



# KRAFT-FAHRER

**Mindestlohn als blanker Hohn: Vor allem die internationale Logistik setzt auf möglichst billige Arbeitskräfte aus Rumänien.**

Text | Jan Bergrath

Am frühen Samstagnachmittag rollt der weiße Reisebus auf das Firmengelände „Am Kupferwerk“ in Ginsheim-Gustavsburg. Blaue Sattelzugmaschinen stehen dort. Sie alle haben rumänische Nummernschilder, die Trailer hingegen sind in Deutschland zugelassen. Die Fahrer stehen in Gruppen zusammen. Einige holen noch schnell ihre Sachen aus der Kabine. Dann strömen, wie auf Kommando, weitere Leute aus der Lagerhalle von Kraft Logistic. Einige haben Einkaufstüten von Lidl dabei. Eine Filiale des Discounters schließt sich an das Grundstück der Spedition an. Schließlich packen sie ihre Reisetaschen und andere Habseligkeiten in den Kofferraum des Busses und treten die lange Rückfahrt in die Heimat an.

Die Fotos sind rein zufällig entstanden und natürlich werfen sie Fragen auf, gerade angesichts der Diskussion um den deutschen

Mindestlohn – der allerdings für Fahrten im Transit vorerst ausgesetzt ist. Laut der Homepage des Unternehmens gibt es zwei getrennte Firmen: die Kraft Logistic GmbH in Deutschland, die für Paketdienste im Rhein-Main-Gebiet die regionale Distribution macht. Und die Kraft Logistic S.R.L. in rumänischen Mures. Sie führt für europäische Logistikkonzerne wie Gefco internationale Transporte durch.

Die Gewerkschaft SLT Romania kritisiert die Beschäftigungspraxis der Kraft-Fahrer. Sie schreibt: „Fünf Wochen sind die rumänischen Fahrer innerhalb Europas auf Tour. Sie bekommen den rumänischen Mindestlohn von 210 Euro im Monat und für jeden Tag, den sie unterwegs sind, zwischen 32 und 38 Euro Spesen. Aus Angst, den Job zu verlieren, traut sich allerdings kaum ein Fahrer, der Gewerkschaft beizutreten.“ Thomas Kraft, der 1983 mit einem Lkw den Schritt in die

Selbstständigkeit gewagt hat, möchte sich dazu schriftlich nicht äußern. Stattdessen lädt er FERNFAHRER ein zum Ortsbesuch. Der Unternehmer gibt sich jovial und antwortet mit erstaunlicher Offenheit. Nur Fotos möchte der 52-jährige Spediteur am Ende nicht von sich machen lassen.

1994 hat Kraft in Sibiu erstmalig eine Niederlassung eröffnet. 2004 hatte die eigenständige Gesellschaft bereits 60 Lastzüge, heute sind es 100 geleaste Zugmaschinen. Acht Leute arbeiten am Standort Mures, erzählt Kraft, sie disponieren den Einsatz der Lkw und der 160 rumänischen Fahrer. Der Geschäftsführer dort, Ironim Dangulea, ist an der rumänischen Gesellschaft beteiligt.

Kraft betont, dass sein Beschäftigungsmodell geltendem Recht entspricht, vor Kontrollen habe er keine Sorgen. Bilder aus Mures gibt es nicht, stattdessen zeigt er über Google Maps ein grünes Haus – das Büro.



Samstag warten die rumänischen Fahrer von Kraft Logistic auf den Bus.



Teilweise schlafen die Fahrer am Wochenende im Lkw.



Die rumänischen Zugmaschinen stehen regelmäßig bei Kraft in Gustavsburg.

Eine richtige Infrastruktur für eine so große Flotte ist auf den ersten Blick nicht zu erkennen. Das Feld davor, sagt Kraft, habe man jetzt auch gekauft, um das Firmengelände zu erweitern. Kraft will in Zukunft mehr Touren nach Osteuropa und Richtung Balkan machen. Derzeit fahren die Lkw meist einmal im Jahr zur Hauptuntersuchung nach Rumänien. Ansonsten seien sie in der Tat in Ginsheim-Gustavsburg stationiert. Denn das wichtigste Operationsgebiet ist aktuell immer noch Westeuropa.

Kraft bestätigt sofort, dass die Fahrer für jeweils fünf Wochen nach Deutschland kommen. Der Transfer – mit drei Busfahrern – dauert nach seinen Angaben mindestens 16 Stunden. Dieser Bustransfer ist gemäß Artikel 9, Absatz 2, der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen. Das bedeutet dann auch, dass den Fahrern gleich zu



## Fahrerlebnis

ANZEIGE



Seating - on a higher level. [www.isri.de](http://www.isri.de)







Nach fünf Wochen auf Tour räumen die rumänischen Fahrer ihre Lkw wieder aus.

Beginn ihrer Arbeitszeit binnen 24 Stunden nach strenger Auslegung eine Stunde Ruhezeit fehlt. Normalerweise beginnt mit der Abfahrt in Rumänien auch der Zeitraum von 6 mal 24 Stunden, nach der die Fahrer spätestens ihre wöchentliche Ruhezeit nehmen müssen.

Kraft hat das ebenfalls geregelt: Im ersten Stock des Lagers hat er drei einfache Zimmer mit jeweils zehn bis zwölf Doppelstockbetten eingerichtet. Duschen gibt es ebenfalls unten im Lager – auch einen spärlichen Aufenthaltsraum und Spinde. Ob diese Unterbringung der deutschen Arbeitsstättenverordnung entspricht, müssten im Prinzip lokale Behörden prüfen. Aber die Tourenplanung ist wasserdicht. Da die Fahrer die zwei Wochen zuvor frei hatten, genügt also auch eine verkürzte Ruhezeit, um am Sonntagabend völlig legal in den Rhythmus der Touren zu kommen: jeweils zwei Wochen quer durch Europa, das zweite Wochenende dann wieder im Lager. Mittlerweile hat Kraft das alte Verwaltungsgebäude des ehemaligen Kupferwerks gekauft und will es zu einem richtigen Wohngebäude umbauen.

### Fünf Wochen quer durch Europa, zwei Wochen daheim – für 1.400 Euro Nettolohn

Rund 30 rumänische Fahrer sollen bereits nach Deutschland gezogen sein und natürlich den ortsüblichen Lohn bekommen. Während des Gesprächs betont Kraft immer wieder: Im Raum Frankfurt und Mainz seien gute deutsche Fahrer für seinen Grundlohn von 2.150 Euro nicht mehr zu bekommen.

Für die rumänischen Fahrer macht er dabei eine einfache Rechnung auf: Ein deutscher Fahrer bekomme netto als Lohn etwa 1.400 Euro, dazu rund 400 Euro Spesen und er hat 24 Tage Urlaub. Seine rumänischen Fahrer kommen mit Mindestlohn und Spesen für jeden Arbeitstag auf knapp 1.400 Euro, hätten dafür aber 85 Tage

frei, also unbezahlten Urlaub. Das klingt zunächst wie blanker Hohn, vor allem unter der Prämisse, dass der Anteil der Nettospesen deutlich höher ist als der eigentliche Lohn.

Doch das entspricht in der Tat dem Lohn, den rumänische Fahrer offenbar in der internationalen Logistik bekommen (siehe Kasten). Mitschuld an dieser Misere tragen vor allem die europäischen Logistikkonzerne, beklagt Kraft, weil sie den ständigen Preisdruck der Industrie einfach an die Frachtführer weitergeben würden. Bei Ausschreibungen gewinnt dann das günstigste Angebot.

Für Staatsangehörige aus Rumänien gilt seit 1. Januar 2014 uneingeschränkt Arbeitnehmerfreizügigkeit. Nach einem aktuellen Urteil des EuGH vom 12. Februar ist nach der Entsenderichtlinie der Mindestlohn des Landes entscheidend, dass die entsandten Arbeitnehmer aufnimmt. Sie sieht vor, dass in Bezug auf die Mindestlohnsätze die den entsandten Arbeitnehmern garantierten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen durch die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats festgelegt sind. Ob das für die Kraft-Fahrer zutrifft, wird sich zeigen. Denn die deutsche GmbH beschäftigt die rumänischen Fahrer ja nicht, sie beherbergt sie nur. ◀



Rund 16 Stunden dauert die Busreise der Rumänen zurück in ihre Heimat.

## Hintergrund

Das Potenzial an rumänischen Lkw-Fahrern scheint unerschöpflich zu sein. Erst im letzten Herbst hat die deutsche ELVIS-Gruppe eine eigene Gesellschaft in Rumänien gegründet, um Fahrer an ihre Mitgliedsunternehmen zu vermitteln – nach den „ortsüblichen Lohnbedingungen“. Für den Boom nennt die Gewerkschaft SLT einen Grund: In Rumänien wird derzeit die Beschäftigung im öffentlichen Sektor stark abgebaut, auch in anderen Bereichen wie der Stahlindustrie werden Leute entlassen, Absolventen der Universitäten finden keine Jobs. Die Folge sind viele Umschulungen zum Lkw-Fahrer, meist aus eigener Tasche finanziert.

Nach Aussagen der rumänischen Journalistin Marilena Matei (Magazin „Tranzit“) gibt es etwa 30.000 Transportunternehmen, von denen rund zehn Prozent internationale Touren machen. Die Top-500-Transportunternehmen haben im Schnitt 68 Lastzüge. Das größte europaweit aktive Unternehmen ist Aquila mit 480 Lkw. Deren Fahrer sind unter anderem für DHL unterwegs, teilweise für mehrere Wochen am Stück wie FERNFAHRER bereits berichtet hat.

Die Fahrer der in Rumänien ansässigen, international tätigen Transportunternehmen



bekommen mittlerweile etwas mehr als den Mindestlohn, dazu tägliche Spesen von 30 bis 40 Euro. Damit liegen sie im Schnitt bei einem Nettolohn von 1.500 bis 1.600 Euro. Allerdings gibt es derzeit wohl Überlegungen der Regierung, die Spesen zu versteuern, um aus den Fahrerlöhnen überhaupt Einnahmen für die Staatskasse zu generieren. Die rumänischen Firmen würden laut Matei etwas bessere Löhne zahlen, denn viele Unternehmen seien von ehemaligen Fahrern gegründet worden. Auch Prämien für ökonomisches Fahren setzen sich langsam durch, insbesondere auf den anspruchsvollen nationalen Strecken. Die internationalen rumänischen Transportunternehmen haben gegen den deutschen Mindestlohn protestiert, da er nicht zu finanzieren sei. Denn die Kosten für Kauf und Unterhaltung eines Lkw seien sogar teilweise höher als in Deutschland. Der einzige Wettbewerbsvorteil sei der günstige Lohn der Fahrer.

Hier sind sich die Gewerkschaft SLT und die Journalistin Matei ziemlich einig: Es sind überwiegend die westeuropäischen Transportunternehmen, die in Rumänien vor allem billige Arbeitskräfte suchen – und deswegen auch oft nur schlecht ausgebildete Fahrer finden und unter prekären Bedingungen einstellen. Sie seien der eigentliche Grund, dass es zu den bekannten Folgen des sogenannten Sozialdumpings komme.