



Text und Fotos:
Norbert Böwing

Hoffnung auf Harmonisierung

Kaum ein anderes Thema bewegt die Transportbranche derzeit so stark wie die deutliche Zunahme der osteuropäischen Transporter

An dieser Stelle deshalb ein weiteres Interview mit Reinhard Kuhn von der Interessengemeinschaft „KEP-together“. Der Ludwigsburger ist Branchenexperte und Mitglied des Bundesverbandes Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP). Das Gespräch führte TRANSPORTER-Autor Norbert Böwing.

TRANSPORTER: Die Auswirkungen des Preisdumpings sind extrem. Sie haben einen Betrieb in der Nähe von Stuttgart. Ist das auch für Sie spürbar, dass es osteuropäische Firmen gibt, die zu diesen Dumpingpreisen fahren? Und wie wirkt sich das aus?

Reinhard Kuhn: Ganz einfach durch Umsatzrückgang und Preisnachlässe. Möchte man im Geschäft bleiben, dann bleibt nur die Möglichkeit, professionell und glaubhaft zu argumentieren und qualitätsrelevante Aspekte zu nennen. Selten sind die osteuropäischen Firmen die Bösewichte! Ganz klar anzukreiden sind einige große Systemkurierdienste und Frachtenagenturen, die seit geraumer Zeit wissentlich Direkt- und Sondertransporte zu Dumpingpreisen auf dem Markt anbieten, die auf dem Nährboden der Ausbeutung und Gesetzesüberschreitung aufgebaut sind.

TRANSPORTER: Wie bringen Sie es eigentlich Ihren Kunden bei, sich nicht an die osteuropäischen Mitbewerber zu wenden? Ich kann mir schon vorstellen, dass der eine oder andere versucht sein könnte, oder?

Reinhard Kuhn: Unsere Kunden haben aufgrund der Akquisitionen der großen Systemkurierdienste und Frachtenagenturen bereits bemerkt, dass der Einsatz von osteuropäischen Mitbewerbern Einsparungen generieren kann. Ebenso haben diese Kunden aber auch bemerkt,

dass Abweichungen innerhalb der Transportausführung Mehrkosten auf Kostenstellen verursacht. Erhebliche Sprachbarrieren und resultierende Qualitätsdefizite überzeugen unsere Kunden immer noch, auf „alt bewährte Strukturen“ zu vertrauen.



TRANSPORTER: Sie als Unternehmer können kalkulieren und wissen, was geht: Wie schaffen es die osteuropäischen Speditionen überhaupt, mit diesen Preisen zu leben bzw. zu überleben? Das reicht doch kaum, um die laufenden Kosten zu decken?

Reinhard Kuhn: Jeden Tag steht ein Dummer auf ..., sagt ein Sprichwort. Anschaffungskosten, Personalkosten, Wartungskosten etc. sind natürlich nicht homogen innerhalb der EU! Trotzdem fragen sich alle Branchenkenner, wie das funktioniert und wo das Geld für die immer massiver werdenden Flotten aus den „Peripheriestaaten“ eigentlich herkommt. 20.000 Kilometer in einem Monat bedeuten etwa Diesel im Wert von 2.000 €. Innerhalb Europa müssen verstärkt Straßenabgaben und Fahr-/tunnelgebühren auch für kleinere Lkw bezahlt werden. Rechnet man andere Kalkulationselemente mit ein, stellt man schnell fest, dass mindestens 6.000 € Umsatz pro Fahrzeug monatlich eingenommen werden müssen, um überhaupt „im grünen Bereich“ zu sein. Innerhalb der derzeitigen Marktverhältnisse kann

man für einen 4-6-Paletten-Transporter im Schnitt ca. 0,10 - 0,25€ pro Kilometer unter Last abrechnen. Da kommt man nur mit Tricksereien weiter ...

TRANSPORTER: Die Fahrer der osteuropäischen Speditionen leben am Rande der Gesellschaft. Kritiker behaupten längst, sie hausen an unseren Autobahn-Raststätten. Was findet da statt? Ist das am Ende gar Nomadentum?

Reinhard Kuhn: Ganz davon abgesehen, dass maximal ein Wochenende bei verkürzter Ruhezeit im Lkw/Transporter verbracht werden darf, fällt einem schnell auf, dass bedingt durch die bisher in der BRD noch nicht vorhandenen Kontrollen auf den Rast- und Parkplätzen (vgl. Belgien/Luxembourg) einige bedenkliche Grauzonen geschaffen wurden, die es den Transporteuren ermöglichen, mehrere Monate am Stück auf Europas Autobahnen unterwegs zu sein. Die ärmlichen Verhältnisse der Fahrer verlangen nach einer Art Nomadentum; anders könnten diese die Transportaufträge ihrer Auftraggeber gar nicht ausführen. Ähnliche Situationen findet man an den Vorstauparkplätzen größerer Konzerne vor. Man ist automatisch an schlecht ausgestattete Campingplätze nebst schlecht ausgestatteten Campern erinnert...

TRANSPORTER: Macht es für Sie als Kurierunternehmer eigentlich auch Sinn, im Einzelfall mit den osteuropäischen Speditionen zusammenzuarbeiten? Welche Tipps geben Sie Ihren Kollegen? Oder sagen Sie generell: Finger weg davon ...

Reinhard Kuhn: Es haben sich mittlerweile einige wenige dieser Unternehmen auf dem Markt profilieren können. Dies geschah am ehesten dadurch, dass deren Fahrer deutsch und/oder englisch sprechen und die gesamte Struktur der Abwicklung bis hin zum Dokumentenhandling einigermaßen ordentlich abläuft.

TRANSPORTER: Gibt es überhaupt die Chance auf eine Zeit, in der solche Preisdumper eines Tages vielleicht vom Markt verschwunden sein werden? Oder könnte es am Ende noch schlimmer werden?

Reinhard Kuhn: Ich gehe davon aus, dass bulgarische und rumänische Transporteure ähnlich wie polnische Transporteure ihre Preise anpassen müssen. Gesetzliche Harmonisierungsbestrebungen innerhalb der EU werden ein weiteres tun.



TRANSPORTER: Ihr Bundesverband sagt auch, die Politik ist gefordert, endlich Voraussetzungen für Veränderungen zu schaffen. Was muss kommen, um die Situation für Ihre Branche wieder erträglich zu machen? Und warum tut sich da denn nichts?

Reinhard Kuhn: Ich setze große Hoffnung auf die Harmonisierung der nationalen und europäischen Gesetzesstrukturen. Fahrer müssen ihre Wochenenden zuhause an ihrer Meldeadresse verbringen und sich mit einem satellitengestützten digitalen Kontrollgerät innerhalb der EU automatisiert und aufgezeichnet an geltende Sozialvorschriften und Gesetze halten. Der derzeitige Flüchtlingsstrom bewirkt zusätzlich das Abziehen von Personal seitens des Zoll und der Polizei. Somit ist die Kontrolldicke zur Zeit noch gering.

TRANSPORTER: Wir wissen aufgrund unserer Recherchen, dass dieses Geschäft vor allem aufgrund der Kooperationen mit großen inländischen Kurierdiensten boomt. Und das scheint ja auch der Nährboden für noch mehr Billig-Konkurrenz aus dem Osten zu sein, oder?

Reinhard Kuhn: Korrekt! Die großen inländischen Kurierdienste, Systemkurierdienste und Frachtenagenturen, fördern massiv diesen Trend zum Preisdumping mit all seinen Folgen. Natürlich haben wir eine freie Marktwirtschaft, jedoch kann es nicht sein, dass Akquisitionen großer Kurierdienste menschenunwürdige Strukturen und massive Gesetzesübertretungen schaffen, nur um den Zuschlag bei logistischen Ausschreibungen großer Konzerne zu bekommen. Einerseits zeichnen diese Konzerne werbewirksame „Compliance Strukturen“ und „Supplier Code of Conduct“. Andererseits wird dann dieser Verhaltenskodex dem Controlling zu Liebe wissentlich mit Füßen getreten. △

Transportgewerbe
Osteuropäisches Preisdumping – Teil 2
Text und Fotos: Norbert Böwing

Lebensbedingungen sind unzumutbar!



Alltag für die meisten Transporterfahrer aus Osteuropa: Geessen wird im Fahrzeug, wo sie auch leben. Oft sind die Fahrer wochenlang unterwegs und haben kein Zuhause

IN KÜRZE: Osteuropäische Transporter machen dem Transportgewerbe und dem KEP in Deutschland durch Preisdumping große Konkurrenz

Wochenende für Wochenende sammeln sich die Kleintransporter an den Tank- und Rastanlagen. Weil nicht einmal die Lkw-Fahrer mit ihnen etwa zu tun haben wollen, fristen sie dort ein tristes Dasein.



Nein, es geht uns nicht darum, ein Horror-Szenario zu entwerfen! Oder den Teufel an die sprichwörtliche Wand zu malen. Doch die regelrechte Invasion von osteuropäischen Kleintransportern auf deutschen Autobahnen zwingt die deutsche Kurierbranche zusehends in die Knie!

Um es vorweg zu sagen: Obwohl die Zunahme von osteuropäischen Transportern bereits mit dem bloßen Auge wahrzunehmen ist, auf die Unfallzahlen hat sie sich (bislang) noch nicht niedergeschlagen. „Gemessen am tatsächlichen Unfallgeschehen spielen diese Kleintransporter für uns keine Rolle“, beschreibt Polizeihauptkommissar Friedel Kessemeyer von der Wache Herford der Autobahnpolizei in Bielefeld. Diese Feststellung bestätigen auch die Polizeidirektionen Hannover und Braunschweig, die im weiteren Verlauf der A 2 aber ebenfalls beobachten, dass die in Branchenkreisen genannten „Polen-Sprinter“ deutlich auf dem Vormarsch sind. Ein wenig verwundert es dann doch, dass monatliche Laufleistungen von bis zu 20.000 Kilometern, Mogeleyen bei der Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten sowie

die häufige Überladung der Fahrzeuge sich kaum auf das Unfallgeschehen auswirken.

Fehlendes Kontrollgerät macht Überwachung unmöglich

Dass die Fahrer viel zu lange hinter dem Lenkrad sitzen, ist für die Polizei nur sehr schwer nachzuweisen, weil Kleintransporter bis zu 3,5 Tonnen kein digitales Kontrollgerät benötigen. Lediglich Kontrollblätter müssen ausgefüllt werden. Doch die sind mitunter unvollständig bzw. lückenhaft. Weit verbreitet ist es unter den osteuropäischen Fahrern auch, die Kontrollblätter zunächst nur mit dem Bleistift auszufüllen, um sie am Ende des Tages mit den tatsächlich gefahrenen Strecken zu korrigieren. Kommt es zu einer Kontrolle reden sie sich gerne damit heraus, es nicht anders gewusst zu haben. Während die polnischen Fahrer meist alleine unterwegs sind, ist die zunehmende Konkurrenz aus Bulgarien und Rumänien nicht zu übersehen. Nicht selten haben diese Kleintransporter bis zu drei Passagiere an Bord, die sich beim Fahren sogar abwechseln und wochenlang in den Transportern leben. Wer wissen will, wie der trostlose Alltag der Fahrer unterwegs aussieht, braucht nur bestimmte Rasthöfe in der Nähe von Ballungsräumen anzufahren.

Trotz Dumpinglöhnen besteht kein Mangel an Fahrern

Während die Dumpinglöhne der Osteuropäer dem inländischen Express- und Kuriergewerbe längst starke Existenzsorgen bereiten (siehe auch Ausgabe 3/2016 der TRANSPORTER und das Interview in diesem Heft) ist ein Ende des ruinösen Preiskampfes nicht in Sicht. So sieht es zumindest Andreas Schumann vom Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP) mit Sitz in Berlin: „Für einen polnischen Fahrer sind 400 Euro bis 500 Euro im Monat viel Geld. Und selbst wenn er den harten Job nicht mehr will, finden sich noch am selben Tag genügend andere Fahrer, die seine Arbeit bereitwillig



Endstation Rasthof. Nach Feierabend wird oftmals deutlich, welche Mengen von Kleintransportern aus Osteuropa mittlerweile unterwegs sind. Sie kommen aus nahezu allen osteuropäischen Ländern, sprich von Weißrussland bis Polen



annehmen“. Vor allem der Umstand, dass die zunehmende Konkurrenz der Fahrer aus Bulgarien und Rumänien für noch weniger Geld unterwegs ist, lässt nach Ansicht von Schumann erkennen, dass das Ende der Spirale noch lange nicht erreicht ist. Schumann wirkt resigniert: „Unsere Mitgliedbetriebe haben keine Chance, sich zu wehren. Sie müssen tatenlos dabei zusehen, wie sie platt gemacht werden“. Dieser Umstand wiege umso schwerer, weil die Verflechtung internationaler Kurierdienstleister mit ihren nationalen Tochtergesellschaften „kleinen und sauber arbeitenden deutschen Kollegen“ nur geringe Überlebenschancen lasse.

Im Gewerbe löst eine Billig-Nation die andere ab

Wie in der letzten Ausgabe der TRANSPORTER schon geschildert, haben die meisten der osteuropäischen Kleintransporterfahrer unterwegs kaum genügend Geld, um regelmäßig eine Raststätte aufzusuchen. Entweder rüsten sie sich schon in der Heimat mit genügend Proviant aus, oder sie steuern Supermärkte an. Oft stehen die Transporter aber tagelang an Rastanlagen, um dort auf neue Aufträge bzw. Touren zu warten. Die Lebensbedingungen sind also unzumutbar. Als Verkehrspsychologe betrachtet auch Dr. Christian-Oliver Monschau von der Dekra die krassen Arbeitsbedingungen der Fahrer kritisch: „Wir haben es hier mit einer gewissen Form der Verelendung zu tun. Teilweise vegetieren die Fahrer auf den Rasthöfen vor sich hin, ohne Geld für eine vernünftige Nahrung oder eine Dusche zu haben. Natürlich fehlen ihnen auch die menschlichen Kontakte, weil ihre Familien weit weg sind. Dabei gibt es sogar Einzelfälle, wo die Fahrer vor lauter Vereinsamung ihren Frust im Alkohol ertränken“. Ein Ende dieser Misere ist laut Monschau aber nicht in Sicht, weil im internationalen Speditionsgewerbe eine Billig-Nation die andere ablöst. „Gibt es in einem Land sozialere Arbeitsbedingungen, rutscht automatisch das nächste Land nach. Folge ist, dass es immer wieder Menschen gibt, die für ganz wenig Geld fahren, aber letztendlich die Verlierer sind“, so Dr. Monschau. Δ



Die Auftragsvergabe erfolgt meistens online. Doch bevor die nächste Tour startet, müssen die Fahrer oft tagelang auf einen Auftrag warten. Und wenn sie erst einmal unterwegs sind, lauern viele Risiken. Mit Pannen rechnen zum Beispiel die wenigsten

