

# Die unaufhaltsame Osteuropäisierung der Autobahn

Von Birger Nicolai, Tönning | Veröffentlicht am 11.05.2016 | Lesedauer: 8 Minuten



Lkws auf der A12 in Brandenburg

Quelle: picture-alliance/ ZB

Deutsche Spediteure haben auf vielen Strecken keine Chance. Sie finden keine Fernfahrer und wenn, sind sie zu teuer. Polnische Billig-Rivalen profitieren. Und der Mindestlohn verhindert es nicht.

**T**hies Anhalt ist Dithmarscher. Ein Mann, ein Wort, gilt zwischen Heide und Husum an der Nordsee als Umgangssart. Anhalt leitet in zweiter Generation eine mittelständische Spedition, seine 270 Lkw-Fahrer arbeiten zum Teil schon seit Jahrzehnten in dem Familienbetrieb. Der Chef ist offen zu ihnen.

„Unser Geschäft verändert sich. Ein deutscher Spediteur muss heute keine 1000 Kilometer mehr geradeaus fahren“, sagt der Firmeneigentümer. Bei einfachen Angeboten für eine Tour über lange Distanzen könne er sich nicht mit Osteuropäern messen. Stattdessen müsse er sich etwas anderes einfallen lassen.

Mit durchschnittlich rund 2500 Euro Bruttolohn plus Spesen für seine Lkw-Fahrer kann Anhalt nicht gegen ein paar Euro Stundenlohn der Konkurrenten aus Bulgarien, Rumänien oder einem der baltischen Länder antreten. Transporte von Rampe zu Rampe sind für deutsche Mittelständler zumindest auf langen Strecken nicht mehr wirtschaftlich zu machen, meint der Firmenchef. „Davon müssen wir uns verabschieden. Wir können das nicht darstellen“, sagt Anhalt.

Transportaufträge auf Fernstrecken von und nach Deutschland sind fest in der Hand ausländischer Fuhrunternehmer oder deutscher Subunternehmer mit ausländischen Fahrern. In diesen Firmen kommt zum Beispiel ein ungarischer Trucker auf etwa 1300 Euro Monatslohn – etwa die Hälfte des deutschen Niveaus.

## **Jeder siebte Kilometer wird von polnischen LKW gefahren**

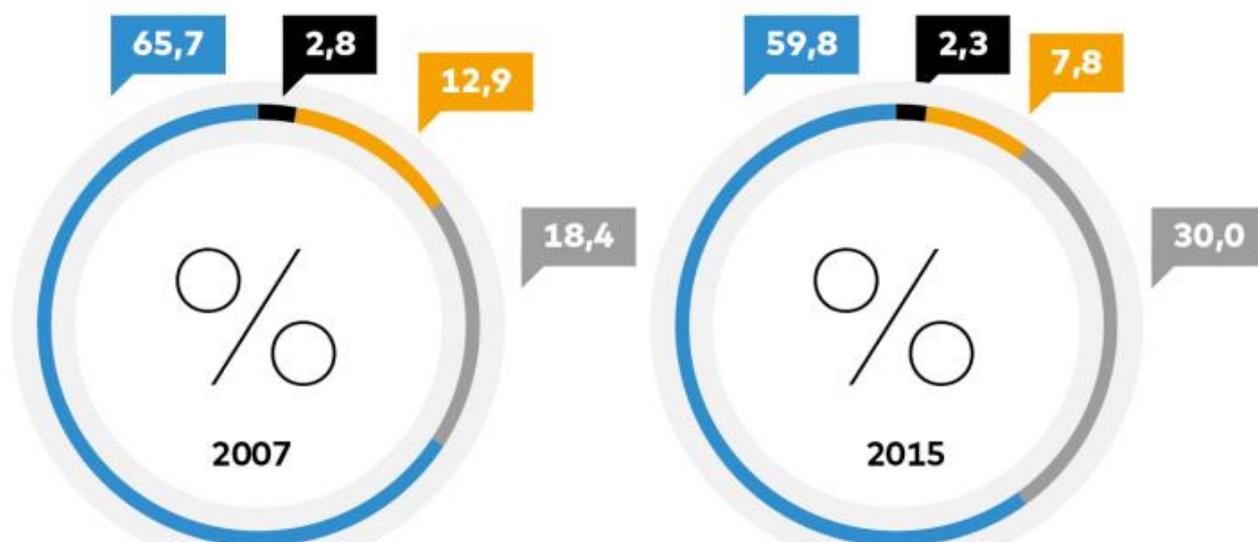
Den Beleg für diese Entwicklung liefert die Statistik, abzulesen ist sie an den Mautkilometern auf deutschen Autobahnen und Landstraßen. Dort steigt der Anteil ausländischer Lkw aus Billiglohnländern rasant: Befanden sich im Jahr 2007 unter den Kennzeichen 18 Prozent Fahrzeuge aus den zuletzt der EU beigetretenen Ländern, waren es Ende 2015 bereits 30 Prozent.

Gemeint sind die drei baltischen Staaten sowie Polen, Slowakei, Tschechien, Slowenien, Ungarn, Malta und Zypern, die im Mai 2004 zur EU gekommen sind. Danach folgten noch Rumänien, Bulgarien sowie Kroatien. Diese Trucker fahren durch Deutschland und beliefern hier Fabriken, Großhändler oder auch Supermärkte.

In den Seehäfen ist es das gleiche Bild: Lkw-Trailer, die in einem deutschen Hafen stehen und für eine weite Reise vorgesehen sind, holt heute kein deutscher Fuhrunternehmer mehr ab. Diese Transportgeschäfte machen Firmen aus den EU-Beitrittsländern ab dem Jahr 2004. Dagegen sank in dem Zeitraum von 2007 bis 2015 der Anteil der 15 EU-Stammländer an den Mautkilometern von 13 Prozent auf weniger als acht Prozent. Deutsche Speditionen sind in der Mautstatistik von 66 Prozent auf knapp 60 Prozent abgerutscht. Der Trend setzt sich fort: Im ersten Quartal 2016 ging es für sie noch einmal um zwei Prozentpunkte nach unten.

nach Herkunftsregion der Lkw in Prozent

— Deutschland — Nicht-EU — Alte EU-Länder — EU-Länder mit Beitritt ab 2004



Quelle: Infografik Die Welt

Schaut man auf die einzelnen Länder, ergibt sich diese Rangfolge: Jeder siebte Mautkilometer wird von polnischen Lkw gefahren. Auf den Plätzen dahinter stehen Tschechen, Rumänen, Ungarn, Slowaken und Litauer aus den Beitrittsländern ab 2004. Der Trend geht eindeutig nach Osten. „Alle zehn Jahre verschiebt sich die Grenze um ein Land“, sagt Mathias Krage, der Familienunternehmer und zugleich Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes ist.

## Gleicher Trend in Nachbarländern

Auf polnische Fuhrunternehmer folgten Ukrainer, Russen und Weißrussen als Auftragnehmer. Doch anders würde seiner Meinung nach das Transportgewerbe gar nicht mehr rollen. Nur mit diesen Fuhrparks und diesem Personal gebe es noch ausreichende Kapazitäten. „Ohne die Osterweiterung der Europäischen Union würde der Transport bei uns gar nicht mehr klappen, oder aber vieles wäre deutlich teurer“, sagt Cheflobbyist Krage.

In den Nachbarländern ist der Trend der gleiche: In Skandinavien ist der Fernverkehr in der Hand von Fahrern aus den baltischen Ländern Litauen, Estland oder Lettland. In Polen sieht man Lkw-Fahrer aus der Ukraine die Versorgung im Land übernehmen, weil polnische Trucker im Ausland mehr Geld verdienen können. Das ist ein Grund dafür, warum wiederum in Großbritannien Fahrer aus Polen den Langstreckenverkehr übernehmen.

„In Großbritannien verlässt seit Jahren schon kaum ein Lkw mit einem britischen Fahrer mehr das Land, die finden dort ausreichend Arbeit“, sagt Krage, der zusammen mit seinem Bruder einen Familienbetrieb in zweiter Generation verantwortet. Genau diese Entwicklung zeigt sich jetzt auch in Deutschland. Lange Distanzen werden von Billig-Spediteuren aus den EU-Beitrittsländern übernommen, Aufträge für technisch oder organisatorisch aufwendige Transporte landen dagegen noch bei nationalen Fuhrunternehmern.

Mautkilometer von Januar bis März in Prozent



Quelle: Infografik Die Welt

Dieser Unterschied hat – entgegen manchem Vorurteil – kaum mehr etwas mit dem Zustand der Fahrzeugflotten osteuropäischer Fuhrunternehmer zu tun. Denn die Fahrzeuge sind längst keine anderswo ausrangierten Schrottkisten mehr. Zur Modernisierung der Flotten haben einerseits die teuren Zuschläge bei der Maut in Deutschland für den Schadstoffausstoß veralteter Diesellaster beigetragen. Andererseits wollen die ausländischen Fahrer es auch nicht riskieren, bei einem technischen Ausfall mit ihrem Fahrzeug in einer teuren deutschen Lkw-Werkstatt zu landen.

## Rundreise mit Orangensaft

Dennoch gilt der Trend, dass das mittelständisch geprägte Transportgewerbe in Deutschland besser ins Geschäft kommt, je komplexer ein Auftrag ist. Transporte mit Vorprodukten etwa für die Lebensmittelindustrie gehören dazu. Denn deren Lagerbestände werden immer weiter verringert. „Unsere Kunden aus der

Lebensmittelindustrie können es sich gar nicht leisten, trockenzulaufen“, sagt der Dithmarscher Unternehmer Anhalt.

Die Hersteller bräuchten Verlässlichkeit und Fachwissen aufseiten des Lkw-Fahrers und der Spedition. An derart anspruchsvolle Transporte mit teurem Gerät – ein Tanklastwagenanhänger kostet mehr als 100.000 Euro – kommt die Billigkonkurrenz nicht so leicht heran.

Der norddeutsche Mittelständler ist ein gutes Beispiel dafür: Quer durch Europa sind Fahrer in einem der 250 metallicblauen Lkw von Anhalt mit Rohstoffen für Lebensmittelhersteller oder die Chemieindustrie unterwegs. Eine typische Rundreise könnte ins Elsass führen, wo ein Trucker Flüssigzucker aus einer Zuckerfabrik lädt, der für die Schwartauer Marmeladenwerke in Lübeck bestimmt ist.

”

BEI UNS HERRSCHT FAHRERMANGEL. DESHALB SETZE ICH MEINE LKW-FAHRER DORT EIN, WO ES SICH DAS GESCHÄFT FÜR UNS AUCH LOHNT

**THIES ANHALT,**  
Spediteur

In Schleswig-Holstein wiederum nimmt der Anhalt-Lkw Milch für einen Lebensmittelbetrieb in den Niederlanden auf. Dort angekommen, füllt er Orangensaftkonzentrat in seinen Tank und fährt ihn zu einem Abfüller des Discounters Lidl nach Baden-Württemberg. Von dort ginge es dann wieder ins benachbarte Elsass.

## Typisch deutsche Namen

Doch die Aufgaben und Probleme der deutschen Transportbranche liegen nicht allein in der Spezialisierung und im Preiswettbewerb. Vielmehr fehlt in westlichen Ländern wie Deutschland oft das Personal. „Bei uns herrscht Fahrermangel. Deshalb setze ich meine Lkw-Fahrer dort ein, wo sich das Geschäft für uns auch lohnt“, sagt Mittelständler Anhalt.

Weil er dringend Nachwuchsfahrer braucht, hat der Firmenchef an seine

Tanklastwagenanhänger auffallende Sprüche schreiben lassen: „Hallo Peter, sehen wir uns später?“, ist dort zu lesen. Eine Telefonnummer fordert dazu auf, sich direkt in der Firmenzentrale zu melden.

„Wir wollen deutsche Bewerber ansprechen“, erklärt Anhalt die Auswahl der Vornamen. Natürlich könne er sich in ein paar Jahren auch für Namen aus Polen oder anderen Ländern auf der Werbung entscheiden, aber heute sei das nicht der Fall.

Den Fahrermangel hat der Wegfall der Wehrpflicht mit ausgelöst: In den Zeiten des Wehrdienstes hat die Bundeswehr jedes Jahr zwischen 10.000 und 15.000 Lkw-Fahrer ausgebildet, die jetzt in der Branche als Berufsnachwuchs schmerzlich vermisst werden. Bislang schafft es das Gewerbe lediglich, die Zahl durch eigene Fahrerausbildung auszugleichen.

## **Der Problem mit dem Mindestlohn**

Da aber derzeit rund 30.000 Lkw-Fahrer im Jahr aus Altersgründen den Beruf aufgeben, bleibt eine große Lücke bestehen. Der Fahrerberuf gilt als unattraktiv, die Arbeitszeiten lassen ein Familienleben kaum zu. Oft genug zahlen Firmen einem Kandidaten jene 5000 bis 6000 Euro, die für einen Lkw-Führerschein heutzutage notwendig sind.

Der Druck in dem Gewerbe auf die Kosten ist groß. Die Hoffnung, dass der deutsche Mindestlohn die Konkurrenzsituation verändern würde, hat sich für die Unternehmer nicht erfüllt. Zwar gilt die Lohnuntergrenze von aktuell 8,50 Euro für nationale wie internationale Fuhrunternehmer, sie wird nur bei ausländischen Fahrern derzeit nicht von den Behörden überprüft. Wegen anhängiger Klagen aus EU-Beitrittsländern vor dem Europäischen Gerichtshof wird das Gesetz derzeit nicht angewandt.

„Bei einem Fahrer aus Moldawien oder Rumänien kann niemand den Mindestlohn kontrollieren“, sagt Verbandschef Krage. Selbst wenn deutsche Kontrolleure an dessen Firma herankämen, würde das nichts ändern. Dann würde der deutsche Mindestlohn eben für die Arbeitszeit in Deutschland gelten, der Verdienst des ausländischen Fahrers im Heimatland wäre entsprechend niedriger. „Ein Subunternehmer zahlt, was er zahlen will“, sagt Krage.

## Das „Platooning“-Prinzip

Auf Rosen gebettet ist die deutsche Transportbranche ohnehin nicht: Eine Firma mit einer Umsatzrendite nach Steuern von ein bis zwei Prozent gilt schon als erfolgreich geführt. In großen Konzernen sieht es noch düsterer aus: Branchenführer DHL hat im Frachtgeschäft zuletzt Verluste eingefahren, dem Rivalen Schenker soll es nicht viel besser ergehen. Das ist der Hauptgrund, warum die Bahntochter abgetrennt und eventuell an die Börse gebracht werden soll.

Die Verhältnisse im europäischen Trucker-Gewerbe können sich jedoch auch wieder wandeln – zum Beispiel durch die Digitalisierung: „Platooning“ heißt ein Forschungsprojekt, „platoon“ bedeutet Zug im militärischen Sprachgebrauch. Das Projekt meint das autonome Fahren in einer Kolonne mit lediglich einem Lkw-Fahrer im vordersten Fahrzeug.

Die Lkw werden elektronisch aneinandergeschaltet, was wiederum Dieselkraftstoff und Personal spart. Die Lkw-Hersteller Scania und Volvo haben gerade eine solche Sternfahrt von mehreren EU-Ländern aus in Richtung Amsterdam organisiert. Am Ende könnte dies dazu führen, dass Fahrer durch Technik ersetzt werden. Der Lohnunterschied wäre dann kein Argument mehr.

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/155263795>