

# Wettbewerb über die Lohnkosten

Der Transportunternehmer Heiner Weber (Name v. d. Red. geändert) aus dem Rheinland beschäftigt Fahrer aus Bulgarien und Rumänien. Doch schon bei seiner Mitarbeitersuche mittels einer Stellenanzeige im Internet zu Beginn des Jahres bekam er nicht nur Bewerbermails. »Auch deutsche Lkw-Fahrer haben mir sofort geschrieben«, erzählt er. Es wären sogar Hassmails darunter gewesen: »Ganz konkrete Drohungen, dass bald meine Lkw brennen könnten.« Daher möchte er an dieser Stelle auch lieber anonym bleiben.

Seit Jahresbeginn gilt die Arbeitnehmerfreizügigkeit für Rumänen und Bulgaren. Die von der bayrischen CSU angeheizte Debatte um die sogenannte Armutszuwanderung wurde erst in Medien und Talkshows und dann in der deutschen Logistikbranche geführt. Eine populistische Diskussion gefährdet aber die Bemühungen der Branche, Fachkräfte aus dem Ausland anzuwerben, warnte der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL).

**Faktisch sieht es** so aus: Da große deutsche Automobilkonzerne einige Werke nach Osteuropa verlagert haben, ist die nötige Zwischenwerklogistik mit deutschen Fahrern nicht mehr wettbewerbsfähig. Die Frachtpreise liegen deutlich unter dem Kilometerpreis eines in Deutschland zugelassenen Lkw. Das liegt zum Großteil an den mittelständischen Transportunternehmen, die sehr früh nach Osteuropa ausgeflagt haben, vor allem aber an deutschen Logistikkonzernen, die auch in diesem Segment längst die Oberhand haben – und fast nur noch auf Frachtführer aus Osteuropa zurückgreifen.

Weber unterhält 20 Lkw im Mietkauf, die zum Teil für die Stahl- und Automobilindustrie eingesetzt sind. Deutsche Fahrer verdienen bei ihm brutto 2.300 Euro im Monat. Aber gute deutsche Fahrer, klagt er, bekomme er nicht mehr, was auch im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VWL) aktive Unternehmer bestätigen.

**Fachkräftemangel I:** Im Rahmen der Arbeitnehmerfreizügigkeit kommen die ersten Lkw-Fahrer aus Bulgarien und Rumänien nach Deutschland. Doch nicht jeder freut sich über die Konkurrenz, die zu günstigeren Löhnen arbeitet.



Foto: Fotolia/Lasse Design, Bearbeitung: Mannchen

Der aktuelle Fahrermangel hat allerdings nicht nur eine demografische, sondern vor allem eine qualitative Komponente. »Bei mir haben sich deutsche Fahrer vorgestellt, die im letzten Jahr entweder schon sieben Stellen hatten, in der Privatinsolvenz sind, bei mir monatlich Schäden bis 800 Euro produzierten oder eine Krankmeldung einreichen, wenn ihnen eine Tour nicht passt«, klagt Weber.

Doch vor allem für Wochentouren sei niemand zu finden. »Oder er verlangt gleich 300 Euro Zuschlag. Das ist aber bei den derzeitigen Frachtpreisen nicht darstellbar«, sagt Weber. So hat der Unternehmer, der nach eigenen Aussagen über gute Kontakte nach Osteuropa verfügt, Fahrer aus Bulgarien eingestellt. Top ausgebildete und hoch motivierte Leute, wie er aus seinen Erfahrungen heraus berichtet.

Das Beispiel zeigt die enorme Lohndiskrepanz: Der Mindestlohn in Bulgarien für Lkw-Fahrer beträgt 200 Euro im Monat. Die Bulgaren, so erzählt Weber freimütig, haben einen deutschen Arbeitsvertrag, sind krankenversichert und fahren mit 1.500 Euro netto nach Hause, inklusive aller Spesen. Zum Teil sind die Fahrer auf Relationen nach Schottland und Schweden in Doppelbesetzung unterwegs. Auch eine feste

Linie aus dem Rheinland zu einem süddeutschen Automobilwerk bewältigt Weber jetzt mit bulgarischen Fahrern im Zweierteam – was seine Lkw zudem etwas schneller ans Ziel kommen lässt. »Der deutsche Zoll hat mich aufgrund eines anonymen Hinweises bereits besucht. Sie hatten nichts auszusetzen«, sagt er.

Formal ist damit alles in Ordnung. Der Bruttolohn von rund 1.300 Euro für die bulgarischen Fahrer ist nicht sittenwidrig (siehe Kasten). Das Verhältnis zwischen Arbeitszeit und Gehalt ist zwar für deutsche Verhältnisse eher schwierig. Aber die ausländischen Fahrer sind froh, dass sie einen Job haben, der deutlich besser bezahlt wird als in ihrer Heimat. »Dort liegt der Grundlohn für Fahrer bei 200 Euro, dazu kommen im internationalen Verkehr 10 Cent pro Kilometer, was ja eigentlich nicht erlaubt

ist«, berichtet Weber. Bei 8.000 gefahrenen Kilometern verdienen sie rund 1.000 Euro. Spesen gebe es nicht, aber offenbar viele motivierte Fahrer.

Weber beschäftigt seine bulgarischen Fahrer nach folgendem Prinzip: drei Monate auf Tour, strikt nach den Lenk- und Ruhezeiten, dann zwei Wochen Heimaturlaub, was den Nettoverdienst in dieser Zeit auf 1.200 Euro senkt. Er zahlt ihnen den Bus in die Heimat, lässt das Bettzeug waschen und spendiert einmal im Monat ein Wochenende in einer Pension. Sonst verbringen die Fahrer ihre komplette Zeit im Lkw, die Parkgebühr übernimmt Weber.

**In Belgien lassen sich** die Folgen der neuen Freizügigkeit gut beobachten: Rund 4.500 heimische Fahrerstellen sind laut der Gewerkschaft CSC Transcom verloren gegangen. Transportunternehmen beschäftigen Fahrer auf in Osteuropa zugelassenen Lkw, die Belgien nur kurz verlassen, um der Kabotageregelung zu entsprechen. Die Lohnspanne liegt zwischen 1.000 und maximal 1.500 Euro. Doch damit verstoßen die Fahrer nur gegen die Sozialvorschriften und nicht gegen Artikel 8,8 EU-Verordnung 561/2006, der es untersagt, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Die deutschen Kontrollbehörden bleiben allerdings weiterhin in Deckung.

Aber im Fahrerhaus brodelt es. Aufgebrachte deutsche Fahrer haben eine Online-Petition eröffnet, die eine Aufnahme des nachgewiesenen Verstoßes in den deutschen Bußgeldkatalog zulasten der Transportunternehmer fordert – was in Belgien bereits geschieht.

Auch die Unterbringung von osteuropäischen Fahrern in Wohncontainern verstößt laut dem belgischen Kommissar Raymond Lausberg gegen die EU-Vorgabe, dass die Fahrer am Wochenende »frei über ihre Zeit verfügen können«. In Kürze soll das Thema auf Drängen des belgischen EU-Abgeordneten Mathieu Grosch erstmalig vor dem EU-Parlament diskutiert werden.

Jan Bergrath

## GRENZWERTIGE MONATSLÖHNE

Ein gesetzlicher Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde ab 2015 steht im Koalitionsvertrag. Laut Verdi-Sprecher Jan Jurczyk könnte dann der branchenübliche pauschale Arbeitsvertrag für Lkw-Fahrer vor dem Aus stehen. Derzeit sind diese Verträge die Grundlage für die Beschäftigung von Fahrern aus Osteuropa und die Grauzone für ihre Ausbeutung. Ein Beispiel: Der regionale Tarifvertrag Speditions-

Logistik Nordrhein-Westfalen sieht 10,66 Euro Stundenlohn für Fahrer vor. Das entspricht 1.846,95 Euro brutto bei 173 Arbeitsstunden im Monat, danach fallen Überstunden an. Im juristischen Sinne sittenwidrig ist ein Lohn, wenn er den vorhandenen Tarifvertrag um 30 Prozent unterschreitet. Damit wäre eine Bezahlung unterhalb von 1.231,30 Euro pro Monat sittenwidrig.

Die Friedrichsdorfer Spedition Ludwig Meyer wirbt über ihre rumänische Niederlassung auch Fahrer für den deutschen Markt an. Bezahlt werden sie zu denselben Konditionen wie ihre deutschen Kollegen, betont Geschäftsführer Markus Bappert im Interview mit Jan Bergrath.

**trans aktuell:** Herr Bappert, wie rekrutiert Meyer Logistik Fahrer aus Rumänien?

**Bappert:** Wir sind mit einer eigenen Gesellschaft schon seit Jahren in Rumänien vertreten. Da ist es naheliegend, auch dort Fahrer anzusprechen, wenn wir an deutschen Standorten Personalbedarf haben. Unser Geschäftsführer für Rumänien, Heiko Schwarzenberger, trifft die Interessenten dann in unserer Bukarester Firmenzentrale.

Wo setzen Sie die Fahrer ein?

## ZUR PERSON

Markus Bappert ist seit 2009 Geschäftsführer von Ludwig Meyer, dem Logistiker für Frischetransporte und Lebensmittel, der 1.800 Mitarbeiter beschäftigt und einen Fuhrpark von rund 1.200 Fahrzeugen aufweist. Zugleich ist Bappert Geschäftsführer der Schwestergesellschaft Meyer Quick Service Logistics. Die organisiert die Vollversorgung von rund 1.300 Schnell-Restaurants wie Burger King, Starbucks und Yum Restaurants International. Bevor Bappert 1998 zu Ludwig Meyer kam, war der zertifizierte Logistikmanager bei der Werbeagentur Lowe & Partner als Kundenbetreuer tätig. Und davor in verschiedenen Positionen beim Haarpflegespezialisten Wella angestellt.

## Eine Frage der Haltung

**Fachkräftemangel II:** Rumänische Lkw-Fahrer zu integrieren ist kein Selbstläufer, betont Meyer-Geschäftsführer Bappert.

Überwiegend auf Nahverkehrstouren in Deutschland. Sie fahren in der Frischelogistik mit Mehrkammerfahrzeugen für unsere Kunden, vor allem in den Bereichen Lebensmitteleinzelhandel und Systemgastronomie.

Wie sind Ihre Erfahrungen?

Alles in allem gut. Wir haben aber festgestellt, dass wir nicht alle rumänischen Fahrer halten können. Wenn 50 Prozent langfristig bleiben, ist das eine gute Quote. Dabei ist der Aufwand immens. Es hängt stark von der Erwartungshaltung der Fahrer

ab, ob sie hier zufrieden sind und sich zurechtfinden. Mit jenen, die bleiben, sind wir sehr zufrieden, die zahlen uns unseren Einsatz mit hoher Motivation und Loyalität zurück.

Stimmt es, dass sich Fahrer von besseren finanziellen Angeboten schnell abwerben lassen?

Das erleben wir so nicht. Natürlich gibt es immer mal jemanden, der Fahrer mit dem Versprechen auf höheren Lohn abwirbt, damit muss man leben. Oft kommt das nicht vor, weil wir sehr gut zahlen und ein gutes Gesamtpaket bieten, bei dem auch die weichen Faktoren stimmen: Wir bieten Fortbildungen, zahlen Prämien und helfen allen Fahrern, die aus dem Ausland zu uns kommen, bei der Integration. Wir setzen auf Langfristigkeit.

Wie helfen Sie den Fahrern, sich hierzulande zu integrieren?

Wie alle Fahrer, die wir neu einstellen, werden sie am Anfang besonders intensiv geschult im Umgang mit der Kühltechnik und den Abläufen für unsere

Kunden, zum Beispiel dem Belegwesen. Dazu kommen sicheres und ökonomisches Fahren. Einen ersten Deutsch-Crashkurs machen sie noch in Rumänien, später lernen sie hier intensiv Deutsch. Die Kurse bezahlen wir – so wie bei allen anderen Fremdsprachlern auch. Wir kümmern uns um die Unterkunft und bringen die Fahrer in den ersten drei Monaten auf unsere Kosten in einer Pension unter. Danach suchen sie sich meist eine eigene Wohnung, nach einem Jahr holen die meisten ihre Familie nach.

Lässt sich der hiesige Fahrermangel durch das Anwerben osteuropäischer Fahrer lösen?

Nein, der Osten ist nur eine Quelle, um unseren wachsenden Bedarf an guten Fahrern zu decken. Sie nicht zu nutzen wäre fahrlässig. Dadurch entsteht bestimmt kein Überangebot an qualifizierten Fahrern. Deshalb wird es, was den Nahverkehr angeht, auch kein Lohndumping geben, wie einige es befürchten. Bei Meyer Logistik gibt es sowieso keine



Foto: Meyer

Markus Bappert wirbt in der Branche für Fairness. Das gilt auch bei den Löhnen für die osteuropäischen Fahrer.

Fahrer zweiter Klasse, wir bezahlen allen das Gleiche. Das ist für uns eine Frage der Haltung.

Was sollten Unternehmer im Umgang mit Fahrern aus Rumänien beachten?

Wichtig ist nicht zu glauben, dass sich durch Fahrer aus Osteuropa schnelles Geld mit billigen Arbeitskräften verdienen lässt. Oder dass man kurzfristig

den Bedarf an Fahrern so decken kann. Wer etwa rumänische Fahrer in sein Mitarbeiterteam integrieren will, muss einen langfristigen Prozess einplanen, und die Rumänen können immer nur die bestehende Mannschaft ergänzen. Außerdem ist es wichtig zu bedenken: Da kommen Menschen zu uns, die qualifiziert sind, aber am Anfang eine intensivere Betreuung brauchen.