

„Die machen uns fertig“

Noch vor Monaten wurde die wachsende Zahl von osteuropäischen Transportern von vielen belächelt. Doch mittlerweile schlägt sogar der Bundesverband Kurier-Express-Post-Dienste Alarm! Tausende von Kleintransportern, vor allem aus Polen und Rumänien, tummeln sich auf der Autobahn und sorgen in der Branche für einen ruinösen Preiskampf. Ein Situationsbericht

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



Tagelange Mammuttouren auf der Autobahn. Häufig so lange, bis der Tank leer ist. Das gehört mit zum harten Alltag vieler Transporterfahrer aus Osteuropa



Mittlerweile springt die wachsende Zahl von osteuropäischen Kleintransportern jedem ins Auge. Egal, auf welcher Autobahn man unterwegs ist – sie sind einfach überall! Schaut man auf die Kennzeichen der Transporter mit den markanten Topsleepern, so wird vor allem die polnische Dominanz deutlich. An den Wochenenden campieren die Fahrer meistens an Tank- und Rastanlagen. Sie reinigen ihre Fahrzeuge oder schlafen mit zugezogenen Gardinen. Dabei fällt auf, dass sie sich selten in der Nähe zu Lkw-Fahrern aufhalten, denn die Trucker-Kollegen mögen sie nicht sonderlich. Vorbei sind die Zeiten, wo die Ware, die die Transporterfahrer an Bord haben, als Rückfrachten auf ihren Aufliegern lagen. Die „Polen-Sprinter“, wie sie genannt werden, gelten als aggressive

Preisdumper, die allen, die mit dem Transport von Waren über weite Strecken ihr Geld verdienen, das Leben noch schwerer machen. Am Rasthof in Bottrop treffe ich auf einen Kurierunternehmer aus dem Münsterland, der nur noch mit dem Kopf schüttelt: „Die machen uns fertig! Sie fahren von Münster aus für zweihundert Euro nach Norwegen oder nach Österreich. Bei solchen Preisen kann keiner mithalten.“

Fahrer sparen sich Geld für Toilettenbenutzung

Das Geld für den regelmäßigen Besuch von Rastanlagen haben die meisten osteuropäischen Transporterfahrer nicht. Mit Gaskochern, die sie alle dabei haben, werden sie zu reinen Selbstversorgern. Unweigerlich führt dies dazu, dass in ihren engen Kabinen Lebensmittel und Wasservorräte lagern. Konservendosen liegen sogar im Handschuhfach. Selbst regelmäßiges Duschen scheint der reine Luxus zu sein. Ich werde unweigerlich Zeuge, wie kurz nach sechs Uhr am Morgen eine Klofrau an einer Tank- und Rastanlage unweit von Bremen fürchterlich tobt. Zwei polnische Transporterfahrer sind über das Drehkreuz der Sanitäreinrichtung gesprungen, um sich die 70 Cent für die Benutzung der Toilette zu sparen. „Das habe ich hier mindestens zehn Mal am Tag. Und wenn man die Männer darauf anspricht, dass es Geld kostet, tun sie entweder so, als ob sie nichts verstehen oder aber sie sagen, dass sie nicht bezahlen können.“ Situationen wie diese machen deutlich, dass das Leben auf der Straße auch für die Osteuropäer kein Zuckerschlecken ist. Der tägliche Kampf ums Überleben führt dazu, dass sie eigentlich mit nichts und niemandem etwas zu tun haben wollen.





Anstehen und warten auf neue Touren. Blick auf den sog. „Transporterstrich“ bei Bremen. Hier kommen die meisten Fahrzeuge aus Rumänien. Aber auch Fahrer aus Weißrussland warten auf Aufträge



Bis zu 20.000 Kilometer im Monat sind ganz normal

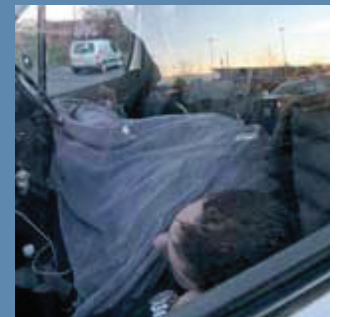
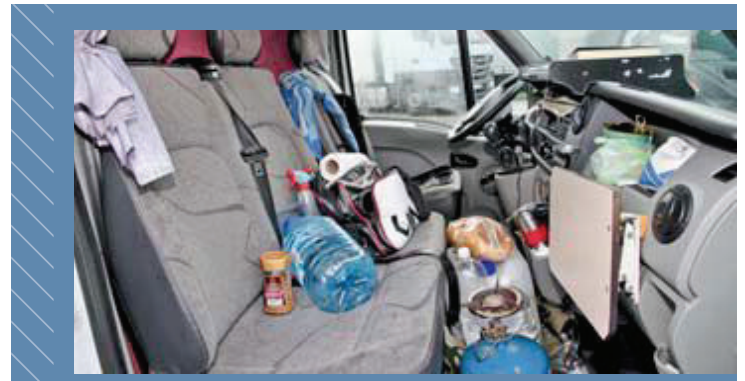
Wer mehr über die Geschäftspraktiken der osteuropäischen Kurierbranche wissen will, muss Zeit mitbringen. Viel Zeit sogar. Doch auch wenn es zunächst schwierig erscheint, man kommt mit den Fahrern durchaus ins Gespräch. Eine Einladung zum Kaffee nehmen die meisten gerne an. Kostet ja nix ... „Ich mach das jetzt seit vier Jahren und komme in guten Monaten auf 700 Euro“, erzählt der 34-jährige Aleks. Was er nicht weiß, ist, dass ich die Spielregeln des Gewerbes längst kenne. Die Fahrer sitzen monatlich bis zu 20.000 Kilometer hinter dem Lenkrad und schaffen es nicht selten, innerhalb einer Woche ganz Europa zu durchqueren. Vernetzt sind sie untereinander alle mit Laptop und Smartphone. Darüber kommen dann auch die Aufträge. Und damit ihr gnadenloses Dumpinggeschäft zumindest wirtschaftlich halbwegs einen Sinn macht, gibt es Knotenpunkte im gesamten Bundesgebiet, wo Frachten von einem Transporter auf den anderen umgeladen werden. Meistens nachts, wenn niemand etwas mitbekommt. Denn die Kontrolleure von Polizei, BAG oder Zoll hassen Aleks und seine Kollegen wie der Teufel das Weihwasser. Aleks weiß ganz genau worüber er spricht: „Die wollen immer alles wissen. Das ist nicht gut.“

Rumänen untergraben die Dumpingpreise sogar noch

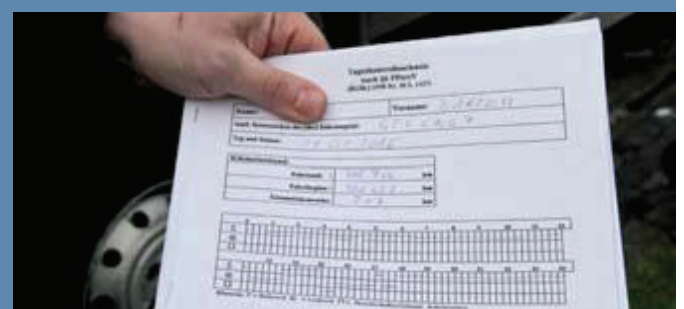
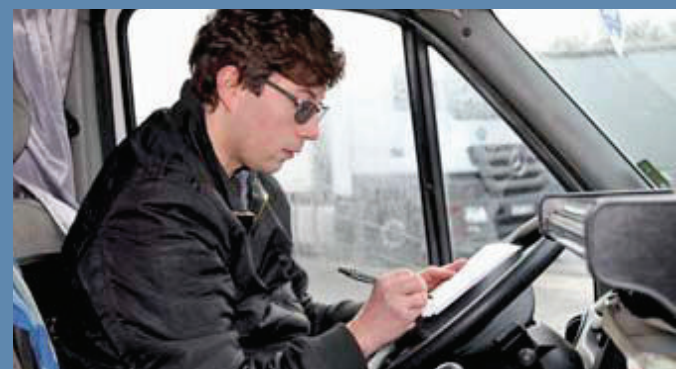
Das Problem ist, dass die Fahrer viel zu lange hinter dem Lenkrad sitzen und deshalb unweigerlich ein Sicherheitsrisiko für andere darstellen. Doch das lässt sich kaum nachwei-



Wohnzimmer und Schlafzimmer zugleich. In den Alkoven ist nur wenig Platz. Kaum vorzustellen, dass sich hier manchmal bis zu drei Fahrer diesen engen Platz über mehrere Wochen teilen müssen



Leben und wohnen in einem Kleintransporter. Und das oft für mehrere Wochen am Stück, wenn es kreuz und quer durch ganz Europa geht. Um die Touren nach dem Gesetz zu dokumentieren, genügen handschriftliche Aufzeichnungen. Im polizeilichen Jargon werden diese Fahrtenbücher deshalb einfach „Lügenbücher“ genannt. In den wenigsten Fällen entsprechen die Aufzeichnungen der Wahrheit



Meist campieren die Fahrer der osteuropäischen Kleintransporter an den Tank- und Rastanlagen entlang der Autobahn. Bei den Fahrerkollegen aus den Trucks sind die Transporterfahrer unbeliebt, weil sie ihnen aufgrund des Preisdumpings oftmals die Rücktouren nehmen



sen. Kleintransporter bis zu 3,5 Tonnen brauchen kein digitales Kontrollgerät. Die Fahrer müssen lediglich Kontrollblätter per Hand ausfüllen, die aber oft fern jeglicher Realität sind. „Lügenblätter“ werden sie deshalb von den kontrollierenden Beamten genannt, die allerdings kaum Möglichkeiten haben, die krassen Verstöße zu beweisen. Und wer sich in dieser Branche über die Arbeitsbedingungen beschwert, wird ersetzt oder durch tagelanges Rumstehen an einem Rasthof bestraft. Die Situation der polnischen Fahrer ist extrem. 20 Stunden Fahrzeit am Tag sind keine Seltenheit! Doch es kommt noch schlimmer. Längst spüren auch die polnischen Fahrer die zunehmende Konkurrenz durch rumänische Speditionen, die versuchen, ihnen beim Preis für die europaweiten Touren das Wasser abzugraben. Und um den Schlaf als Unterbrechung der Fahrzeiten noch auszuklammern, sind die Rumänen nicht selten zu zweit oder sogar zu dritt in den Trans-

portern unterwegs. Der Hintergrund, weshalb die Rumänen in diesem Geschäft so aggressiv vorgehen, ist schnell erklärt. Die Lebensbedingungen dort sind extrem. Und wer als Fahrer 400 Euro im Monat nach Hause bringt ist in der Heimat ein Held.

Vernetzung mit internationalen Kurierdiensten

Doch auch diese Helden leben am Abgrund. Zumindest, wenn man sie in aller Hergottsfürhe antrifft. Unweit des „Bremer Kreuzes“ an der A 1 gibt es ein Gewerbegebiet, wo rumänische Transporterfahrer Schlange stehen. Hier warten sie auf Aufträge, können sich aufgrund der Preise und ihrer Vernetzung mit internationalen Kurierdiensten aber sicher sein, am nächsten Morgen den Zuschlag zu erhalten. Das mag auch der Grund sein, weshalb sie eigentlich nicht wollen, dass sie fotografiert werden. Doch meine guten Worte scheinen zu helfen. Oder ob es der frische Kaffee an einem Autohof ist, den ich ihnen bereitwillig anbiete? Tatsächlich kommen sie alle mit. Ob sie mich überhaupt verstehen? Ich weiß es nicht, aber einige scheinen zumindest ein wenig englisch zu sprechen. Und als ich ihnen dann auch noch ein Exemplar der TRANSPORTER in die Hand drücke, scheinen sie mich zumindest als jemanden zu akzeptieren, der ihnen nichts Böses will. Will ich auch nicht. Ich will nur wissen, wer ihre Auftraggeber sind und mit ihnen ins Gespräch kommen.



Unterwegs extreme Arbeits- und Lebensbedingungen

Ich bin hartnäckig. Doch die Namen von Kunden und Auftraggebern, für die die rumänischen Transporterfahrer regelmäßig unterwegs sind, bleiben absolut tabu. Fest steht aber, dass alle etwas mit dem Thema Auto zu tun haben. Denn es geht um Frach-



Normalität am Abend. Die Transporter parken dicht nebeneinander, kommen aber oft aus den unterschiedlichsten Ländern. Kaum vorzustellen, wie weit die Touren sind. Bis zu 20.000 Kilometer im Monat sind keine Seltenheit. Trotzdem bleibt für die Fahrer kaum etwas übrig



ten, die regelmäßig just-in-time von einem Fließband zum anderen gebracht werden müssen. Irgendwo in Europa. Und das kistenweise. „Automotive“, höre ich immer wieder. „Alles automotive“. Einige der rumänischen Transporter haben nicht einmal einen Topsleeper. Also schlafen die Fahrer unterwegs entweder in der Kabine oder im Laderaum. Bei Wind und Wetter. Dort sitzen sie auch zusammen, wenn sie ausnahmsweise mal nicht fahren. Was ist das für ein Leben? Derselbe Arbeits- und Lebensbedingungen haben sich neben den extremen Dumpingpreisen inzwischen auch beim Bundesverband Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP) in Berlin herumgesprochen. „Es ist ein Skandal, was dort abgeht“, sagt Vorsitzender Andreas Schumann im Gespräch mit der TRANSPORTER. „Vielen unserer Mitgliedsbetriebe geht die Situation längst an die Substanz.“ Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) mit Sitz in Frankfurt, bezeichnet die osteuropäischen Transporter sogar als „rollende Särge“. Schmidt: „Der einzige Unterschied zum richtigen Sarg ist, dass es oben eine Luke gibt, aus der man herauschauen kann.“ Δ

In der nächsten Ausgabe der TRANSPORTER erfahren Sie mehr darüber, warum es trotz geltender Gesetze und vereinbartem Mindestlohn so schwierig ist, die Situation für inländische Kurierdienste zu verbessern.



Während viele inländische Kurieranbieter zuverlässige Direktfahrten anbieten, arbeitet die osteuropäische Konkurrenz anders bzw. oft auch unseriös. Vielfach werden die Frachten in der Nacht an Tank- und Rastanlagen umgeladen. Nur so lassen sich Synergien herstellen. Davon dürften allerdings nur die wenigsten Auftraggeber tatsächlich etwas wissen



Ein rumänischer Transporterfahrer, der für einen Stundenlohn von zwei Euro unterwegs ist, hat Feierabend. Das Abendbrot bereitet er sich auf dem Auflieger zu. Direkt daneben lagert die Fracht, die nach Bremen muss. Eigentümer der Transportboxen ist ein großer deutscher Automobilhersteller. Doch der weiß garantiert nicht, dass internationale Kurieranbieter die Aufträge für die internationalen Touren für „kleines Geld“ an die osteuropäische Billigkonkurrenz abgeben



Text und Fotos:
Norbert Böwing

Situation geht an die Substanz!

Bedrohung des deutschen Transport- und Kuriergewerbes durch osteuropäische Kleintransporter



Die Situation ist angespannt und geht an die Substanz! Die rasant steigende Zahl an Transportern aus Osteuropa bedroht auch das deutsche

Transport- und Kuriergewerbe. Eine extreme Konkurrenzsituation, der viele inländische Unternehmen schon lange nicht mehr standhalten können. TRANSPORTER-Autor Norbert Böwing sprach darüber mit Reinhard Kuhn aus Ludwigsburg bei Stuttgart. Er ist Vorsitzender der Interessengemeinschaft „KEP-together“ und Mitglied des Bundesverbandes der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP).

TRANSPORTER: Herr Kuhn, die zunehmende Zahl von Kleintransportern mit osteuropäischer Herkunft ist mehr als augenfällig und für Ihre Branche beängstigend. Wie leben diese Fahrer, wenn sie unterwegs sind?

Reinhard Kuhn: Ich als Branchenkenner kann sagen, dass die Fahrer unter absolut menschenunwürdigen Bedingungen als sog. „Autobahnnomaden“ innerhalb der EU unterwegs sind. Es gibt keine geregelten und geordneten Ruhepausen, keine ordentlichen Wochenendruhezzeiten am Heimatort, geschweige denn ein richtiges bequemes und erholsames Bett. Die wenigsten dieser Fahrer haben das nötige Spesengeld, um sich gemäß der Berufskraftfahrerrichtlinien unterwegs gesund und ausgewogen zu ernähren. Gesamtfahr- und Einsatzzeiten von mehr als zwei Monaten ohne Unter-

brechung sind keine Seltenheit. Soziale Kontakte mit Familie und Freunden sind eigentlich nicht vorhanden.

TRANSPORTER: Bis zu 20 Stunden Lenkzeit am Tag, nicht selten 20.000 Kilometer im Monat ...

Reinhard Kuhn: Eigentlich ist die Rechnung einfach, denn bei 56 erlaubten Einsatzstunden pro Woche und 90 Stunden pro Doppelwoche können im Monat maximal 180 bis 200 Stunden gefahren werden. Das bedeutet, dass diese Fahrer, vorausgesetzt sie halten sich an die in Europa geltenden Lenk- und Ruhezeiten, pro Arbeitsstunde im Schnitt 100 – 115 km zurücklegen. Geht man von Verteilzeiten, Be- und Entladungen, Stauzeiten und anderen Widrigkeiten aus, können diese Kilometermonatsleistungen nur durch massive Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeiten durchgeführt werden. Der gute Fahrer kann dabei nur mit erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen und massiver Einschränkung seiner Konzentrationsfähigkeit unterwegs sein. Fehlreaktionen, vielschichtige Erkrankungen von Körper und Geist und Unfälle sind die zwangsläufige Folge.

TRANSPORTER: Wäre aus Ihrer Sicht vielleicht die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes die Lösung?

Reinhard Kuhn: Die Einführung des digitalen Kontrollgerätes ab 2,8 t ist die einzige vernünftige Alternative, um diesen Missständen zu begegnen. Das digitale Kontrollgerät sollte innerhalb der gesamten EU satellitengestützt und automatisiert ohne Manipulationsmöglichkeiten ausgelesen werden. Verstöße würden elektronisch erfasst und könnten EU weit geahndet und in bereits vorhandenen Registern gespeichert werden.

TRANSPORTER: Wie schaffen es die polnischen oder rumänischen Auftraggeber, immer wieder neue Fahrer zu rekrutieren?

Reinhard Kuhn: Die sozialen Unterschiede innerhalb der EU sind derart extrem, dass stets Nachwuchs vorhanden ist, der von regeltem Lohn träumt. Mit 300 bis 400 Euro im Monat ist ein osteuropäischer Fahrer in der Heimat der „Held“ und findet schnell Nachahmer.

TRANSPORTER: In der Szene sagt man, dass innerhalb der osteuropäischen Fahrerschaft ein Wechsel stattfinden wird. Die Rumänen werden die Polen verdrängen. Warum eigentlich?

Reinhard Kuhn: Seit dem 1.1.2012 sind die Kabotagebeschränkungen für Bulgarien und Rumänien verstrichen. Man kann somit sagen, dass diese Staaten noch innerhalb dieses Anpassungsvorganges sind, ergo billiger sind und eher Zuschläge innerhalb der ruinösen europäischen Preiskämpfe bekommen.

TRANSPORTER: Auch in Ihrem Gewerbe gilt hierzulande der Mindestlohn von 8,50 Euro. Was empfindet man in Ihrer Branche, wenn man weiß, dass es osteuropäische Fahrer gibt, die für unter 2,00 Euro in der Stunde fahren?

Reinhard Kuhn: Das Mindestlohngesetz ist leider noch in einer recht frühen Entwicklungsphase. Anhand des derzeitigen Status Quo, dass es innerhalb der BRD für EU-Ausländer nicht im Transitverkehr durch die BRD anzuwenden ist, ist anhand der nicht vorhandenen Kontrolldichte Tür und Tor für Betrügereien offen. Unsere Branche sieht daher die Felle davonschwimmen. Ordentliche Entlohnung bei sozialer Perspektive ist so kaum noch umzusetzen.

TRANSPORTER: Nun könnte man ja auch sagen: Wir leben in einem vereinigten Europa, warum gilt der Mindestlohn nicht auch für die osteuropäischen Fahrer, wenn sie hier unterwegs sind? Woran scheidet das in der Praxis?

Reinhard Kuhn: Das Mindestlohngesetz gilt in Deutschland, jedoch nicht im Transitverkehr durch Deutschland. Vertragsverletzungsverfahren im Bezug auf Transit-/grenzüberschreitenden Landverkehr sind innerhalb der EU, bezogen auf das deutsche Gesetz, noch nicht entschieden. Bisherige Kontrollen haben sich somit meist auf deutsche Unternehmen beschränkt. Die geltende Devise: „Wo kein Kläger, da kein Richter“...



TRANSPORTER: Kann denn tatsächlich jeder Kurierfracht einmal quer durch Europa fahren? Und warum ist es für die beteiligten Speditionen aus Osteuropa so einfach, mit dieser Billiglohnmaschine auch hierzulande durchzukommen?

Reinhard Kuhn: Innerhalb der Gesetzgebung zum Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sind alle Transporte mit Fahrzeugen bis 3,49 t von Führerscheininhabern der Klasse B und höher durchführbar. Somit kann wirklich jeder Führerschein-Inhaber Transporte bis 3,49 t durchführen. Der Nachwuchs aus Osteuropa steht Schlange.

TRANSPORTER: Von einem Land ins andere, um Waren zu transportieren. Eigentlich kein Problem für Transporterfahrer, sollte man denken. Aber dann passiert etwas, was eigentlich nicht passieren darf. Waren werden, um zusätzlichen Profit zu erzielen, von einem Transporter auf den anderen umgeladen. Darf das eigentlich sein?

Reinhard Kuhn: Wer will das kontrollieren? Die Kunden bezahlen immer weniger für echte Direkttransporte ohne zusätzliche Gefahrentübergänge mit höchstem Verantwortungsgrad. Solange bei den unprofessionellen Umladungen auf Parkplätzen nichts passiert, wird selten nachgehakt. Mir liegen bereits einige Nachweise vor, dass zugesagte Direkttransporte umgeladen wurden. Beweis sind die unterschiedlichen KFZ-Kennzeichen auf den Frachtbriefen bei Abholung und Anlieferung. Ebenso sind mir Fälle bekannt, bei denen Ware bei der Umladung beschädigt wurde und erhebliche Mehrkosten für den Kunden entstanden. △