



Foto: Faire Mobilität

## » Jetzt sollen wir den Karren aus dem Dreck ziehen...«

**Lkw-Fahrer aus Osteuropa haben massive Einkommensverluste wegen Corona-Pandemie. Hygienestandards entlang der Autobahn sind oft unzureichend.**

**Gespräch mit Michael Wahl, Berater bei „Faire Mobilität“**

**Im Zuge der Corona-Pandemie** haben europäische Staaten die Grenzen weitgehend geschlossen. Polnische Lkw-Fahrer müssen nach ihrer Rückkehr zwei Wochen in Quarantäne. Was hören Sie von der Grenze nach Polen?

Viele Fahrer harren an den Wochenenden 20 bis 40 Stunden im Stau an der Grenze aus, um irgendwie nach Hause zu kommen. Ohne Wasser, ohne Toilette, ohne wirkliche Pause. In diesen Situationen sieht man, wie Logistik heute funktioniert: Waren, Aufträge, oftmals auch der Anhänger kommen aus Deutschland – die Fahrer und deren Arbeitsverträge aber aus Osteuropa. Plötzlich haben die Auftraggeber aus Deutschland ein Problem, weil die Fahrer zu ihren Familien wollen und niemand genau weiß, ob sie wiedereinreisen dürfen.

Viele Fahrer aus Mittel- und Osteuropa fahren regelmäßig für Auftraggeber aus Westeuropa. Die Beschäftigten werden regelmäßig in Minibussen nach Deutschland oder in andere westeuropäische Länder gebracht, um hier zu arbeiten. Wie läuft das momentan weiter, wisst ihr etwas darüber?

Das ist noch schwer zu sagen. Aber beide Seiten sind aufeinander angewiesen: Ohne die Fahrer, die immer wieder Tausende Kilometer durch Europa pendeln, um dann in Westeuropa unsere Waren in Lkws zu transportieren, dürfte unser Versorgungssystem zumindest ins Wanken geraten. Und die Fahrer sind

darauf angewiesen, in Westeuropa zu arbeiten, denn sonst kriegen sie nur einen Hungerlohn.

**Wieso das?**

Weil viele Fahrer gezwungen sind, in Osteuropa einen Arbeitsvertrag zu unterschreiben, aber immer zu den gleichen miesen Konditionen: Ihnen wird nur der dortige Mindestlohn garantiert – zwischen 250 und 600 Euro im Schnitt. Erst ab dem Tag, an dem sie in Westeuropa fahren, kriegen sie zusätzlich Spesen – oft um die 50 Euro am Tag. Am Ende haben sie ein Einkommen zwischen 1.500 Euro und 2.000 Euro netto. Wenn die Spesen aber wegfallen, kriegen sie von einem auf den anderen Tag 1.000 bis 1.500 Euro weniger.

**“ OHNE WASSER, OHNE TOILETTE, OHNE WIRKLICHE PAUSE. ”**

Also müssen sie alles versuchen, um weiterzufahren? Wenn man das Verkehrsministerium beobachtet, könnte man meinen, es gäbe nicht genug Fahrer . . .

. . . denn die Lenk- und Ruhezeiten und die Kabotagevorschriften wurden gerade gelockert, richtig. Eigentlich passt das nicht zu der gerade beschriebenen Situation. Auch Fahrer in Deutschland berichten über Kurzarbeit. Und doch sollen nun einzelne Fahrer noch

mehr arbeiten als vorher. Und der Arbeitstag eines Lkw-Fahrers dauert in normalen Zeiten schon 13 bis 15 Stunden.

### Gibt es Alternativen?

Das Gute ist: Logistik ist sehr flexibel! Wer letzte Woche noch Motorhauben für Mercedes transportiert hat, kann sofort auf Klopapier-Transporte umstellen oder Nudeln in Supermärkte liefern. Diese Flexibilität sollte man eher nutzen, als die Arbeitszeiten der Fahrer zu flexibilisieren. Wichtig ist dabei, dass auch die Konkurrenz zwischen den Firmen fair abläuft. Wenn sich jetzt alle Arbeitgeber gegenseitig unterbieten, hat keiner was davon.

### Was berichten denn die Fahrer, die noch unterwegs sind?

Ein – im wahrsten Sinne des Wortes – dreckiges Problem sind sanitäre Anlagen: Diese sollten für Lkw-Fahrer auf Raststätten eigentlich immer kostenlos sein. Das ist jedoch viel zu selten so. Und gerade in der jetzigen Situation ist das noch viel wichtiger geworden. Doch stattdessen hören wir, dass Autohöfe zumachen. An

# fair

Arbeitnehmerfreizügigkeit  
sozial, gerecht und aktiv

“ **EIN – IM WAHRSTEN SINNE  
DES WORTES – DRECKIGES PROBLEM  
SIND SANITÄRE ANLAGEN: DIESE  
SOLLTEN FÜR LKW-FAHRER AUF  
RASTSTÄTTEN EIGENTLICH IMMER  
KOSTENLOS SEIN. ”**

Ladestellen werden die Klos für Fahrer abgeriegelt, weil sie „betriebsfremd“ sind. Vielmehr müssen sie dreckige Dixi-Klos benutzen. Aktuell werden Fahrer eher wie Virenschleudern behandelt ...

... und zugleich öffentlich als Retter unserer Versorgung gefeiert. Was sagen die Fahrer dazu?

### Wie sehen sie sich selbst?

Einige nehmen die Heldenrolle gerne an. Doch viele fühlen sich schlichtweg verarscht. Einer sagte mir letzte Woche: „Vorher behandelt man uns wie die Deppen der Nation, und jetzt sollen wir den Karren aus dem Dreck ziehen.“ Lkw fahren ist ein anspruchsvoller Beruf. Wir kennen alle den anschwellenden Emotionspegel, sobald man hinterm Lenkrad sitzt. Als Lkw-Fahrer wird aber von Ihnen erwartet, dass Sie stets geduldig und konzentriert mit Ihren 40 Tonnen im Rücken umgehen. Das Be- und Entladen ist oft Knochenarbeit und der Chef erwartet 13 bis 15 Stunden Verfügbarkeit pro Tag. Dazu kommen die schlimmen hygienischen Zustände: Fahrer sind wochenlang auf Tour, müssen sich waschen, wo gerade mal Wasser läuft. Gekocht wird auf dem Gaskocher, Wäsche wird im Plastikbottich per Hand gewaschen. Diese Helden unseres aktuellen Alltags verdienen endlich ein normales Menschenleben – jeden Tag. Spätestens jetzt ist der Moment gekommen, ihre Arbeit zu würdigen und zu merken: Da läuft nicht nur in Zeiten von Corona etwas falsch!

fair

## Faire Mobilität Beratungsstellen für Beschäftigte aus Mittel- und Osteuropa:

[www.faire-mobilitaet.de](http://www.faire-mobilitaet.de) | [www.fair-arbeiten.eu](http://www.fair-arbeiten.eu)

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages