

## **Leben im LKW: Wie Trucker ausgebeutet werden**

Anmoderation

Anja Reschke:

LKW-Fahrer, das war mal ein guter Job. Klar, auch ein harter, dauernd unterwegs, aber doch irgendwie auch immer mit ein bisschen Abenteuer. Man denke nur an den so herrlich umtriebigen Manfred Krug in seiner Serie „Auf Achse“. Von dieser Brummi Romantik ist heute nicht mehr viel übrig. Dauernd unterwegs sind sie immer noch, aber der Alltag vieler LKW-Fahrer sieht heute eher so aus: Tagelanges Festhängen auf Rastplätzen, Warten auf neue Aufträge und nicht mal genug Geld für das einfachste Hotel. Die Billiglöhnerie hat Einzug gehalten ins Brummi-Geschäft. Philipp Hennig und Johannes Jolmes.

Ein kalter Sonntagmittag im Hamburger Hafen. Behelfsmäßiges Kochen unter der Plane. Seit Tagen warten diese LKW-Fahrer auf eine Fracht. Sie kommen aus Weißrussland – führen ein Leben zwischen Kabine und Ladefläche. So gut es eben geht.

O-Ton

LKW-Fahrer:

„Wir würden alle gerne nach Hause fahren, wir sind hier seit Dienstag, schon fünf Tage und warten. Wie lange ich noch warten muss, kann ich momentan noch nicht sagen. Ich kann erst dann fahren, wenn alles beladen ist.“

Doch das kann noch Tage dauern. Dann liegen tausende Kilometer Straße und viele Nächte im LKW vor ihnen.

O-Ton

LKW-Fahrer:

„Alle Fahrer, die hier stehen, keiner von uns würde das seinen Kindern wünschen, was wir hier machen müssen.“

Nur eine Ecke weiter verbringen polnische Fahrer ihr Wochenende. 600 Euro verdienen sie im Monat. Zu wenig, um sich einen Stellplatz auf einem Autohof leisten zu können. Denn dort kostet das Parken für LKW Geld.

O-Ton

LKW-Fahrer:

„Da auf der Straße stehen zwei Dixi-Klos und das ist das Einzige, was wir hier an Sanitär-Anlagen haben. Wir haben kein Geld bekommen für die Parkplätze und acht Euro aus eigener Tasche zu bezahlen, das ist für uns sehr, sehr viel Geld.“

Kaum Hygiene, wenig Möglichkeit zur Erholung – es sind vor allem osteuropäische Fahrer, die dieses Elend am Straßenrand ertragen müssen. Dabei wollte die Europäische Union das eindämmen. Mit einer Verordnung. Alle zwei Wochen sollen die Fahrer in der Regel außerhalb ihrer Kabinen übernachten. Doch diese Regelung existiert in Deutschland offenbar nur auf dem Papier.

O-Ton

LKW-Fahrer:

„Es gibt keine Kontrollen. Wir werden zwar von den Behörden überprüft, aber die interessiert es nicht wie oder wo wir uns erholt haben. Die Behörden, die uns kontrollieren, die schauen sich normal nur die Lenkzeiten an und ob wir überhaupt Pausen gemacht haben.“

Zuständig für die Überwachung dieser Ruhezeit ist das Bundesamt für Güterverkehr. Doch das hat offenbar zu viel zu tun. Die Aufgaben des BAG reichen von der Lenkzeitenkontrolle bis zu überladenen LKWs. Lediglich 230 Kontrolleure überwachen 12 000 Kilometer Autobahn.

O-Ton

Mario Märgner,  
Gewerkschaft GdP:

„Die Aufgaben sind über die letzten Jahre stets angewachsen und die Personalentwicklung hat dem nicht Schritt gehalten, so dass wir heute also schlicht und einfach ein Defizit an der Stelle habe.“

Dabei wären Kontrollen nötiger denn je. Denn durch den grenzenlosen Markt stehen europaweit Speditionen in Konkurrenz zueinander. Wer bei seinen Fahrern spart, kann die niedrigsten Preise anbieten. Treu dem Motto: Die günstigste Spedition bekommt den Zuschlag. Der raue Wind, der da auf dem Speditionsmarkt weht – er gefällt auch manchem Unternehmer nicht. Trotzdem ist auch für Bernd Kreutz die Beschäftigung von osteuropäischen Fahrern zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit geworden. Zu oft wurde er in der Vergangenheit unterboten:

O-Ton

Bernd Kreutz, Spediteur: „In Osteuropa haben wir andere Sozialstandards, wir haben andere Lebensbedingungen und da haben wir einfach ne ganz andere Kostensituation, Lohnsituation. Die Lohnkosten sind in der Spedition neben den Dieselskosten natürlich die Hauptkostenfaktoren irgendwo, selbstverständlich.“

Panorama: „Und das ist ein Punkt wo man sparen kann?“

Bernd Kreutz, Spediteur: „Leider Gottes ja.“

Er halte sich an die Richtlinien zum Arbeitsschutz. Bei anderen müssten die Fahrer immer verfügbar sein. Wer die EU-Verordnung achtet, kann da nur schwer konkurrieren. Darum fordert Kreutz das, was seine Zunft normalerweise vermeiden möchte.

O-Ton

Bernd Kreutz,  
Spediteur:

„Es müssten ganz einfach am Wochenende mehr Kontrollen stattfinden. Es geht nicht an, dass ein Fahrer seine regelmäßigen Wochen, wöchentlichen Wochenendruhezeiten im Fahrzeug macht. Das ist einfach nicht ok.“

Dass diese Kontrollen nicht ausreichend stattfinden, liegt nicht nur am fehlenden Personal. Es gibt einen weiteren Grund: Das BAG tut sich schwer, Fahrer während der Ruhezeiten zu kontrollieren.

O-Ton

Hans-Gerhard Pernutz,  
Bundesamt für Güterverkehr:

„Wir können nicht erkennen, ob der Fahrer eine tägliche oder eine verkürzte Ruhezeit einlegt, ohne dass wir diesen Fahrer während dieser Ruhezeit stören. Das würde natürlich widersprechen der Verkehrssicherheit. Uns ist sehr daran gelegen, dass die Fahrer ihre Ruhezeit ungestört einhalten können.“

Noch mal zum Verständnis: Der Fahrer muss einfach seine Vorhänge zuziehen – dann kontrolliert das BAG nicht. Weil man ja die Ruhe nicht stören möchte.  
Anders in Belgien: Verkehrspolizist Raymond Lausberg kontrolliert ohne Gnade – und hat damit die größten Erfolge.

O-Ton

Raymond Lausberg,  
belgischer Verkehrspolizist:

„So, hier haben wir wieder ein typisches Beispiel. Belgischer Auflieger mit ausländischer Zugmaschine. Das sind im Moment die Fahrzeuge, die wir kontrollieren wollen.“

Seine erste Kontrolle: Ein ungarischer Trucker. Lausberg kann über die Fahrerkarte die Fahr- und Ruhezeiten der vergangenen Monate auslesen.

O-Ton

Raymond Lausberg, belgischer Verkehrspolizist: „Guck hier, fahren, fahren, fahren. Fahren, fahren. Wann warst du Ungarn letztes Mal? Zuhause?“

LKW-Fahrer: „Zuhause?“

Raymond Lausberg, belgischer Verkehrspolizist: „Das ist schon zwei Monate jetzt. Auch komplett, drei Monate.“

LKW-Fahrer: „Ja.“

Raymond Lausberg, belgischer Verkehrspolizist: „Ja, schlecht! Guck hier, vier Monate. Und vier Monate schlafen LKW?“

LKW-Fahrer: „Ja.“

In Belgien sollen Zustände wie diese verhindert werden. Dass die deutschen Kollegen das Problem nur ungenügend angehen – dafür hat Polizist Lausberg kein Verständnis.

O-Ton

Raymond Lausberg,  
belgischer Verkehrspolizist:

„Ich hoffe, dass sie sich auch dieser Sache annehmen und endlich mal sehen, hier ist was, was wir einfach nicht dulden können. Die Fahrer sind über Wochen von zu Hause weg, sind in dem LKW gefangen über Wochen lang. Das geht nicht.“

In Deutschland wurde dieser Fahrer übrigens auch kontrolliert. Allerdings - so teilte uns das BAG mit – habe man lediglich die Maut kontrolliert. Aber nicht die Ruhezeiten.

O-Ton

Panorama: „Deutsche war ok? Deutsche Behörden haben nichts.“

LKW-Fahrer: „Kein Problem Deutsch. Kein Problem.  
Panorama: „Sie wurden kontrolliert von deutschen Behörden?“  
LKW-Fahrer: „Kontrolle deutsch, BAG.“  
Panorama: „Ja.“  
LKW-Fahrer: „Probleme keine. Alles klar. Belgium.“

Autor: Philipp Hennig, Johannes Jolmes, Kaveh Kooroshy  
Kamera: Samir Saad, Andrej Krol  
Schnitt: Alexandra Karaoulis