

Versorgungskrise am Horizont

Dumpinglöhne und miserable Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer

Bericht aus der Redaktion von *german-foreign-policy.com*

Eine Versorgungskrise wie aktuell in Grossbritannien droht wegen des kontinuierlich zunehmenden Mangels an Lkw-Fahrern auch Deutschland und der EU. Das besagen Einschätzungen von Branchenexperten. Im Vereinigten Königreich waren nach ersten Schwierigkeiten bei der Belieferung von Supermärkten nun am vergangenen Wochenende [Ende September] die Benzinvorräte von wohl zwei Dritteln aller Tankstellen zur Neige gegangen; trotz erster Anzeichen einer Erholung dauert der Mangel an.



*Ursache des Lkw-Fahrermangels sind Dumpinglöhne und miserable Arbeitsbedingungen in der EU. Ein Versorgungskollaps ist vorauszusehen.
(Bild Keystone/AP Photo/Michael Sohn)*

Experten weisen darauf hin, dass in der Bundesrepublik fast ebenso viele Lkw-Fahrer fehlen wie in Grossbritannien – und es werden mehr. Das ist auch in den Ländern Ost- und Südosteuropas der Fall, die einen beträchtlichen Teil des Lkw-Frachtverkehrs in der EU abdecken. Ursache des Fahrermangels sind – wie in Grossbritannien – Dumpinglöhne und miserable Arbeitsbedingungen, mit denen in der EU allgemein meist Arbeitskräfte aus Europas östlicher und südöstlicher Peripherie abgefunden werden. Philippinische Lkw-Fahrer werden mit der Aussage zitiert, sie hätten in Saudi-Arabien bessere Arbeitsbedingungen vorgefunden als in Europa.

Kein Nachschub aus Osteuropa mehr

In Grossbritannien führt der Mangel an Lkw-Fahrern, der bereits seit geraumer Zeit für Probleme sorgt, seit dem vergangenen Wochenende zu grossen Schwierigkeiten in der Benzinversorgung. Ausfälle bei der Belieferung zunächst nur weniger Tankstellen hatten gegen Ende vergangener Woche [25./26. September] eine Welle an Panikkäufen ausgelöst, wodurch rund zwei Dritteln der Tankstellen der Treibstoff ausging und sich vor den anderen extreme Schlangen bildeten. Branchenexperten sagen für die kommenden Tage eine erste Entspannung voraus.¹

Bestehen bleibt jedoch der Mangel an Lkw-Fahrern, der auf rund 100 000 Personen geschätzt wird und nicht nur die Belieferung von Tankstellen und von Supermärkten, sondern auch der Industrie betrifft. Zum Teil ist er durch die Covid-19-Pandemie bedingt; 2020 konnten

aufgrund der Lockdowns 25 000 Lkw-Fahrprüfungen weniger abgelegt werden als 2019.²

Die Hauptursache sind allerdings die miserablen Arbeitsbedingungen, die vor allem Jüngere abschrecken; das Durchschnittsalter wird mittlerweile mit 55 Jahren angegeben. Nicht zuletzt wirkt sich auch der Brexit aus: Ende März waren im Vereinigten Königreich gut 16 000 Lkw-Fahrer aus der EU weniger registriert als ein Jahr zuvor. Die bis zum EU-Austritt vorhandene Option, Nachschub aus Ost- und Südosteuropa anzuwerben, entfällt.

«Lkw als Wohnort»

Ein rasch zunehmender Mangel an Lkw-Fahrern besteht auch in Deutschland und anderen Staaten der EU. Für Deutschland berichten Branchenverbände von einer Personallücke, die sich auf 60 000 bis 80 000 Fahrer beläuft. Für Polen ist von bis zu 120 000 die Rede. Zu den Ursachen trägt in der Bundesrepublik laut Berichten in gewissem Umfang die Aussetzung der Wehrpflicht bei: Die Bundeswehr, heisst es, bilde mit 10 000 Lkw-Fahrern im Jahr nur noch halb so viele aus wie zuvor.³

Als Haupthindernis beim Anwerben neuer Fahrer gelten allerdings auch in Deutschland die niedrigen Löhne sowie die miserablen Arbeitsbedingungen. So sind Lkw-Fahrer in der Praxis oft mehrere Monate lang von ihren Familien getrennt, müssen zahlreiche Überstunden machen und in ihren Fahrerkabinen übernachten: «Lkw als Wohnort, Autobahnraststätten als Zuhause», hiess es vor kurzem in einem Bericht.⁴

Hinzu kommen oft starker Zeitdruck, gesetzeswidrige Ausbeutungspraktiken der Speditionen sowie unzulängliche gesetzliche Rahmenbedingungen bei einer gleichzeitig eher rudimentären Durchsetzung geltender Gesetze mittels Kontrollen; überlange Arbeitszeiten etwa werden, wie berichtet wird, immer noch häufig durch gezielte Manipulationen an den Tachometern verschleiert und allzu oft nicht aufgedeckt.

Dumpinglöhne als Kostenvorteil

Möglich ist die Aufrechterhaltung von Dumpinglöhnen und miserablen Arbeitsbedingungen dank der EU. Die Voraussetzungen dafür schafft das kaum veränderte Wohlstandsgefälle in der Union in Verbindung mit dem Binnenmarkt und der Arbeitnehmerfreizügigkeit. So greifen Konzerne aus Deutschland in steigendem Mass auf Dienstleistungen von Lkw-Firmen mit Sitz in Ost- und Südosteuropa zurück, weil dort die Löhne und die Lohnnebenkosten erheblich niedriger sind; auch westeuropäische Speditionen haben Ableger in den östlichen und südöstlichen EU-Mitgliedstaaten gegründet.

Eine im Auftrag der EU erstellte Studie bezifert den «Kostenvorteil» dort ansässiger Fahrer auf «mehr als 170 Prozent». ⁵ Laut der Untersuchung wird der internationale Lkw-Frachtverkehr in der EU – grenzüberschreitender Frachtverkehr sowie Transporte, die innerhalb eines Landes von Lkw aus einem anderen Land abgewickelt werden – mittlerweile zu 62 Prozent mit Fahrzeugen durchgeführt, die in Ost- oder Südosteuropa registriert sind. Polen hält mit rund 33 Prozent mit Abstand die Spitzenstellung; Litauen und Rumänien kommen mit rund 6 Prozent auf einen Marktanteil, der ebenso hoch ist wie derjenige Deutschlands. ⁶ Hinzu kommt, dass auch bei Lkw, die in der Bundesrepublik zugelassen sind, der Anteil der Fahrer aus anderen europäischen Staaten steigt – von kaum 7 Prozent im Jahr 2012 auf fast 20 Prozent im Jahr 2020. ⁷

Auf Niedriglohn gebaut

Die systematische Ausbeutung ost- und südosteuropäischer Lkw-Fahrer gelingt auch deswegen, weil es mehreren Staaten der Region gelungen ist, den Frachtverkehr auf der Strasse zu einer Säule ihrer Wirtschaft auszubauen.

In Polen etwa trug das Speditionsgewerbe im Jahr 2018 bereits rund 6,5 Prozent zur Wirtschaftsleistung bei. ⁸ Transportdienste bedienen dabei auch die Kfz-Branche inklusive Zulieferer,

die ihren Ausstoss – gemessen am Wert – seit dem polnischen EU-Beitritt im Jahr 2004 um 127 Prozent auf 27,85 Milliarden Euro (2019) steigern konnte und nun zweitgrösster Sektor der verarbeitenden Industrie in Polen ist. Diese Branche, dominiert von deutschen Konzernen wie Volkswagen, ist auf Lkw-Transporte zwingend angewiesen. ⁹

Ähnlich verhält es sich in Ungarn, einem der bedeutendsten Auslandsstandorte der deutschen Kfz-Industrie, der inzwischen 4 Prozent des gesamten internationalen Lkw-Frachtverkehrs in der EU abwickelt. ¹⁰ Die weitreichende Festlegung der Länder Ost- und Südosteuropas auf wirtschaftlich abhängige Tätigkeiten mit oft schlechter Entlohnung und miserablen Arbeitsbedingungen führt zuweilen zu Exzessen, die öffentliche Aufmerksamkeit erregen. Das gilt nicht nur für die Situation von Lkw-Fahrern, sondern auch für ost- und südosteuropäische Arbeitskräfte in der deutschen Landwirtschaft, in deutschen Schlachtbetrieben und in der deutschen 24-Stunden-Pflege (*german-foreign-policy.com* berichtete). ¹¹

«Sehenden Auges in den Versorgungskollaps»

Allerdings zeigt der Mangel an Lkw-Fahrern auch in Deutschland und Polen, dass das System an seine Grenzen stösst. Insbesondere polnische Speditionen haben längst begonnen, Fahrer aus Ländern östlich der EU zu rekrutieren; nach etwas mehr als 20 000 im Jahr 2015 lag ihre Zahl im Jahr 2017 bereits über 65 000. ¹² Angeworben werden Fahrer längst nicht mehr nur aus der Ukraine und Moldawien, sondern auch aus Belarus oder aus Kasachstan, zuweilen sogar aus den Philippinen.

Dennoch lässt sich der Bedarf unter den Bedingungen von Dumpinglöhnen und miserablen Arbeitsbedingungen nicht mehr decken. Das liegt womöglich auch daran, dass die Bedingungen anderswo besser sind als in der EU: Philippinische Fahrer beispielsweise berichten, sie seien in Saudi-Arabien besser behandelt worden als in Europa. ¹³ Mit Blick auf den Lkw-Fahrermangel auch in Deutschland urteilt der Vorstandssprecher des *Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung*, Dirk Engelhardt, mutmasslich werde «in Westeuropa die gleiche Situation» eintreten wie zur Zeit in Grossbritannien, «nur etwas zeitversetzt»: «Wir warnen davor, dass wir auch in Westeuropa sehenden Auges in einen Versorgungskollaps laufen.» ¹⁴

In der Übergangskrise

Grossbritannien, das seinerseits Niedriglohnpersonal traditionell stark aus seinen früheren Kolonien rekrutiert, hat mit dem Austritt aus der EU auch Abschied vom Niedriglohnimport aus Ost- und Südosteuropa genommen. Es steckt nun in einer Übergangskrise, von der noch nicht klar ist, wohin sie führt.

Bereits im Sommer wurde berichtet, erste Unternehmen böten Lkw-Fahrern deutliche Lohnerhöhungen an.¹⁵ Jetzt dringt auch die Regierung darauf, den Fahrern «mehr zu zahlen, statt den Markt nur mit billiger Arbeit zu überfluten»; sie gerät dadurch in Konflikt mit der auf Lkw-Transporte angewiesenen Industrie.¹⁶ Die Auseinandersetzungen dauern an.

Quelle: <https://www.german-foreign-policy.com/news/detail/8719/>, 30. September 2021

- ¹ George Bowden: Petrol supply: Army will be delivering fuel in days – Kwarteng. [bbc.co.uk](https://www.bbc.com/news/health-58111111) 29.9.2021.
- ² How serious is the shortage of lorry drivers? [bbc.co.uk](https://www.bbc.com/news/health-58111111) 28.9.2021.
- ³ Eva Fischer: Versorgungsengpass droht. Allein in Deutschland fehlen derzeit 60 000 bis 80 000 Lkw-Fahrer. [handelsblatt.com](https://www.handelsblatt.com) 22.09.2021.

- ⁴ Gerhard Schröder: Lange Fahrten für wenig Geld. [deutschlandfunkkultur.de](https://www.deutschlandfunkkultur.de) 14.09.2021.
- ⁵ Regina Weinrich: Kostenvorteil bei über 170 Prozent. [eurotransport.de](https://www.eurotransport.de) 2.3.2021.
- ⁶ Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009. Final Report. February 2021.
- ⁷ Deutsche Verkehrs-Zeitung: Fahrerlöhnerreport 2020.
- ⁹ Die polnische Wirtschaft. [wko.at](https://www.wko.at) 23.4.2021.
- ¹⁰ Siehe dazu Im Interesse der deutschen Industrie und Europas industriell stärkste Region.
- ¹¹ Siehe dazu Bleibende Schäden (II).
- ¹² Harald Schumann, Elisa Simantke: Das schmutzige Geschäft mit Lkw-Fahrern aus Osteuropa. [tagesspiegel.de](https://www.tagesspiegel.de) 8.10.2018.
- ¹³ Gerhard Schröder: Lange Fahrten für wenig Geld. [deutschlandfunkkultur.de](https://www.deutschlandfunkkultur.de) 14.9.2021.
- ¹⁴ Auch in Deutschland fehlen Lkw-Fahrer. [tagesschau.de](https://www.tagesschau.de) 10.9.2021.
- ¹⁵ Dave Harvey: Brexit and Covid cause big jump in pay for lorry drivers. [bbc.co.uk](https://www.bbc.com/news/health-58111111) 2.7.2021.
- ¹⁶ Edward Malnick, Daniel Capurro, Sarah Newey, Henry Bodkin: Boris Johnson demands pay rise for lorry drivers. [telegraph.co.uk](https://www.telegraph.co.uk) 26.9.2021.