

FERNFAHRER

FERNFAHRER



DAS INTERNATIONALE TRUCK MAGAZIN

625 PS IM ACTROS

Der neue SLT

Seite 66



TOP-CHANCE!



FERNFAHRER - Leserwahl
Mitmachen und VW Amarok gewinnen! | Seite 36



REPORTAGE: FERNFAHRER
verfolgt Kaboteure | Seite 56

Seite 86
Guldagers neuer POPSTAR

MIT AUTOHOF-
GUTSCHEIN IM WERT VON **3,90 €**



Immer mehr deutsche Fahrer arbeiten in der Schweiz. Südbadische Spediteure kämpfen nun um ihr Personal.

Text | Regina Weinrich

Das Thema Lohndumping bei Fahrern aus Osteuropa erhitzt seit geraumer Zeit die Gemüter. Doch es zieht nicht nur Rumänen und Bulgaren in den Westen, weil sie hier immer noch besser verdienen als zu Hause. Für mehr Geld gehen auch westeuropäische und insbesondere deutsche Kraftfahrer über die Grenze und arbeiten außerhalb der EU. So lockt die kleine Schweiz mit harten Franken. Dadurch geraten die Löhne der ortsansässigen Fahrer unter Druck.

Die Zahl der Deutschen unter den Fahrern sei in der Schweiz seit Beginn der Eurokrise massiv angestiegen, sagt David Piras vom Berufsverband Les Routiers Suisses dem FERNFAHRER. Zwar liege das Transportgewerbe vom Lohnniveau eher niedriger als

andere Branchen und viele Schweizer hätten ihren Chauffeursjob an den Nagel gehängt. „Aber wir haben hier keinen Fahrermangel, weil immer genügend Deutsche nachkommen.“ Die Verdienstmöglichkeiten bei den Eidgenossen scheinen verlockend: Der Durchschnittslohn liegt bei 5.300 bis 5.500 Schweizer Franken, schreibt die Verbandszeitung „Camion“. Das sind umgerechnet stolze 4.299 bis 4.461 Euro.

Was für einen deutschen Fahrer atemberaubend viel Geld zu sein scheint, reicht in der Schweiz gerade so, um über die Runden zu kommen. Die Lebenshaltungskosten sind viel höher. Insbesondere happige Mietpreise schlagen zu Buche. Aber auch die Krankenversicherung ist ein Faktor, der große Löcher in die Haushaltskasse reißen kann. Sie muss nämlich vom Arbeitnehmer komplett selbst gezahlt werden. Der Schritt ins Ausland sei nicht so einfach und das Wohlstandsgefälle im Vergleich zu Deutschland nicht so groß, zeigt sich Michael Gehrken vom Schweizer Transporteursverband ASTAG überzeugt. „Unter dem Strich bleibt häufig nicht so viel, als dass sich das rentiert.“

„Reicht der Chauffeurenlohn?“ titelte unlängst „Camion“ und kam zu dem Ergebnis, dass fast zehn Prozent der Fahrer nur knapp 4.000 Franken verdienen. An Luxus, auch

der einfachsten Art, sei da nicht zu denken. Verantwortlich für die Billiglöhne sei ein Preiskrieg in der Transportbranche, der auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen werde. „Ein weiterer Grund für die tiefen Löhne sind Chauffeure aus dem Ausland“, heißt es dann weiter. Werde ein Schweizer Chauffeur zu teuer, ersetze man ihn früher oder später durch einen aus dem EU-Raum, der natürlich um einiges günstiger sei.

„Die Deutschen sind grundsätzlich gute Leute, aber wir haben ein Problem, wenn die Lohndifferenzen zu groß werden“, sagt Piras, dessen Verband rund 17.000 Mitglieder hat. Eine ganze Reihe sind aus Deutschland neu dazu gekommen. Des Öfteren, so Piras Er-



„Deutsche Fahrer haben von der Sprache her einen großen Vorteil.“

Hans-Peter Dreier, Geschäftsführer der Dreier AG in Suhr

Fotos | Regina Weinrich, Dreier (2)



Moderne Fahrzeuge sind für viele Fahrer heute Voraussetzung, einen Job anzutreten.



Die Fahrer sollen sich wohlfühlen – ein topmodernes Handy wird gestellt.



Fahrer Lienhardt Bitter (r.) und Schweizer Rückkehrer Markus Bösch.

fahrung, gehe für sie die Rechnung mit dem Schweizer Bruttolohn nicht auf und Enttäuschung mache sich breit. Die Abzüge seien im Voraus relativ schwierig abzuschätzen, erläutert er. Für ihn ist klar: „Am liebsten sind uns die Deutschen, die in der Schweiz leben. Dann hat man die gleichen Kosten und ist besser integriert.“

Osteuropäer sind bei den Eidgenossen insbesondere beim Binnenverkehr nicht so gefragt. Da im wesentlichen Verteilerverkehre gefahren werden, ist es wichtig, dass der Fahrer die Landessprache beherrscht. „Der Kunde möchte mit dem Fahrer sprechen“, sagt Piras. Da haben Deutsche, Österreicher, aber für den Genfer Raum und das Tessin auch Franzosen und Italiener gute Karten.

Die Schweizer Spedition Dreier aus Suhr im Grenzkanton Aargau hat in Deutschland Fahrer gesucht – und auch gefunden. Von 300 Vollzeit-Chauffeuren sind derzeit 95 Deutsche, sagt Firmenchef Hans-Peter Dreier dem FERNFAHRER. „Die deutschen Fahrer arbeiten hier viel im Wechselbrückenbereich, sie haben von der Sprache her einen großen Vorteil.“ Einige lebten in der Schweiz;

„Bei den Schweizern spürt man, dass man als Deutscher Ausländer ist“

andere hätten ihre Familien in Deutschland, manche kämen aus dem grenznahen Raum, andere aus Ostdeutschland. Dreier bietet neuerdings ein Arbeitszeitmodell mit 80 Prozent an. Dabei folgt auf zwei Sechs-Tage-Wochen eine Woche zu Hause, dann geht es wieder zurück in die Schweiz. Der Verdienst liege um die 4.000 Franken monatlich, sagt Dreier.

„Wenn ein Arbeitgeber offensiv in Deutschland Mitarbeiter sucht, hat er die Vorstellung, dass er damit günstiger fährt“, gibt sich Routier Piras überzeugt. Heikel sei es, sich von einer Schweizer Firma im Ausland mit einem Schweizer Vertrag anstellen zu lassen, warnt er. „Wir haben gerade den Fall eines Hamburgers, der sich jetzt in Schaffhausen über 800 Kilometer Distanz um Überstunden und eine ungerechtfertigte Kündigung vor Gericht streiten muss.“ Mit Dreier hat sich der Routiers Suisses vor vier Jahren angelegt, weil es Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten gegeben haben soll, schreibt die „Aargauer Zeitung“. Eine Untersuchung des Bezirksamtes Aargau sei aber damals ins Leere gelaufen. Kurz vor Weihnachten gab es in dem Unternehmen wegen

unklarer Überstundenregelungen wieder Zoff – diesmal mit der branchenübergreifenden Gewerkschaft Unia.

„Rund 40 Fahrer, überwiegend Deutsche, haben sich an uns gewandt“, berichtet Roland Schiesser von der Unia. Ihre Schweizer Kollegen hingegen würden lieber nicht aufmucken und die Zustände länger hinnehmen. Die Unia, die sich seit Jahren um mehr Mitglieder unter den Fahrern bemüht, warf Dreier in der Folge vor, die Chauffeure mehr oder weniger dazu zu zwingen, die Lenk- und Ruhezeitenregelung zu verletzen. Dreier wies dies unter anderem mit dem Argument zurück, dass Bereitschaftszeiten keine Arbeitszeiten seien. Von der „Aargauer Zeitung“ beauftragte Experten fanden heraus, dass die Übertretungen der Arbeitszeit bei Dreier branchenüblich seien. Firmenintern sei der Konflikt beigelegt, so Dreier gegenüber dem FERNFAHRER.

Davon abgesehen fällt auch die Integration der Deutschen nicht so leicht, wie es die gemeinsame Sprache vermuten ließe. „Bei den Schweizern spürt man, dass man als Deutscher Ausländer ist“, erzählt ein betroffener Fahrer. Und die Schweizer haben des Öfteren Mühe mit der deutschen Fernfahrermentalität. „Die sind geeicht auf Mogeleyen mit der Tachoscheibe, laden nicht selbst ab und wenn die Türe aufgeht, haben sie eine große Klappe“, schimpft ein Schweizer, der nicht genannt werden will. In der Tat sei die Servicementalität in der Schweiz anders, bestätigt Piras. „Hier lädt der Fahrer bei mehreren Anlaufstellen pro Tag ab“, sagt er. „Vorn in der Kabine zu sitzen und darauf zu warten, dass die hinten fertig werden, das geht gar nicht.“

Was das Geld angeht, können deutsche Unternehmen mit den Schweizer Löhnen trotzdem nicht mithalten. „Wir sprechen mit den Fahrern offen über die Schweiz“, sagt Kerstin Sacherer, Personalchefin bei der Spedition Karl Dischinger im badischen

Ehrenkirchen. Dischinger beschäftigt 130 Fahrer, offene Stellen gibt es derzeit nicht. „Jeder, der geht, kann auch wieder zurückkommen, wenn wir Platz haben. Da braucht ja in der Schweiz nur mal etwas mit den Zähnen zu sein.“

Einer, der nach drei Jahren Schweiz zurückkam, ist Markus Bösch. Er wurde dann bei Dischinger Kraftverkehrsmeister, arbeitet jetzt in der Personalabteilung und ist zuständig für die Fahrer. „Man verdient gut in der Schweiz“, sagt er. „Aber es gibt auch Nachteile.“ Dazu gehörten neben der privaten Krankenkasse die Rentenbeiträge, die zum Teil auch in Deutschland bezahlt werden müssten, weniger Urlaub und freie Tage oder andere Spesensätze. Hinzu kommt, dass die Schweizer Gesetzgebung beim Arbeitsrecht ziemlich locker ist. Es gibt keinen Mindestlohn und es ist wesentlich einfacher, jemandem zu kündigen.

In der Grenzregion zur Schweiz wird ohnehin über dem süddeutschen Schnitt bezahlt. Aber Sacherer, Tochter von Firmeninhaber Karlhubert Dischinger, versucht, die Fahrer auch per „Wohlfühlfaktor“ bei der Stange zu halten. Dazu gehören gut ausgestattete Lkw, die nicht älter als fünf Jahre sind, inklusive Qualität bei Sitzen, Standheizung und Klimaanlage. Dazu gehört auch, dass jeder Fahrer ein neues Smartphone zur Verfügung gestellt bekommt. Darüber hinaus gibt es kostenlose Arbeitsschuhe und die Arbeitskleidung wird gegen einen geringen Eigenbeitrag der Fahrer gestellt.

Aber ganz besonders setzt Sacherer auf das „Netzwerk“ im Unternehmen, um die Mitarbeiter zu binden. Auszubildende, Fahrer und Ehemalige sollen sich als Teil der „kd“-Familie erfahren. Deshalb organisiert sie Veranstaltungen wie etwa Grillfeste, Ski-ausflüge und eine Gesundheitswoche. Schulungen, darunter Deutsch- und Englischkurse für diejenigen Fahrer bei Dischinger, die aus dem Ausland stammen, sind kostenlos. „Da das Entgelt im Logistikbereich eher niedrig ausfällt, muss die Zufriedenheit der Mitarbeiter anderweitig gefördert werden.“

Während man sich in Südbaden also um die Mitarbeiter bemü-



„Jeder, der geht, kann auch wieder zurückkommen, wenn wir Platz haben.“

Kerstin Sacherer, Personalchefin bei Dischinger

hen muss, gibt es in der Schweiz gar eine Stimmungsmache gegen Masseneinwanderung aus dem Nachbarland. Die Schweizer Gewerkschaften jedenfalls wollen die Personenfreizügigkeit erhalten und gleichzeitig den Druck auf die Löhne verringern. Am 18. Mai wird in der Eidgenossenschaft über einen branchenunabhängigen Mindestlohn abgestimmt. Es geht um 4.000 Franken. ◀

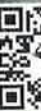


120 Jahre Innovation

Im Internet runterladen:
Infobroschüre „Vorhang auf für
die korrekte Ladungssicherung“



Fracht.Sicherheit.



Frachten einfach
und schnell sichern
und zuverlässig
transportieren.



The TrailerCompany.

Vorbildliche Ladungssicherung: Standard
Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Cod
für alle SCS Sattelcurtainsider. Optional
Ladungssicherungsausstattungen nach
für den Automotive-Bereich und den Tra
von Getränken, Papierrollen und Stahlco
VDI 2700 - just more.

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-

ANZEIGE