernsehersatz – wenn Juri Pylnev dem Besucher seine Behausung zeigt, wirkt er ein wenig beschämt. Der winzige Raum ist kaum vier Quadratmeter groß. Aber darin und davor verbringt er zwei Drittel seiner Lebenszeit. Pylnevs Zuhause ist die Fahrerkabine eines Lastzuges, mit dem der 35-jährige Familienvater aus dem ukrainischen Dnipropetrowsk acht Monate im Jahr unterwegs ist. Heute ist er auf dem Rastplatz „Aachener Land“ an der Autobahn nahe der Grenze zu Belgien untergekommen.

Pylnev ist ein moderner Wanderarbeiter. Er fährt für eine Spedition in Polen, aber dort ist er nicht im Einsatz. Zum Dienstantritt fährt er stattdessen mehr als 2000 Kilometer aus der Ukraine nach Deutschland, um dort den Lastzug von einem Kollegen zu übernehmen. Anschließend steuert er zwei Monate lang durch Westeuropa, mindestens 10.000 Kilometer im Monat. „Hier kriege ich bis zu 1800 Euro“, sagt er, und das weitgehend steuerfrei und ohne Sozialabgaben. Für seine Zeiten in der Heimat, für Krankheit und Altersvorsorge bekommt er dagegen fast nichts. Er hätte Anspruch darauf, aber das kümmert weder seinen Arbeitgeber noch die Behörden.

So wie Pylnev leben Hunderttausende auf den Straßen Westeuropas. Der Missstand ist eine der ungeplanten Folgen der europäischen Integration: Alle EU-Staaten sind Teil des Binnenmarktes, in dem es jedem Unternehmen frei steht, seine Angestellten EU-weit einzusetzen. Aber die Steuer- und Sozialgesetzgebung erfolgt rein national. Daraus machten die osteuropäischen Staaten nach ihrem EU-Beitritt ab 2004 ein Geschäftsmodell zur Förderung des Exports von Dienstleistungen. Sie stellten Tagespauschalen für ins Ausland entsandte Arbeitnehmer von Steuern und Sozialabgaben frei. In der Folge verschob die Logistikbranche die Anstellung ihrer Lkw-Fahrer für den Fernverkehr im großen Stil nach Osteuropa.

Inzwischen setzen die führenden Logistikkonzerne wie DHL, Schenker oder DSV „im internationalen Straßentransport so gut wie keine eigenen Fahrzeuge mehr ein, sondern engagieren billige Subunternehmer aus dem Osten“, berichtet der Fachjournalist Jan Bergrath, der die Branche seit Jahrzehnten beobachtet. Andere wie der französische Marktführer Geodis, der niederländische Logistiker Ewals oder das deutsche Familienunternehmen Duvenbeck und tausende weitere gründeten Tochterfirmen in Polen und Tschechien, in Rumänien und der Slowakei. Die Dimension dieser Verlagerung zeigt sich insbesondere in Polen: Von 2004 bis 2017 stieg dort die Zahl der registrierten Speditionen von weniger als 10.000 auf mehr als 30.000.

Um wie viel Geld es dabei geht, dokumentiert eine Studie des Comité National Routier, eines Expertengre-

Sie kommen aus Osteuropa und arbeiten zu Dumpinglöhnen. Die Europäische Union verwehrt ihnen Rechte, viele haben nicht einmal die nötige Ausbildung. Über die Ausbeutung von Lkw-Fahrern. Von Harald Schumann und Elisa Simantke

miums der französischen Regierung. Demnach kostet die Anstellung eines Fahrers in Bulgarien gerade mal 16.000 Euro im Jahr, in Polen oder Tschechien sind es 20.000 Euro. Schließen die Unternehmen den Arbeitsvertrag dagegen in Deutschland oder Frankreich, bezahlen sie pro Fahrer, trotz relativ geringer Entlohnung, wegen der Beiträge für die Sozialkassen rund 46.000 Euro jährlich.

Gemessen an den Maut-Einnahmen auf den deutschen Autobahnen betreiben Lkw mit osteuropäischen Kennzeichen schon fast die Hälfte des Fernverkehrs. Hinzu kommt, dass zigtausend Fahrer Jahr für Jahr aus Ländern außerhalb der EU rekrutiert werden. Die Nachfrage nach Dokumenten für neue Lkw-Fahrer aus Nicht-EU-Ländern sei regelrecht explodiert, berichtet die Chefin der polnischen Aufsichtsbehörde für den Straßentransport in Warschau, Malgorzata Wojtal-Bialaszewska. Bis 2013 wurden rund 5000 solcher Testate pro Jahr ausgestellt. 2017 erteilte die Behörde dann bereits für 65.000 Fahrer aus Nicht-EU-Ländern eine Erlaubnis. Im ersten Halbjahr 2018 ergingen schon 53.000 neue Zulassungen für EU-Einwanderer am Lenkrad, darunter mehr als 20.000 aus der Ukraine. Weitere 5000 Fahrer importierte die Branche bis Juni aus Weißrussland, die anderen kommen aus Moldawien, Russland, Kasachstan und aus Sri Lanka und den Philippinen. Bis Jahresende werden es voraussichtlich mehr als 70.000, sagt die Amtsleiterin. Gleichzeitig steigen die Zahlen auch in Litauen und weiteren Staaten, wie interne Daten der EU-Kommission zeigen.

Für die Testate fordert das EU-Recht Nachweise über einen festen Wohnsitz im Land des Arbeitgebers, die Fahrerqualifikation für schwere Lkw sowie eine medizinische und psychologische Eignungsprüfung durch amtlich zugelassene Ärzte. Das klingt aufwendig, ist in Polen aber ganz einfach: Die Unternehmen mussten bis vor Kurzem nur ankreuzen, dass ihnen die entsprechenden Dokumente vorliegen, eine Prüfung fand nicht statt. Erst seit März müssen sie zumindest Kopien beibringen. Ob die echt sind, könne aber mangels Personal nicht immer geprüft werden, gesteht die Behördenchefin. Das heißt, die tatsächliche Eignung von zigtausend Lkw-Fahrern, die mit 40 Tonnen im Rücken über Europas Straßen fahren, wurde nie amtlich untersucht.

Die Profiteure sind vornehmlich westliche Unternehmen und ihre Kunden, wie die niederländische Großspedition De Rooy, die auf Transporte der neuen Fahrzeuge von Lkw-Herstellern wie Renault, DAF, Iveco oder Volvo spezialisiert ist. Für die polnische Tochter meldet De Rooy Jahresumsät-

ze von bis zu 20 Millionen Euro. Vor Ort ist sie aber nur als Briefkastenfirma unter der Adresse eines Warschauer Büroservice-Anbieters registriert. Die rund 500 Fahrer der Firma, vornehmlich aus der Ukraine und Rumänien, arbeiten auch nicht in Polen, sondern fast ausschließlich im Westen. Das bestätigen vier ukrainische De-Rooy-Fahrer, die auf einem Parkplatz im belgischen Gent mit einer Ladung von Volvo-Maschinen Halt machen.

Tatsächlich schreibt die geltende EU-Richtlinie zur Entsendung von Arbeitnehmern ins EU-Ausland vor, dass für diese die Bestimmungen des Arbeitsortes gelten. In den Niederlanden und in Skandinavien steht den Fahrern darum die Bezahlung nach dem dort allgemeinverbindlichen Tarifvertrag zu. In Frankreich, Belgien und Deutschland haben sie Anrecht auf den Mindestlohn einschließlich Kranken- und Rentenversicherung sowie

beitgeber Waberer's ausgestellt.

So geht das acht Stunden lang, dann haben Lausberg und seine an drei Rastplätzen eingesetzten Teams wieder fast 50.000 Euro für die Staatskasse eingenommen. Aber er macht sich keine Illusionen. „Was wir tun, ist nur ein Tropfen auf den heißen Stein“, sagt er. Mehr als 7000 Lkw passieren allein diese Autobahn jeden Tag. Lausbergs Team dagegen kommt nur auf 3500 Kontrollen im ganzen Jahr. Für die betroffenen Firmen sind die Strafen lediglich eine kleine Zusatzgebühr.

Die Belgier gehen noch am strengsten vor. In Deutschland verfügt das zuständige Bundesamt für Güterverkehr über gerade mal 215 Kontrollbeamte für den gesamten Lkw-Verkehr. Wenn Fahrer ihre Ruhezeiten unterschreiten, sind lediglich 120 Euro pro fehlender Stunde fällig. Die verbotene Rast auf den Parkplätzen wird fast nie geahndet, weil die Kontrolleure erst dann Bußgelder verhängen, wenn die vorgeschriebenen 45 Stunden schon überschritten sind. Für die Überprüfung der Löhne ist die unterbesetzte Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zolls zuständig. Und wenn geprüft wird, dann fordert die Behörde erst mal die Unterlagen bei den Arbeitgebern an. Im Jahr 2017 wurden daher gerade mal 217 Ermittlungsverfahren wegen Verstößen gegen das Mindestlohngesetz bei Kraftfahrern eingeleitet, und das einschließlich der ebenfalls für Lohndumping bekannten regionalen Lieferdienste für den Onlinehandel. Die abschreckende Wirkung ist vermutlich begrenzt.

Das entspricht so gar nicht der offiziellen Position der Bundesregierung. Noch unter Führung der früheren Arbeitsministerin Andrea Nahles forcierte sie Anfang 2017 mit neun weiteren EU-Ländern die sogenannte „Road Alliance“, um schärfere Regeln zum Schutz der Fahrer durchzusetzen. Dagegen steht die geschlossene Front der EU-Regierungen aus Osteuropa, die das Vorhaben gemeinsam mit den Logistikkonzernen als „Protektionismus“ des Westens geißeln.

Wie hart der politische Streit geführt wird, zeigt das monatelange Gezerre in EU-Ministerrat und EU-Parlament über ein Gesetzespaket für das Transportwesen. Anfang Dezember haben die Verkehrsminister schließlich auf einige Verbesserungen geeinigt: Im Grundsatz jedenfalls soll für gleiche Arbeit an gleichen Ort auch gleicher Lohn gelten. Das steht allerdings so lange nur auf dem Papier, bis – was für 2024 geplant ist – Grenzübertreite mit einem intelligenten Fahrtenschreiber automatisch überwacht werden. Fahrer sollen außerdem nach spätestens vier Wochen heimkehren. Nun ist das EU-Parlament am Zug. Dort sind die Diskussi-



DIE AUTOREN

INVESTIGATE EUROPE

Harald Schumann und Elisa Simantke sind Teil eines Teams von neun Journalisten aus acht europäischen Ländern. Sie recherchieren Themen, die für ganz Europa wichtig sind, und teilen die Ergebnisse. Für diese Arbeit sind sie auch auf Zuschüsse und Spenden von Lesern angewiesen. Bisher wird das Projekt unterstützt durch die Hans-Böckler-Stiftung, die norwegische Stiftung Fritt Ord, die Stiftung Hübner & Kennedy, die GLS Treuhand, die Schöpfung-Stiftung, die Rudolf-Augstein-Stiftung und die Open Society Initiative for Europe. Die Recherchen über Lkw-Fahrer werden in ganz Europa veröffentlicht.

investigate-europe.eu
FOTO: CRINA BOROS

Die Eignung von vielen Lkw-Fahrern auf unseren Straßen wurde nie amtlich untersucht.

bezahlen Urlaub. Die meisten Fahrer sind 60 Stunden in der Woche im Einsatz und müssten daher für die Arbeit in Deutschland 2330 Euro brutto bekommen. Netto wären das 1790 Euro, eine Summe, die viele mit den abgabefreien Tagespauschalen tatsächlich verdienen. Dazu hätten sie aber noch Recht auf eine Absicherung für Krankheit, Alter und bezahlten Urlaub.

Doch die westlichen EU-Staaten versagen bei der Durchsetzung der geltenden Normen. Das weiß keiner besser als der belgische Polizei-Inspektor Raymond Lausberg, der mit seinen Beamten seit Jahren gegen den Wildwuchs im Transportgeschäft vorgeht. Bei einer Razzia auf dem Rastplatz Soumagne an der A40 nahe der deutschen Grenze wird er gleich beim ersten Lastzug fündig. Dort weckt er einen Fahrer der ungarischen Firma Waberer's, die mit mehr als 4000 Lastzügen Marktführer in Europa ist. Lausberg zieht die Fahrerkarte aus dem Tachografen, der die Lenk- und Ruhezeiten aufzeichnet. Er liest die Daten mit seinem Laptop aus und sieht sofort, dass der Mann drei Wochen unterwegs war, ohne einmal zwei Tage am Stück auszuruhen. Das aber ist spätestens nach zwei Wochen Pflicht. Zugleich ist er wegen der verbotenen Rast in der Kabine dran. Der Fahrer, der wie viele seiner Kollegen am Sonntag schon mittags betrunken ist, zahlt klaglos die fälligen 2000 Euro Bußgeld. Die Kreditkarte ist auf seinen Ar-

onlinien bisher unklar und widersprüchlich. Bis tatsächlich eine Regelung in Kraft tritt, dürfte es also noch dauern.

Gewerkschafter plädieren dafür, die eigentlichen Profiteure zur Verantwortung zu ziehen: Die großen Auftraggeber für Ferntransporte sollen die Einhaltung der Gesetze bei ihren Geschäftspartnern durchsetzen. Dazu zählen vor allem die Automobilkonzerne, deren europaweite Zulieferketten ein gigantisches Transportvolumen erzeugen. So werden im Logistikzentrum von Audi in Ingolstadt bis zu 500 Lastzüge pro Tag abgefertigt. Die Aufträge dafür ergeben jedoch ausschließlich an die Anbieter mit dem niedrigsten Preis. Das bestätigte Jon Kuiper, der Chef des niederländischen Logistikers Koopman, der seine Fahrer noch nach Tarif bezahlt. Dabei versprechen die Richtlinien zur sozialen Verantwortung, denen sich die Autohersteller verschrieben haben, das genaue Gegenteil. So heißt es in der Sozialcharta von Volkswagen, „die Vergütungen, die für eine normale Arbeitswoche gezahlt werden, entsprechen mindestens dem rechtlich gültigen

Von dem Sozialdumping profitieren vor allem die Autohersteller als Großauftraggeber.

und zu garantierenden Minimum“ und „Volkswagen unterstützt und ermutigt ausdrücklich ihre Geschäftspartner, diese Erklärung in ihrer jeweils eigenen Unternehmenspolitik zu berücksichtigen“. Tatsächlich müssten auch die Spediteure in den Verträgen mit den Autofirmen stets die Einhaltung solcher Richtlinien bestätigen, erzählt Kuiper. „Aber da macht man nur ein Kreuz an der richtigen Stelle“, sagt er. „Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist nie entscheidend für die Auftragsvergabe.“

Nicht zufällig trifft man auf den Warteparkplätzen vor den Fabriken von Renault, Fiat, Jaguar-Landover, Volkswagen und BMW sowie deren Tochtermarken Audi, Porsche und Mini in großer Zahl auf die Fahrzeuge aller der Firmen, die ihre Lastzüge von billigen Wanderarbeitern aus dem Osten fahren lassen. Auf Nachfrage versicherten Sprecher von Volkswagen und BMW jedoch, dass von möglichen Rechtsbrüchen und illegalen Praktiken ihrer Transportpartner nichts bekannt sei. Immerhin verspricht Volkswagen, man „gehe allen Hinweisen auf Verstöße gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen konsequent nach“.

Vielleicht sollten die Verantwortlichen Ausflüge auf die Parkplätze vor den firmeneigenen Lieferzentren wagen und mit den dort wartenden Fahrern über deren Arbeitsbedingungen sprechen. Die nötigen Hinweise kämen gewiss.