



Trucker



mehr Fotos im
TRUCKER E-Paper

Hallo Nachbar

Polnische LKW sind aus dem europäischen Straßenbild nicht mehr wegzudenken. Manch ein deutscher Fahrer empfindet die massige Präsenz schon fast als Bedrohung. Doch wie attraktiv ist der Beruf eigentlich für die polnischen Fahrerkollegen? Und wie sieht es aus mit Fahrernachwuchs beim deutschen Nachbarn?



Polnische Mischung: Nur Bau und Stadtverwaltung fahren alt und bewährt, der restliche Nah- und Fernverkehr ist moderner

© Reiner Rosenfeld

Das ist Familientradition, das hat sein Vater auch so gemacht und zudem gilt das LKW-Fahren in Polen als respektabler Beruf. Deswegen hat hier auch fast jede Familie ein paar Fahrer in ihren Reihen.

ALS GEFAHRGUTFAHRER MIT 1000 EURO SEHR GUTER LOHN

Dabei hat Leszek gleich am Anfang Glück gehabt und ist bei einem Spediteur untergekommen, der Gefahrguttransporte für die Petrochemie erledigt. Wegen des hohen Anspruchs an Zuverlässigkeit wird Leszek dort mit umgerechnet 1000 Euro monatlich entlohnt. Für polnische Verhältnisse ist das ein sehr anständiges Salär. Spesen extra gibt es keine, dafür ist er am Wochenende aber daheim. Und, was auch nicht unterschätzt werden darf, Leszek lenkt einen gepflegten, mit zwei Jahren fast neuen Lastzug. Im nationalen Transport ist das in Polen eher die Ausnahme.

Denn hier bestimmen noch immer gebrauchte Trucks das Straßenbild. Das liegt an den hohen Anschaffungspreisen für Neue, bei im europäischen Vergleich niedrigen nationalen Frachtraten. Da investieren zumindest kleinere polnische Unternehmer lieber in Mercedes, DAF, Scania, Iveco und Volvo aus zweiter Hand. Und Gemeinden und Bauunternehmen verlassen sich auch heute noch auf die unverwüstlichen Trucks aus der ehemaligen kommunistischen Ära. Tschechische Lias, Tatra oder Avia, russische Kamaz und polnische Star und Jelcz sind deswegen heute noch im Straßenverkehr vertreten. Nicht auf den Autobahnen und nicht sehr häufig, aber in Städten und auf dem Land gehören diese Marken durchaus noch zum gewohnten Bild.

ENTBEHRUNGEN FÜR DEN FÜHRERSCHEIN

Einer, der als angestellter Fahrer mit einem Gebrauchten sein Geld verdient, ist Artur Dolata. Dem 13 Jahre alten MAN, den der 29-Jährige bewegt, ist anzusehen, dass er bereits einen Haufen Kilometer auf dem Buckel hat. Trotzdem lenkt Artur ihn stolz wie eine Nobelkarosse durch Polen. Schließlich konnte er sich erst vor zwei Jahren den Traum erfüllen, LKW-Fahrer zu werden. Zuvor hatte Artur endlose Monate in einem polnischen ▶

Leszek Czerlonek hat die Ruhe weg. Entspannt steht der Chauffeur neben seinem 420er Volvo auf einer polnischen Raststätte und jagt einen Modellrennwagen mit einer Fernbedienung über den Asphalt. „Ich liebe meine Arbeit“, erklärt der Gefahrgutchauffeur, „aber anstrengend ist sie trotzdem. Da ist der Modellflitzer in den Pausen der ideale mentale Ausgleich!“ erklärt der 45-Jährige, der vor acht Jahren mit dem LKW-Fahren begonnen hat. Bis dahin hat er sein Geld als Volleyballprofi verdient. Nach der Sportlerkarriere, das war schon immer klar, würde er hinterm LKW-Lenkrad sein Auskommen suchen.

„Fahren empfinde ich als einen anstrengenden Beruf, sowohl physisch als auch psychisch. Aber er macht mir trotzdem Spaß. Für mich war schon immer klar, dass ich nach meiner Sportler-Karriere hinters Lenkrad gehe. Mein Vater fährt auch schon das ganze Leben. Mit rund 1000 Euro verdiene ich für polnische Verhältnisse im nationalen Fernverkehr sehr gutes Geld.“



„ES IST ANSTRENGEND. ABER ICH VERDIENE GUT.“

Leszek Czerlonek (45)



„Ich bin ehrlich, ich fahre nur, um Geld zu verdienen, besonders Spaß macht's mir keinen. Als Lehrer verdiene ich in der Ukraine nur zwischen 150 und 300 €. Deswegen hab' ich zunächst bei einer ukrainischen Spedition angefangen. Jetzt bin ich für einen Polen unterwegs auf der Strecke UA-D. Dort habe ich ein anständiges Auto und verdiene rund 1000 Euro. Nicht viel mehr, als ich in der Ukraine hatte, aber dafür kommt das Geld sicher. Für ein deutsches Unternehmen würde ich nicht fahren, da die keine Ladungen in die Ukraine haben.“

„ALS LEHRER REICHT DAS GELD NICHT ZUM LEBEN.“

Chekh Markiyan (35)



„ICH LIEBE DAS FAHREN. MIR REICHT DAS INLAND.“

Artur Dolata (29)

„Ich liebe das LKW-Fahren. Für den Führerschein habe ich mich krumm gelegt, monatelang in einem Lager gearbeitet und bin dann nach England rüber, um das Geld zusammenzubekommen. Mit meinem jetzigen Einkommen bin ich ganz zufrieden. Bock auf den Internationalen Fernverkehr habe ich nicht.“



Im internationalen Fernverkehr sind polnische Fahrer meist mit modernen Trucks auf Tour



Häufige Radar- und LKW-Kontrollen gehören zur harten Realität auf Polens Straßen



Wir müssen draußen bleiben: Schild an polnischen Schnellstraßen



Im Umbruch: Spuren der kommunistischen Ära gehören noch immer zum Alltag



Lagerhaus und als Hilfsarbeiter in Großbritannien gebuckelt, um das Geld für den Führerschein zusammenzubekommen. In Polen sind das für den CE-Schein knapp 9000 Sloty, umgerechnet 2000 Euro, und nochmal 1000 Euro für Zusatzausbildungen, wie die EU-Qualifikation und den ADR-Schein.

Das ist verdammt viel Geld, besonders weil Artur als Fahrer am Monatsende mit nur 700 Euro nach Hause geht. Das ist der Durchschnittslohn, wenn Fahrer mit Plane oder Frigo nur in Polen unterwegs und am Wochenende zu Hause sind. Dass der Job dabei trotzdem den vollen Einsatz verlangt, erzählt Arturs eingeschmutzter MAN. „Ich weiß, der hat schon lange kei-

ne Waschbürste mehr gesehen“, entschuldigt er sich fast ein wenig beschämt. „Dafür bleibt in unserem Betrieb einfach keine Zeit!“ Das spricht Bände.

Den gleichen Eindruck vermittelt der DAF seines Kollegen Dominik Domagala. Der fünf Jahre alte XF 105 mit Frigoaufbau wird gerade an den Haken eines Abschleppwagens gehängt, weil das Getriebe streikt. Besonders zu tangieren scheint das Dominik allerdings nicht. „Das sind die üblichen Probleme bei unseren Gebrauchten“, erklärt der 35-Jährige abgeklärt, der für einen Unternehmer fährt, der ausschließlich auf Trucks aus zweiter Hand setzt. Trotzdem fühlt er sich wohl bei seinem der-

zeitigen Chef. Schließlich kommt das Gehalt regelmäßig, und Stress hat Dominik bisher bei allen Arbeitgebern erlebt. Das ist in Polen nicht anders als in Deutschland.

GROSSE SPRÜNGE SIND AUCH HIER FÜR FAHRER NICHT DRIN

Dominik ist einer der vielen polnischen Chauffeure, die schon alles Mögliche und Unmögliche versucht haben, um an ein besseres Fahrer Gehalt zu kommen – vom internationalen Fernverkehr bis zu den unterschiedlichsten Arbeitgebern. Siebenhundert Euro, wie er sie heute verdient, reichen in Polen halt nur sehr knapp für eine Familie mit Kindern. Große Sprünge, etwas Komfort oder Investitionen in ein

Auto oder gar Haus, sind damit nicht zu machen. Da in Polen wie in Deutschland die LKW- und Radarkontrollen durch Polizei und die Inspekcja Transportu Drogowego, das polnische BAG, drastisch zugenommen haben, drohen zudem latent erhebliche Einkommenseinbußen. Denn mindestens Geschwindigkeits- oder Abstandsverstöße zahlen Chauffeure auch hier aus der eigenen Tasche. Polnische Transporteure übernehmen das schon lange nicht mehr. Dazu werden auch sie durch Maut, hohe Dieselpreise und Geld für das Parken von LKW an den Hauptverkehrsrouten zu stark zur Kasse gebeten.

Dabei hat Dominik vorher im internationalen Fernverkehr mit



überhaupt kein Lohn überwiesen. Stattdessen hat Dominik es einmal kurz bei einem deutschen Spediteur mit Niederlassung in Polen versucht. Doch auch der wollte ihn irgendwann vier statt der anfänglich versprochenen zwei Wochen auf der Straße sehen.

Lieber verdient Dominik jetzt weniger, ist dafür aber regelmäßig bei seiner Familie. Dass er sich dabei nun mit alten Fahrzeugen auf der Straße behaupten muss, nimmt er gerne in Kauf. Und überhaupt geht es gerade aufwärts – seine Frau hat als Lehrerin eine Stelle übernommen. Jetzt sind 400 Euro mehr in der Haushaltskasse.

MIT GUTEN STRATEGIEN EIN GUTES AUSKOMMEN

Dabei müssen alte Fahrzeuge nicht zwangsläufig zu Problemen führen. Das beweist der pfflige Unternehmer Tadeusz Uznanski. Der 45-Jährige aus Nowy Sacz behauptet sich schon seit sechs Jahren erfolgreich mit einem DAF XF 95, Baujahr 2002, im internationalen Fernverkehr. Das klappt, weil er nicht auf Gewinnmaximierung sondern auf Langlebigkeit setzt.

Das heißt, Tadeusz Uznanski fährt monatlich nur eine Tour. Die führt ihn, meist innerhalb einer Woche, von Polen nach England und wieder zurück. Die zweite Tour des Monats übernimmt sein Bruder auf der gleichen Relation, ebenfalls mit dem DAF. Die Zeit zwischen den Transporten nutzt Tadeusz, um den XF 95 mit Teilen aus dem riesigen Ersatzteelfundus Polens und einer bewährten und günstigen Werkstatt in Schuss zu halten. Für ihn heißt das: frühzeitig neue Reifen aufziehen, ständig neue Bremsen, nur die besten Öle und das Fahrzeug sofort reparieren, wenn sich ein Mangel ankündigt. Das hält seinen DAF fit und schützt ihn erfolgreich vor Ärger mit dem deutschen BAG, vor dem polnischen Fahrer allesamt gehörigen Respekt haben.

Die Englandroute fährt Tadeusz, weil sie nur durch Ebenen führt. Das hält die Kosten gering und schont den DAF. Dabei verfolgt er streng die Devise, ausschließlich Aufträge zu übernehmen, die sich rechnen. Für 80 Cent Fracht pro Kilometer, wie einige andere polnische Spediteur, würde ich nicht mal den Motor anlassen, ▶



„ICH HAB SOFORT EINEN VERTRAG BEKOMMEN.“

Jakub Talik (22)

„Ich habe gerade den LKW-Führerschein gemacht und fahre jetzt für eine große polnische Firma Ukraine-England. Die haben mir gleich einen Arbeitsvertrag angeboten. Mit 5000 Sloty verdiene ich gutes Geld und hab außerdem noch 21 Tage Urlaub. Weil ich auf der Strecke immer an zu Hause vorbeikomme, sehe ich meine Freundin sogar noch regelmäßig.“



In zweiter Hand: Im nationalen Fernverkehr dominieren gebrauchte Trucks und Trailer aus Westeuropa

1200 Euro gut verdient und durfte noch dazu einen fast neuen LKW lenken. Doch irgendwann hatte er die endlosen Europatouren und die Belastung, seine Frau und die beiden Söhne monatelang nicht zu sehen, satt und den Job geschmissen. Deswegen hat es ihn auch nie gereizt, direkt bei deutschen, britischen oder norwegischen Spediteuren als internationaler Fahrer anzuheuern, obwohl dort bis zu 2500 Euro möglich sind. Da wäre er noch seltener nach Hause gekommen. Außerdem kennt jeder einen Kollegen, der mit Arbeitgebern im Ausland schon schlechte Erfahrungen machen musste. Entweder war das Gehalt nie so hoch wie versprochen oder es wurde



„ICH FAHRE EINE TOUR PRO MONAT. DAS REICHT.“

Tadeusz Uznanski (45)

„Ich bin sehr zufrieden mit meiner Situation als Unternehmer in Polen. Mit meinem DAF XF 95 reicht mir eine Tour im Monat nach England. Zusammen mit dem, was meine Frau als Sekretärin verdient, kommen wir prima über die Runden. Mit meinem alten Fahrzeug klappt das, weil ich es sehr pflege und schnell instandsetze. Dadurch habe ich keine Probleme mit Behörden. Außerdem ist es abbezahlt.“



„LIEBER WENIGER GELD, ABER BEI DER FAMILIE“

Dominik Domagala (35)

„Ich habe schon alles ausprobiert, um mit dem Fahren anständig Geld zu verdienen. Am besten habe ich im internationalen Fernverkehr mit 1200 Euro verdient. Da war ich in Spanien, Norwegen, Deutschland und England unterwegs. Das war okay und hat Spaß gemacht. Im Ausland wollte ich nie anfangen, obwohl du da bis zu 2500 Euro verdienen kannst. Aber dann siehst du deine Familie monatelang nicht. Jetzt fahre ich nur noch national. Mit 700 oder auch mal 800 Euro verdiene ich nicht üppig. Mit dem Gehalt meiner Frau reicht es.“



Erfahren: Jan Keder und Karol Proslowski haben schon an allen LKW-Marken geschraubt



Topmodern: Autohöfe an Polens Transitroute E 40 haben internationalen Standard



Offenes Haus: Viele Werkstätten arbeiten ohne Markenbindung



Angenehm: Truckstops abseits großer Routen haben Flair

STECKBRIEF POLEN

Hauptstadt: Warschau (1 Mio. Einw.)
Einwohner: ca. 38,5 Millionen
Religion: 96 % röm.-katholisch
Durchschnittslohn (2010): ca. 3100 PLN (ca. 740 €. LKW-Fahrer: 800-1000 €)
Mindestlohn: 1786 PLN (358 €)
Arbeitslosenquote: ca. 10 %
Wirtschaft: Landwirtschaft, Maschinenbau, Stahl, Textilien
Straßennetz: 400.000 km; davon Autobahn: ca. 1000 km

Quelle: www.auwi-bayern.de

erklärt Tadeusz bestimmt. Solche Touren kann er ablehnen, weil der Truck schon lange bezahlt ist. Dass er so locker drauf ist, liegt allerdings auch an seiner Frau. Die hat einen gut bezahlten Job als Sekretärin. Zusammen reicht das für ein sorgenfreies Leben.

DIE FAHRER WERDEN KNAPP. ES SIND ZU VIELE IM AUSLAND

Da kann er noch in Ruhe Pläne schmieden, sein Geschäft zu erweitern. Aktuell ist er auf der Suche nach einem Fahrer, der für ihn einen Schwerlastzug durch Europa bewegt. Den passenden Trailer hat er schon, den zu erstehen war das kleinste Problem. Nicht umsonst gilt die E 40 bei Tarnow, ganz in seiner Nähe, als einer der großen Umschlagplätze Polens für gebrauchte

LKW, Trailer, Busse und PKW. „Aber einen guten Fahrer für den Fernverkehr zu finden ist hier verdammt schwer geworden. Es sind einfach zu viele im Ausland“, erklärt Tadeusz die große Misere polnischer Transporteure.

Die rekrutieren deswegen schon Fahrer in der Ukraine mit polnischen Löhnen und neuen Fahrzeugen. Für ukrainische Trucker ist das durchaus attraktiv. So verdienen sie bis zu 400 Euro mehr, das Geld kommt sicher und Ärger auf Fernverkehrstouren mit vollkommen überalterten Fahrzeugen gibt es auch nicht mehr. Dafür müssen sie sich aber eine Arbeitserlaubnis in Polen besorgen und vor dem Start hinterm polnischen Lenkrad die Fahrerqualifikation analog zur deutschen EU-BKF-

Weiterbildung absolvieren; genau wie im Rest der EU sind das hier fünf Blöcke zu je sieben Stunden.

Bleibt noch zu erwähnen, dass der Fahrerjob junge Polen, trotz hoher Anforderungen, noch immer in seinen Bann zieht. Denn gut bezahlte Arbeitsplätze in der Industrie oder im Handwerk sind rar, und mit bis zu 1200 Euro liegen die Verdienstchancen höher als anderswo. Zudem winken jungen Fahrer feste Arbeitsverträge und 21 Tage Urlaub – zumindest bei großen Spediteuren.

Das hat auch Jakob Talik geködert, der seit drei Monaten den LKW-Führerschein besitzt und mit einem Planenzug zwischen der Ukraine und England pendelt. Auf seiner Tour hat der 22-Jährige sogar seine Freundin Sylvia Bomek

an Bord. „Geschenkt bekommt hier dennoch keiner was. Wer anständig Geld verdienen möchte, muss bereit sein, volle Leistung zu bringen“, ist er sich im Klaren.

Ältere Fahrer könnten darüber nur den Kopf schütteln. Ihnen werden lukrative Arbeitsbedingungen oft verwehrt. Statt für 1200 Euro wie die Jungen, müssen sie dann auf der gleichen Strecke für nur 800 Euro und ohne Arbeitsvertrag unterwegs sein. Gerechtigkeit sieht sicherlich anders aus. Woran das liegen könnte? „Vielleicht daran, dass wir Alten die Kilometer nicht mehr so enthusiastisch runterreißen wie die Jungen“, meint einer, der mit geschätzt knapp Sechzig noch international unterwegs ist. Namentlich genannt werden will er allerdings nicht. **Reiner Rosenfeld**

Serviceleistungen im Fokus



EURO-Leasing-Telematik.

So flexibel und wirtschaftlich wie die Miete.

Mit unserer herstellerübergreifenden Telematiklösung haben Sie die Möglichkeit, Einsparpotenziale in Ihrem Fuhrpark leicht zu ermitteln und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Die ständige Verfügbarkeit von exakten Daten führt unter anderem zu einer Verbesserung des durchschnittlichen Spritverbrauchs und einer genauen Aufzeichnung von benötigten Rampenzeiten. Und das alles ohne großen Aufwand bei flexibelster Vertragsgestaltung! Mehr Infos unter www.euro-leasing.de

EURO-Leasing GmbH · www.euro-leasing.de · Hotline 01806 254673*
Hansestraße 1 · 27419 Sittensen · info@euro-leasing.de

* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

MAN | Rental

EURO[®]
LEASING

