



WIR BRAUCHEN SIE

Die Zahlen belegen es: Ohne die Kollegen aus Osteuropa ist der Fahrerlöhne im deutschen Transportgewerbe nicht zu bewältigen.

Text | Jan Bergrath

Die Schicht von Dan Hogeia beginnt werktags immer um 18 Uhr. An der Rampe der Spedition Schnug in Solingen übernimmt er einen vorgeladenen Lkw mit Teilpartien für das Netzwerk der Kooperation Elvis und fährt ins hessische Knüllwald an der A 7. Dort, im Hub von Elvis, werden die Teilpartien auf die Lkw der anderen Partnerspeditionen umgeladen. Hogeia bekommt Rückladung für Solingen. „Meist gegen acht Uhr in der Frühe stelle ich den Lkw wieder an die Rampe und gehe ins Bett“, erzählt Hogeia.

Weit hat er es nicht. Die Spedition hat ihm und seinen beiden rumänischen Kollegen vorerst die Betriebswohnung im Büro-

haus zur Verfügung gestellt. „Wir brauchen diese Fahrer aus Osteuropa“, sagt Geschäftsführer Karl Leven. „Ohne sie wäre der spürbare Fahrerlöhne in Deutschland nicht mehr zu bewältigen.“ Hogeia ist eigentlich

Wie soll denn einem dieser Job noch schmackhaft gemacht werden, wenn jeder Neuling oder Interessent erst einmal rund 7.000 Euro aufbringen muss, bevor er arbeiten kann, alle fünf Jahre wieder Geld loswerden für Untersuchungen und Verlängerungen und am Ende gegen einen ständig sinkenden Lohn kämpfen muss?

Dirk Schley

Lehrer, Sport und Biologie – so wie seine Frau, die vorerst in der Heimat geblieben ist. Sie bekommt als Gehalt den rumänischen Mindestlohn von 210 Euro. So wie Hogeia auch, als er seinen erlernten Beruf noch ausübte. Englisch spricht er fließend, damit kommt er auch hier in Deutschland gut klar, auf der festen Linie mit seinen wiederkehrenden Abläufen braucht es nicht viele Worte. In seiner Freizeit lernt er zusammen mit den beiden Kollegen Deutsch. Mit seiner Frau ist er über die sozialen Medien in Kontakt und telefoniert jeden Abend mit ihr. Nach drei Monaten macht er zum ersten Mal einen Heimaturlaub, das ist so vereinbart. In einem Jahr, wenn alles so gut läuft wie bisher, will

er sie zu sich nach Solingen holen und eine eigene Wohnung finden. „Die deutschen Kollegen helfen mir, wenn ich Probleme habe. Mir geht es hier sehr gut. Mir gefällt die deutsche Mentalität. Alles ist korrekt. Ich bin wirklich froh, dass ich diese Chance bekommen habe.“

Dafür hat Hogeia viel investiert. Ihm war klar, dass er mit dem kargen Lohn in einem wirtschaftlich desolaten Land auf Dauer keine Chance haben würde, eine Familie zu gründen und zu ernähren. Trotzdem hat er Geld gespart und in seine Zukunft investiert: 1.400 Euro Grundkosten für den Lkw-Führerschein, dazu 50 Euro pro Stunde für die Dieseldienste der lokalen Fahrschule. Schließlich noch einmal 500 Euro für die überall in Europa vorgeschriebene (beschleunigte) Grundqualifikation, ohne die man einen Lkw nicht im gewerblichen Einsatz fahren kann. Drei Jahre hat er dann bei rumänischen Transportunternehmen gearbeitet, ein Knochenjob auf schlechten Straßen. Der einzige finanzielle Unterschied zum Lehrerberuf waren die Nettospesen, die in vielen Ländern Osteuropas einfach zum Fahrerlohn gerechnet werden (siehe auch FERNFAHRER 4/2015).

Miserable Bezahlung, null Akzeptanz in der restlichen Bevölkerung, Parkplatzmangel, Parkverbote in Gewerbegebieten, fehlende oder mangelhafte sanitäre Anlagen und vor allem Kriminalisierung durch Politik und Gesellschaft!

Roland Hartmann

„Dann habe ich im Internet gesehen, dass Elvis Fahrer für deutsche Speditionen sucht, und mich sofort beworben.“ Es folgten ein Vorstellungsgespräch mit Eignungstest beim Rekrutierungsbüro von Elvis in der Stadt Timisoara nahe der Grenze zu Ungarn. „Nach einer Woche habe ich erfahren, dass ich eine Stelle in Solingen bekomme.“

Seit dem 5. Januar ist Hogeia bei Schnug fest angestellt. Er wird, wie seine rund 45 deutschen Kollegen, ebenfalls nach dem Tarif in Nordrhein-Westfalen bezahlt. Chef Leven macht da keinen Unterschied. „Das ist eine harte Arbeit mit einer hohen Verantwortung vor allem bei der Ladungssicherheit“, sagt Leven. „Für uns als Unternehmer sind die drei Fahrer aus Rumänien ein Glücksfall. Wir haben zwar so gut wie keine Fluktuation in unserem Unternehmen, und wir bilden kontinuierlich junge Leute aus.“ Doch viele Azubis verlassen seine Firma wieder, wenn sie den Führerschein haben. Auch bekommt er regelmäßig Anfragen einer lokalen Berufsakademie, ob er nicht Umschüler zum Lkw-Fahrer übernehmen könne. „Wir garantieren zwar vielen Leuten schriftlich einen Job, aber gekommen ist bislang keiner.“

Schaut auf Löhne, Arbeitszeiten, Abwesenheit von Zuhause, das ganze Drumherum wie Standzeiten an Entladestellen, selbstherrliche Warenannahmeleiter, Kontrollorgane, die nur auf Lkw-Fahrer aus sind. Die Liste könnte man unendlich weiterführen.

Micha Jachnik

Es läuft anscheinend grundsätzlich etwas schief auf dem deutschen Arbeitsmarkt für Berufskraftfahrer. Nach der letzten Statistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) gibt es im gewerblichen Güterverkehr mit seinen rund 50.000 Unternehmen etwa 534.421 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Kraftfahrer. Im sogenannten Werkverkehr kommen noch einmal rund 200.000 Fahrer dazu. „Der Fahrerlöhne in Deutschland ist nicht wegzudiskutieren“, sagt Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karheinz Schmidt vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). „Denn jährlich gehen mindestens 20.000 Fahrer in den wohlverdienten Ruhestand.“

Dem stehen auf der Seite des Fahrerwachstums etwa 12.000 bis 14.000 Bewerber gegenüber, die sich jeweils über eine Berufskraftfahrerausbildung oder über die beschleunigte Grundqualifikation für diesen Beruf entschlossen haben (siehe Grafiken auf Seite 12). Der Einsatz ausländischer Fahrer in Deutschland verkleinert so gesehen die Lücke und lindert den Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal. Zu betonen ist, dass diese Fahrer nach deutschem Arbeits- und Sozialrecht eingestellt werden und nicht unter die Kategorie Lohndumping fallen.“

Auch Marten Logistik aus Rinteln, mit 30 Lkw Frachtführer unter anderem für DHL, hat seit Januar einen jungen motivierten Fah-

rer aus Rumänien eingestellt. Und zwar ebenfalls nach dem Prinzip gleicher Lohn für gleiche Arbeit, wie Fabian Marten erläutert. Er ist ein aktives Mitglied der Actie in de Transport Deutschland. „Wir können nicht für bessere Arbeitsbedingungen und stärkere Kontrollen demonstrieren, wenn wir als Unternehmen nicht mit gutem Beispiel vorangehen.“ Über Facebook ist Marten mit dem Fahrer in Kontakt gekommen, sein Vertrag bei einem dänischen Unternehmen war ausgelaufen. Dort hatte er rund 1.600 Euro erhalten. Marten zahlt deutlich mehr – mit Zuschlägen und Prämien können Fahrer nach der Probezeit über 2.400 Euro verdienen zuzüglich Spesen und einem Beitrag des Unternehmens in die private Altersvorsorge. Für

Wir sind eigentlich das wichtigste Glied in einer langen Kette und werden als Buhmann für alles behandelt. In der heutigen Zeit sollte sich ein jeder genau überlegen, den BKF zu machen. Der Spaß hört bei der ersten Kontrolle schon auf.

Frank Fischer

den Kollegen aus Rumänien trägt die Firma am Wochenende auch noch die Kosten für ein Zimmer in einer kleinen Pension. „Und doch haben wir Schwierigkeiten, gute Fahrer zu finden“, erzählt Marten. Man möchte noch zwei Lkw dazuholen, zwei Fahrer sind gegangen: einer in den besser bezahlten Werkverkehr, einer in die Bauwirtschaft. „Als normales Transportunternehmen können wir da nicht mithalten. Weder vom Lohn noch von den branchenüblichen Arbeitszeiten her.“

Als FERNFAHRER Anfang März über Facebook nach den Gründen für den Fahrerlöhne fragte, gaben nahezu 300 Kollegen einen



Ausweg aus dem Fahrerlöhne? Die Spedition Schuon aus Haiterbach geht nach eigenen Angaben „neue Wege“. Über die unternehmensinterne Personal-Service GmbH wurden bislang rund 80 ungarische Lkw-Fahrer an die eigene Spedition sowie an mehrere externe Transportdienstleister vermietet.



Dan Hogege, 29, Lkw-Fahrer aus Brasov (RO)

„Die Arbeitssituation für Lkw-Fahrer in Rumänien ist katastrophal. Seit Januar arbeite ich hier bei Schnug, ich werde nach dem geltenden Tarif bezahlt und habe von der Firma zusammen mit meinen beiden Kollegen eine Wohnung.“

Dr. Norbert Leven, 57, Geschäftsführer

„Es wird immer schwieriger, deutsche Fahrer zu bekommen, selbst über die verschiedenen Ausbildungsträger. Unsere drei Fahrer aus Rumänien sind absolut zuverlässig, sehr motiviert und haben sich schnell eingefunden.“



durch ihre hohe Fluktuation – auch bei Fahrern aus Osteuropa übrigens. In diesem Klima entsteht dann auch der Frust, der sich in Internetforen oder bei Facebook über die Kollegen aus Osteuropa, die den deutschen Fahrern den Job wegnehmen oder die Löhne vermiesen würden, entlädt. Das hilft aber niemandem. „Wir vermitteln pro Monat etwa 10 bis 25 Fahrer“, schreibt Jochen Eschborn, Vorstand der Stückgutkooperation Elvis. „Alle wurden zu den ortsüblichen Lohnbedingungen unserer Partner eingestellt, sind geblieben und haben sich sehr gut integriert.“ Der Markt scheint zu boomen. Auch Schuon in Haiterbach beklagt, dass man

Kommentar ab. Viele lesen sich ähnlich wütend und frustriert wie die hier im Text beispielhaft eingestreuten Meinungen. Eines ist klar: Der Druck durch den Wettbewerb auf dem Frachtmarkt ist deutlich gestiegen. „Als kleines mittelständisches deutsches Unternehmen mit eigenem Fuhrpark und dem klaren Anspruch, faire Löhne zu zahlen, haben wir mittlerweile große Probleme, uns gegen das oftmals untragbare Geschäftsgebaren vieler größerer Unternehmer durchzusetzen“, schreibt etwa Sebastian Ramer Int. Transporte aus Kleinwallstadt. Die Folge: Dumping-

stellen. Und völlig unklar ist, wie viele Fahrer, die jährlich die fast zur Hälfte von der Bundesagentur für Arbeit finanzierten Umschulungen und die Beschleunigte Grundqualifikation absolvieren, in der Branche bleiben. Insider schätzen, dass viele aus Not in einen Beruf gedrängt werden, den sonst kaum einer mehr gerne macht. Und sie steigen bald wieder aus, weil sie dem Stress nicht gewachsen sind.

Ich bin im Fernverkehr und grob überschlagen im Monat 470 Stunden in der Kabine beziehungsweise auf der Arbeit und nicht zu Hause, bekomme aber nur 180 Stunden bezahlt. Wenn ich nicht gerne fahren würde und keine Lust auf Büro oder Fabrik habe, hätte ich schon längst wieder aufgehört.

Johannes Kaczor

Ich mache gerade die Lehre zum Berufskraftfahrer. Man muss zu hundert Prozent hinter dem Beruf stehen, sonst vergeht einem schnell die Lust. Aber man ist häufig der „Arsch“ auf der Straße, und das kotzt einen echt an!

Jascha Hellmann

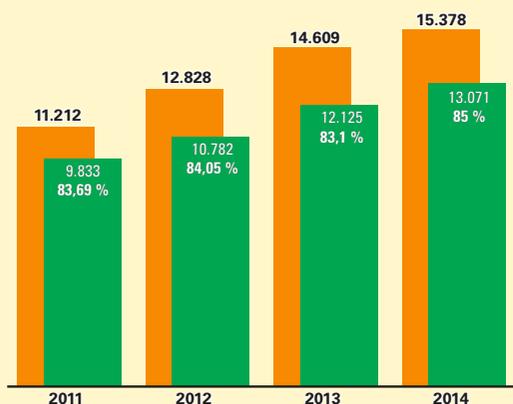
Fabian Marten kann davon ein Lied singen. „Unsere Touren laufen komplett im Rahmen der Sozialvorschriften auf festen Linien ohne große körperliche Arbeit. Aber wir scheinen in einer ungünstigen Region zu sitzen, aus Sicherheitsgründen können unsere Fahrer die Lkw nicht mit nach Hause nehmen. Ansonsten kann ich die Ausreden an einer Hand abzählen. Kaputter Rücken, kaputtes Knie, kein Interesse an Nachtschichten, keine Lust zum Abladen und kein Interesse an unregelmäßigen Arbeitszeiten. Auf der anderen Seite haben viele Fahrer, die bei uns anrufen, große finanzielle Probleme. Jeder dritte Fahrer steckt in einer Privatinsolvenz fest.“

keine deutschen Fahrer mehr findet. Über die unternehmensinterne Personal-Service GmbH wurden daher etwa 80 ungarische Lkw-Fahrer an die eigene Spedition sowie an mehrere externe Transportdienstleister vermietet. Als Mitglied des Interessenverbandes Deutscher Zeitarbeitsunternehmen e. V. (iGZ) garantiere die Personal-Service GmbH ihren Fahrern faire Löhne und gute Arbeitsbedingungen, heißt es. Der Unterschied zu Elvis: Die Fahrer sind drei Wochen im Lkw unterwegs und fahren dann eine Woche nach Hause. Es ist nach wie vor das beliebteste Beschäftigungsmodell, auch bei Fahrern aus Polen. Die Wohnung ist dann der Lkw. ◀

Grundqualifikation läuft

Absolventen der beschleunigten Grundqualifikation

■ gesamt ■ davon bestanden



Erneut weniger abgeschlossene Verträge

Ausbildungsverträge

■ gesamt ■ davon männlich ■ davon weiblich

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge

■ gesamt ■ davon Prüfung bestanden ■ davon Prüfung nicht bestanden

