



**DARKO UROSEVIC**  
42, GESCHÄFTSFÜHRER

Für mich sind alle unsere 350 Fahrer gleich. Wir haben eigene Niederlassungen in Litauen und Polen gegründet, um auch Fahrer aus Drittstaaten beschäftigen zu können, weil das in Deutschland derzeit quasi nicht möglich ist.



Das „Wiener Abkommen“ von 1968 regelt unter anderem, wie lange man in einem Drittland mit seinem Heimatführerschein fahren darf. Im ersten Podcast „Klartext“ auf Eurotransport.de zum Thema Sozialdumping und den Kontrollen des Mobilitätspaketes beschreibt Prof. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), sehr ausführlich, warum die Fahrer der umstrittenen polnischen Firmengruppe Mazur aus Georgien und Usbekistan nicht einfach von den deutschen Transportunternehmen übernommen werden können - obwohl deutsche Firmen weiterhänderingend nach qualifizierten Fahrern suchen und sich wohl auch Mitglieder des BGL vor Ort in Gräfenhausen vergeblich darum bemüht hätten, diese Fahrer mit ihrer internationalen Erfahrung gerne zu deutschen Konditionen zu übernehmen. Doch während in Polen eine Lkw-Fahrerlaubnis aus

Georgien und Usbekistan ohne weitere Prüfung einfach in einen polnischen EU-Führerschein umgeschrieben werden kann, ist das in Deutschland trotz der Appelle etwa des BGL weiterhin nicht möglich.

Auch der Georgier Tumoian Muraz (34) war bei der Mazur-Gruppe beschäftigt und einer der ersten Fahrer, der mittlerweile für das neu gegründete und heute in Wassenberg bei Heinsberg ansässige deutsche Unternehmen Transtar arbeitet. In Georgien selbst, so verrät er, würde er als Fahrer im nationalen Transport unter 1000 Euro im Monat verdienen. Viele seiner Kollegen seien aus Unkenntnis über die ihnen angebotenen Verträge bei der Mazur-Gruppe um ihre Löhne betrogen worden. Die genauen Umstände sind bis heute nicht eindeutig geklärt.

Jetzt fährt er internationale Transporte für Transtar. Bis zu sechs Wochen ist er jeweils

in seinem neuen MAN auf Tour. Das ist seine Entscheidung und legal. Seine Anreise zur polnischen Niederlassung von Transtar erfolgt in einer Fahrgemeinschaft mit Kollegen, vor dort kommt er in sehr komfortablen Kleinbussen nach Wassenberg. Diese Zeit der Anreise wird bei Transtar bezahlt. Sein Nettolohn, den wir nicht veröffentlichen, liegt deutlich über dem, was über Löhne für Fah-



**IN DER MODERNEN** Zentrale in Wassenberg stehen den Fahrer einfache Doppelzimmer, ein Aufenthaltsraum mit Küche sowie eine Waschmaschine zur Verfügung.

# IM EINKLANG MIT DEN EUROPÄISCHEN VORSCHRIFTEN

Transtar ist ein deutsches Unternehmen aus Wassenberg mit 290 Lkw. Die beiden Niederlassungen in Litauen und Polen dienen auch dazu, Lkw-Fahrer aus Drittstaaten in Westeuropa einzusetzen.

TEXT & FOTOS | Jan Bergrath





**IN DER EIGENEN** Werkstatt werden die Fahrgestelle und Zugmaschinen von MAN für den Einsatz vorbereitet. Mit dem größten Fahrerhaus, jedem möglichen Komfort und allen verfügbaren Sicherheitssystemen.

rer aus Drittstaaten vor allen in den sozialen Medien kolportiert wird. Allerdings bekommt er, wie es bei den großen litauischen und polnischen Flotten bei Fahrern aus Drittstaaten üblich ist, nur die Zeit bezahlt, in der er für Transtar unterwegs ist. Bei einer langen Freizeit von bis zu vier Wochen daheim bekommt er pro Monat immer noch mehr als doppelt so viel bezahlt, wie er in Georgien verdienen kann. „Ideal für mich“, sagt Muraz.

Mit Darko Urosevic, neben Firmengründer Sergej Pautschkow zweiter Geschäftsführer bei Transtar, der wie der Leiter des operativen Geschäfts, Lukas Giesers, vorher lange

bei der Spedition Winner beschäftigt war, konnte Muraz sogar noch weitere rund 40 Fahrer der Mazur-Gruppe in Gräfenhausen überzeugen, zu Transtar zu wechseln. „Allerdings mussten wir uns von einigen dieser Fahrer wieder trennen, weil sie unseren Anforderungen nicht gerecht werden konnten“, so Urosevic, der betont, dass für ihn und sein Team alle 350 Fahrer auch unterschiedlicher nationaler Herkunft gleich sind.

Möglich ist die Einstellung der georgischen Fahrer aber nur, weil Transtar derzeit von der eigenen Flotte zwar die Mehrzahl der Lkw als Planen-, Kühl- oder Gliederzug mit deutschen Kennzeichen im Trucking für feste Partner im nationalen und internationalen Transport einsetzt. Mit überwiegend in Deutschland wohnenden Fahrern, die in drei je nach der Aufgabe der Fahrer gestaffelten Lohnmodellen nach den derzeit branchenüblichen deutschen Bruttolöhnen plus Spesen und gegebenenfalls ADR- sowie Nacht-

zuschlägen beschäftigt werden. Also im Rahmen dessen, was im hart umkämpften Frachtmarkt bei den bekannten Margen möglich ist. Die größten Wettbewerber um die hart kalkulierten Touren seien dabei die Anbieter oder Speditionen ohne einen eigenen Fuhrpark, die Frachtraten anbieten, die eigentlich gar nicht rentabel zu fahren seien - und teilweise immer weiter verkauft werden.

Vor vier Jahren ging Transtar daher erstmals nach Litauen, um dort eine eigene Niederlassung mit lokal ansässigen Mitarbeitern zu gründen, später nach Polen. Aktuell sind 40 Lkw in Litauen und 105 Fahrzeuge in Polen zugelassen. In diesem Mix sieht sich Transtar wettbewerbsfähig. In einem Gespräch beschreiben Urosevic und Giesers auf vorherige Anfrage dem FERNFAHRER vor Ort in Wassenberg, wie sie alles tun, dieses Konzept möglichst im Einklang mit den geltenden Vorschriften aus dem Mobilitätspaket zu praktizieren. Das Bundesverkehrsministeri-

**TRANSSTAR HAT DERZEIT** 290 eigene ziehende Einheiten, die Mehrzahl mit deutscher Zulassung im klassischen Trucking. Es sind Planen- und Kühllzüge als Sattel- oder Gliederzüge, so wie hier für eine feste Linie für DHL. Wo immer möglich ist, können die Fahrer die Lkw am Wochenende mit nach Hause nehmen.



um (BMDV) selbst hat die entscheidenden Punkte des Mobilitätspaketes zwar immer noch nicht ins deutsche Fahrpersonalrecht umgesetzt. Das dennoch bestehende Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht mehr im Lkw, sondern in einer alternativen, geschlechtergetrennten Unterkunft zu verbringen, ist für viele Unternehmen der Knackpunkt. Weil es nicht ansatzweise Hotels oder andere Möglichkeiten gibt. Wobei sich allerdings im grenzüberschreitenden Güterverkehr die Möglichkeit bietet, zweimal hintereinander eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von bis zu 44.59 Stunden einzulegen. Siehe dazu auch den Blogbeitrag „Totalverfahren“ auf Eurotransport.de. „In diesem Kontext planen wir die internationalen Verkehre auch nach Litauen und Polen“, so Giesers und verrät als Nebenasspekt, dass seine Disposition versucht, die Zahl der Leerkilometer zwischen Entladestelle und der Rückladung auf 50 bis 75 Kilometer zu begrenzen. „Das kostet uns ab dem 1. Dezember pro Monat rund 65.000 Euro, die uns kein Kunde ersetzen wird.“

So verfügt die neue doppelstöckige Zentrale in Wassenberg über eine eigene Werkstatt, wo derzeit vor allem Fahrgestelle und Zugmaschinen von MAN mit allem Komfort und verfügbaren Sicherheitssystemen neu für den Einsatz aufbereitet werden. Alle vier Jahre werden die Fahrzeuge bei Transtar getauscht. Daneben gibt es einen eigenen Raum, in dem die Fahrer ihre persönlichen Dinge, die sie auf Tour im Lkw mitnehmen, für die Zeit in der Heimat lagern können. Dort steht auch eine Waschmaschine. Die gesamten obere Etage hat Transtar im hinteren Teil zu einem großen Aufenthaltsraum mit einer kleinen Küche und einfach eingerichteten Doppelzimmern mit jeweils zwei Betten ausgebaut. Hier können die Fahrer, natürlich immer geschlechtergetrennt, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit am Standort verbringen. Damit ist der EU-Verordnung im Grunde Genüge getan. Andere Fahrer, die in Deutschland wohnen, nehmen ihre Lkw, wenn es die Touren erlauben, an den Wochenenden mit nach Hause und parken dort in der Nähe ihres Wohnsitzes.

„Einfach Mensch sein und den Mitarbeitern auf Augenhöhe begegnen“, beschreibt Urosevic, warum sich Transtar an der Initiative „Fahren für Deutschland“ von MAN beteiligt. Diesem durchaus positiven Eindruck kann FERNFAHRER nach dem Besuch nicht widersprechen. „Den Mitarbeitern zuhören und verstehen, was sie für Themen haben und wobei man sie unterstützen kann.“

Die Wirkung nach außen stehe bei vielen Fahrern im Vordergrund, daher habe man bei Transtar damit begonnen, alle Lkw mit Länderflaggen zu bekleben. Damit wolle man Fahrer in Deutschland aber auch ganz Europa positiv unterstützen und ein Zeichen gegen den Fahrermangel setzen. „Ohne die Jungs da draußen würde nichts mehr gehen, nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Mit dem Schriftzug „Wir bewegen Deutschland“ auf der Plane fällt man auf den Straßen und Autobahnen sehr auf. Ich hoffe, dass die Botschaft bei allen ankommt und die Menschen verstehen, was wir damit bewirken wollen.“



**LUKAS GIESERS**  
35, OPERATIVER LEITER



Wir planen unsere Touren so, dass wir maximal 50 bis 75 Leerkilometer bis zur nächsten Rückladung haben. Das kostet uns ab dem 1. Dezember rund 65.000 Euro im Monat, die uns kein Kunde ersetzen wird.