

DOSSIER



Die Geisterfahrer



Der Mann, der in diesem Dossier Juri Umarow heißt, während einer Pause auf einem Autobahnrastplatz

Sie bekommen oft zu wenig Lohn, sitzen übermüdet am Steuer und leben monatelang in ihrem Lkw.
Wie Fernfahrer behandelt werden, die für Amazon Waren durch Deutschland transportieren VON NIK AFANASJEW UND CATERINA LOBENSTEIN

Juri Umarow hackt Zwiebeln. Er zerteilt ein Stück Hammelfleisch, schnippelt Karotten zu schmalen Stiften. In einem gusseisernen Topf brät er erst die Zwiebeln und das Fleisch an, dann gibt er behutsam die Karotten hinzu. »Zu Lebensmitteln musst du höflich sein«, sagt er. »Sonst schmecken sie nicht.« Umarows Küche liegt an einer Straße, mitten in einem Gewerbegebiet. Neben ihm ragt wie eine Wand die Zugmaschine seines Lkw empor: ein weißer 40-Tonner, rund vier Meter hoch. Vor und hinter ihm parken Dutzende weitere Trucks.

Die Motorhaube des Lastwagens hat Umarow hochgeklappt. Darunter verbirgt sich eine schmale Fläche, die ihm als Küchentisch dient. Statt eines Herds benutzt er einen Gaskocher, den er auf dem Bürgersteig aufgebaut hat. Damit

die Flamme nicht erlischt, hat Umarow einen Windschutz gebastelt, eine Palisade aus Pappe. Er kramt ein paar Gewürztüten aus einer Plastikbox hervor: Salz, Koriander, Kreuzkümmel. Das Fleisch brutzelt, die Zwiebeln zergehen. Auf der Straße, direkt neben Umarow, donnern Lastwagen über den Asphalt.

Juri Umarow, ein schwächlicher Mittvierziger in blauer Arbeitshose und neongrüner Warnweste, heißt eigentlich anders, er fürchtet, dass er seinen Job verliert, wenn sein Name veröffentlicht wird. Umarow transportiert Waren für Amazon, den größten Online-Versandhändler der Welt. An diesem Novembertag steht er mit seinem Truck vor einem Amazon-Lager in Dortmund, einem abgezäunten Areal mit endlos langen Hallen. DTM2 – so wird es bei Amazon genannt, nach dem Kürzel des nahe gelegenen

Dortmunder Flughafens. Vor dem Eingang wehen Fahnen, darauf der geschwungene Pfeil, das Logo von Amazon. Auf 45.000 Quadratmetern werden hier Waren sortiert, an Dutzenden von Toren Lastwagen beladen. Jetzt, in der Vorweihnachtszeit, ist besonders viel los. »Alle sind gestresster als sonst«, sagt Juri Umarow.

DTM2 ist eine Art Umverteilungszentrum. Von hier aus bestückt Amazon zahlreiche Standorte in Deutschland und der EU mit Haushalts- und Küchengeräten, mit Handys und Computern, Büchern, Spielzeug, Weihnachtsschmuck und vielem mehr. An den Standorten wird die Ware verpackt und schließlich mit Lieferwagen zu den Kunden gebracht. Die Lieferwagenfahrer bekommt man als Amazon-Kunde regelmäßig zu Gesicht: wenn sie an der Tür klingeln und ein Paket überreichen. Trucker wie Juri Umarow

hingegen, die nicht zu den Kunden, sondern von Lager zu Lager fahren, arbeiten weitgehend im Verborgenen. Sie sind das Rückgrat von Amazon – und so gut wie unsichtbar.

Umarow schüttet Reis in den Topf, rührt vorsichtig um und legt einen Deckel auf. Damit das Essen schmeckt, müsse es mindestens zwei Stunden köcheln, sagt Umarow. Er wischt sich die Hände an einem Tuch ab, das an der Kühlerhaube hängt. »Es wäre leichter, in einer Küche zu kochen«, sagt er.

Es wäre auch leichter, wenn er in einem Bett schlief statt auf der schmalen Pritsche hinter dem Fahrersitz. Es wäre leichter, wenn er eine eigene Toilette hätte statt der mobilen Klos, die vor den Amazon-Lagern stehen. Es wäre leichter, wenn er zu Hause wäre statt ständig unterwegs. Doch seit Juri Umarow sein Leben auf Europas

Autobahnen verbringt, seit er sein Essen auf der Straße kocht und zum Schlafen auf Rastplätzen und Seitenstreifen parkt, verdient er ein Gehalt, von dem er in seiner Heimat nicht einmal zu träumen wagte. Seitdem halte er sich an eine goldene Regel, sagt er: kein Gejammer. Egal wie kalt die Nächte sind, egal wie verstopft die Straßen, egal wie dreckig die Parkplätze. »Ich beschwere mich nicht«, sagt Umarow.

Der Eintopf, der auf dem Gaskocher vor sich hinköchelt, heißt Plow – das Nationalgericht Usbekistans. Juri Umarow stammt aus dem Süden des Landes, aus einem Dorf in der Nähe von Buchara, einer alten Handelsstadt an der Seidenstraße, mehr als 5000 Kilometer von Dortmund entfernt. Bis vor einigen Jahren lebte er dort in

»Vor mir saßen Fahrer, die haben nur noch geheult«, sagt ein Autobahnpolizist

Die Geisterfahrer Fortsetzung von S. 15

einer kleinen Wohnung, gemeinsam mit seiner Frau und den beiden Kindern. Seine Tochter sei Mitte 20, sagt er, sein Sohn gehe noch zur Schule. Umarow erzählt von einem Fluss, der sich unweit seines Dorfs durch die Landschaft schlängelt. Am Ufer habe er oft mit seiner Familie gepicknickt, habe gesungen und Schaschlik gegessen. Das letzte Mal, sagt er, war er im Juni bei seiner Frau und den Kindern. Seitdem hat er sie nicht mehr gesehen. Seitdem lebt er ununterbrochen in der Fahrerkabine seiner Zugmaschine.

Juri Umarow ist bereits gestern in Dortmund angekommen und hat hier Ware abgeladen. Nun wartet er auf neue Fracht. Wann genau sein Truck beladen wird, kann er nicht sagen. Er wird es über eine App erfahren, die er auf seinem Telefon installiert hat. Amazon Relay heißt sie, sie zeigt den Truckern das Lager an, das sie als Nächstes ansteuern sollen, samt Routenvorschlag, Abholcode und prognostizierter Ladezeit. Wenn Umarow Glück hat, stimmt die Prognose. Dann wird er heute Abend um 22 Uhr neue Fracht aufladen. Wenn er Pech hat, dauert es länger. Manchmal, erzählt er, müsse er tagelang warten, bis ein Slot frei wird. Die Ladezeiten richten sich nach den Vorgaben von Amazon. Nicht nach den Bedürfnissen der Fahrer.

Die Trucks vor dem Lager in Dortmund stehen dicht an dicht. Auf vielen Anhängern prangt das Logo von Amazon. Die Nummernschilder der Zugmaschinen verweisen auf Osteuropa. Die meisten sind in Litauen, Lettland und Polen zugelassen.

Fahrer wie Juri Umarow sind zwar für Amazon unterwegs, aber nicht bei Amazon angestellt. Obwohl sie den ganzen Tag wenig anderes tun, als Amazon-Waren zu transportieren, obwohl sie eine Amazon-App benutzen, um ihren Arbeitsalltag zu planen, und obwohl man auf ihren Anhängern das Logo von Amazon sieht, haben sie juristisch betrachtet mit dem Konzern kaum etwas zu tun. Sie sind bei Subunternehmen angestellt, die von Amazon mit dem Transport der Waren beauftragt werden. Viele dieser Subunternehmen haben ihren Sitz in einem der östlichen EU-Mitgliedsstaaten. Viele halten sich nicht an geltendes Arbeitsrecht.

Zum Beispiel die polnische Firma Demotrans, der Gewerkschafter seit Jahren vorwerfen, systematisch bei den Löhnen zu schummeln. Oder der litauische Logistikkonzern Girteka, der die größte Lkw-Flotte der EU betreibt und im vergangenen Jahr 1,4 Milliarden Euro Umsatz machte. Girteka beschäftigt rund 15.000 Fahrer. Gewerkschaften mehrerer EU-Staaten werfen dem Unternehmen vor, im großen Stil Sozial- und Lohndumping zu betreiben.

Auch Juri Umarow arbeitet für eine Firma im Baltikum. Der Name ist der Redaktion bekannt, doch um Umarows Identität zu schützen, soll er hier nicht genannt werden.

Juri Umarow verdient 72 Euro am Tag, so erzählt er es. Bei einer für Lkw-Fahrer typischen Schichtzeit von etwa 13 Stunden – von der sie maximal neun Stunden am Steuer sitzen dürfen – entspricht das einem Stundenlohn von 5,50 Euro. Aus usbekischer Sicht ist das ein Spitzenverdienst. Aus deutscher Sicht ist es Betrug. Ein Lkw-Fahrer, der die Bundesrepublik nicht als Transitland durchquert, sondern innerhalb Deutschlands Waren ab- oder auflädt, hat Anspruch auf den hiesigen Mindestlohn, der zurzeit bei 12 Euro liegt.

Jedem Fahrer steht zudem einmal pro Woche eine Pause von mindestens 45 Minuten am Stück zu. Diese Pause darf er nicht im Führerhaus seines Trucks verbringen, der Arbeitgeber muss ihm entweder ermöglichen, nach Hause zu fahren, oder ihm ein Hotelzimmer stellen. Alle vier Wochen hat ein Lkw-Fahrer das Recht, zurück in seine Heimat oder in das Land seines Arbeitgebers zu reisen. So steht es im Gesetz. Die Wirklichkeit sieht anders aus.

Wir haben in den vergangenen Wochen mit knapp 30 Fernfahrern gesprochen, die in Deutschland Waren für Amazon transportieren. Sie stammen aus Rumänien und der Ukraine, aus Belarus und Georgien, aus Kasachstan und Usbekistan. Keiner dieser Männer erhält den deutschen Mindestlohn. Kaum einer verdient seine 45-Stunden-Pause in einem Hotel. Und nur wenige reisen tatsächlich jeden Monat nach Hause. Ihnen allen geht es wie Juri Umarow: Sie führen ein Nomadenleben auf Deutschlands Straßen, fernab von ihrer Heimat und ihren Familien.

Ein rumänischer Fahrer erzählt, wie er auf Druck seines Chefs den Fahrtenschreiber seines Trucks manipuliert, um die vorgeschriebenen Pausenzeiten zu umgehen. Ein kasachischer Fahrer berichtet, er müsse seinen lettischen Arbeitgeber jeden Monat ums Gehalt anbetteln, meist werde es zu spät und unvollständig überwiesen. Ein belarussischer Truckers sagt: »Es ist ein Hundeleben. Du schläfst in einer Hütte, schiffst vor den Baum und hörst auf dein Herrchen. Aber ich komme damit klar.«

Um die Aussagen der Fahrer besser einordnen zu können, haben wir auch mehr als 20 Expertinnen und Experten befragt. Darunter Polizisten und Zollbeamte, Gewerkschafter, Politiker und Vertreter von Logistikverbänden. Sie bestätigen die Arbeitsbedingungen, von denen die Fahrer erzählen. »Vor mir saßen Fahrer, die haben nur noch geheult«, sagt Marko Gröbke, Hauptkommissar bei der Autobahnpolizei in Baunatal bei Kassel. »Die Jungs sind 16, 17 Stunden am Stück unterwegs, über mehrere Tage hinweg. Denen wird wahnsinnig Druck unter dem Hinterrücken gemacht.« Gröbke hat jahrelang Fernfahrer kontrolliert, auch solche, die für Amazon fahren. Mittlerweile leitet er eine Gruppe von Kontrolleuren. Er erzählt von Fahrern mit voll beladenen Trucks, die ihre Fracht nicht ordentlich sichern, nur um ein paar Minuten Zeit zu sparen. Von manipulierten Fahrten-

schreibern, mit denen die Subunternehmen die gesetzlich begrenzten Arbeitszeiten ausdehnen. »Zeit ist Geld«, sagt Gröbke. »Da brauchen wir uns überhaupt nichts vorzumachen.«

Zollbeamte und Mitarbeiter des Bundesamts für Güterverkehr berichten von regelmäßigen Verstößen gegen den Mindestlohn und selbst grundlegende Sicherheitsregeln. In diesem Herbst etwa registrierten Beamte in Sachsen-Anhalt innerhalb einer einzigen Woche Hunderte Fälle. Bei 40 Prozent der insgesamt 481 kontrollierten Busse und Lkw stellten die Beamten Regelverstöße und Defekte fest, unter anderem kaputte Bremsen. 30 Fälle waren derart gravierend, dass die Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen wurden.

Edwin Atema, Logistikexperte bei der internationalen Transportgewerkschaft ITF, erzählt von Lkw-

päischen Autobahnen, in Deutschland und Frankreich, Polen und den Niederlanden.

Der Anteil deutscher Lastwagen auf hiesigen Autobahnen ist in den vergangenen 30 Jahren stetig gesunken, von 80 auf 57 Prozent. Der Anteil osteuropäischer Lkws hat sich im selben Zeitraum deutlich erhöht, vor allem seit der EU-Erweiterung im Jahr 2004. »Die Osteuropäer haben große Teile des Transportmarktes übernommen, und zwar auf Kosten der Fahrer«, sagt Dirk Engelhardt.

Engelhardt ist Deutschlands oberster Brummi-Fahrer. Er ist Professor für Logistik, Mitglied der Mittelstandsvereinigung der CDU und Chef des Logistik-Dachverbands BGL. Um sein Studium zu finanzieren, war Engelhardt in den 1990ern selbst als Fernfahrer unterwegs, fuhr Tiefelader und Kipper durch halb Europa. Der Job sei schon damals an-

wimmelt. Sucht man im Internet nach »Amazon DTM2«, findet man ein Foto auf Google Maps: ein gefliester Warteraum mit gepolsterten Sitzen, dazu zwei Getränkeautomaten.

Hunderte Google-Nutzer, darunter offenbar auch einige deutschsprachige Fernfahrer, haben unter dem Foto Kommentare hinterlassen. Manche sind wohlwollend. Viele nicht.

»Als Lkw-fahrer wird man hier behandelt, als wäre man das letzte«

»Lkw parken kreuz und quer vor den Toren und beim Rangieren wird alles kaputt gefahren. Katastrophe sag ich nur!!!«

»Saumäßige Anfahrt und Parkmöglichkeit, einfach zu voll.«

Ein Nutzer beschwert sich über »den Müll und die mit Urin gefüllten Wasserflaschen am Straßen-

sichelförmige Schlitz in die Anhängerplanen, um die Ladung auszuspähen. Wenn sie finden, was sie suchen, schlagen sie blitzschnell zu. So erklärt es Manuela Kurrat, Kriminalhauptkommissarin beim LKA Sachsen-Anhalt und Mitglied der Projektgruppe »Cargo«, die sich mit solchen Taten befasst. »Wir haben es hier mit organisierter Kriminalität zu tun, die Täter betreiben sogar eigene Warenlager.« Im Schatten der boomenden Logistikbranche hat sich eine kriminelle Parallelwelt gebildet.

Manuela Kurrat berichtet von Planenschlitzen, die sogenannte Jammer einsetzen, Geräte, mit denen sich der Mobilfunkempfang stören lässt. So können die Fahrer während eines Überfalls keine Hilfe rufen. Einige Amazon-Fahrer, mit denen wir gesprochen haben, erzählen von Angreifern, die Gas in die Belüftungsanlage des Führerhäuschens einleiten, um die Fahrer auszuknocken. Manuela Kurrat bestätigt das, betont aber, dass solche Fälle eher selten vorkommen.

Deutsche Arbeitnehmer, die gefährliche Jobs übernehmen, erhalten häufig einen Zuschlag auf ihr reguläres Gehalt. Die Fahrer, die wir getroffen haben, erhalten keine solchen Zahlungen. Im Gegenteil. Einige berichten, dass ihnen zur Strafe der Lohn gekürzt wird, wenn wegen eines Überfalls ein Teil der Ladung verloren geht.



Vor dem Warenlager von Amazon nahe Mönchengladbach steht ein Toilettenhäuschen für die Fahrer

Fahrern, die systematisch um Lohn und Sozialversicherungsbeiträge betrogen werden. Der gängigste Trick sei das sogenannte Spesenmodell: Die Subunternehmer weisen das Gehalt als Spesen aus, etwa für Hotel und Verpflegung – und umgehen so die vorgeschriebenen Steuern und Sozialabgaben. Tatsächlich schlafen die Fahrer aber nicht in einem Hotel, sondern in ihrem Truck. Tatsächlich bekommen sie ihr Essen nicht gestellt, sondern müssen es selbst bezahlen.

Glaubt man Edwin Atema, dann gibt es zwischen den Fahrern und ihren Arbeitgebern wenig Schriftverkehr. Gehaltsabsprachen würden oft mündlich getroffen, und wenn doch ein Vertrag aufgesetzt werde, dann häufig in einer Sprache, die der Fahrer nicht versteht. Allein schon wegen des Mangels an schriftlichen Beweisen ziehe kaum ein Fahrer gegen den Lohnbetrug vor Gericht. »Es gibt Fahrer, die werden monatelang gar nicht bezahlt«, sagt Atema. Auf deutschen Parkplätzen hätten ihn Truckern um Nahrungsmittel gebeten. Viele der Fahrer seien nicht ordnungsgemäß krankenversichert. Wer zu krank sei, um weiterzufahren, bekomme meist keine Lohnfortzahlung, sondern werde gezwungen, sich unbezahlten Urlaub zu nehmen. Der werde dann mitunter im Lkw verbracht.

Edwin Atema ist Niederländer, er reist seit mehr als zehn Jahren durch die EU, um ausländische Fernfahrer über ihre Rechte aufzuklären. Er erzählt von einem Ukrainer, der ohne Heizung hinter dem Steuer saß, dick eingepackt in Winterjacke, Mütze und Schal. In besonders kalten Nächten habe er sein Führerhäuschen mit dem Gaskocher geheizt und bei aufgedrehtem Gashahn und offener Flamme geschlafen.

Die Missstände, das betonen sämtliche Experten, betreffen nicht nur Amazon. Auch andere Konzerne stützen sich auf die osteuropäischen Subunternehmer, von Einzelhandelsketten bis zu Automobilunternehmen. Doch kaum einer ist so groß und so mächtig wie Amazon.

Juri Umarow sagt, er arbeite als Fernfahrer, seit er denken kann. Nach dem Armeedienst fuhr er Kleintransporter und Busse durch Usbekistan. Dann stieg er, um mehr Geld zu verdienen, auf Lastwagen um. Für eine Tour nach Russland, bis zu 30 Tage lang, habe er umgerechnet 500 Euro bekommen. Abzüglich der Schmiergelder, die er unterwegs zahlen musste.

Vor einigen Jahren erzählte ihm ein Freund, dass man in Europa als Lkw-Fahrer gutes Geld verdienen kann. Er steckte Umarow die Nummer der Logistikfirma aus dem Baltikum zu. Umarow rief an, ließ sich die Konditionen erklären – und flog hin. Kaum war er angekommen, wurde er in einen Kurs gesteckt, so erzählt er es. Er paukte die Verkehrsregeln, die auf Europas Straßen gelten, und legte eine Prüfung ab. Dann bekam er einen Truck zugewiesen und wurde auf die Straße geschickt. Seither arbeitet er auf euro-

strengend gewesen, sagt Engelhardt. Mittlerweile lasse er sich nur noch mit einem Wort beschreiben: »menschenuwürdige«. Online-Händler und andere große Unternehmen hätten eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, bei der nur eines zähle: das billigste Angebot. »Heute würde ich den Job unter keinen Umständen mehr machen«, sagt Engelhardt.

Die Zahl der Lkw auf Deutschlands Straßen steigt und steigt, nicht zuletzt wegen des boomenden Online-Handels. Inzwischen sind laut Engelhardt an jedem Werktag landesweit bis zu 800.000 Laster unterwegs. Die Nachfrage nach Transporten ist derart groß, dass viele Speditionen keine Fahrer mehr finden, nach Berechnungen von Dirk Engelhardt fehlen in Deutschland zurzeit etwa 100.000 Truckers.

Der Beruf des Fernfahrers steht sogar auf der Engpassliste der Arbeitsagentur, die besonders qualifizierten Einwanderern den Zugang in die Bundesrepublik erleichtern soll. Doch statt ausländische Fahrer anzuwerben und sie hier nach deutschen Standards zu beschäftigen, wählen Firmen wie Amazon oft einen anderen Weg: Sie beauftragen die billigen Logistikfirmen aus Osteuropa. Die ließen jahrelang Landsleute für sich fahren, Litauer, Rumänen, Polen. Das Modell funktioniert, solange sich die Männer mit schlechten Löhnen zufriedengaben. Neuerdings ändert sich das. »Viele Fahrer dort sind nicht mehr bereit, zu diesen Konditionen zu arbeiten«, sagt Engelhardt. »Die zeigen den Speditoren mittlerweile auch die Rote Karte.«

So kommt es, dass die Billiganbieter immer weiter nach Osten schauen: Sie rekrutieren ihre Arbeitskräfte nun auch in Asien, in Georgien, Kasachstan, Usbekistan. Sogar Fahrer von den Philippinen und aus Bangladesch sind mittlerweile auf Europas Autobahnen unterwegs. Ein ungarisches Subunternehmen stellte in diesem Jahr Dutzende Lastwagenfahrer aus Indien ein. »Arbeitsklaven« nennt Dirk Engelhardt die Fahrer aus Asien.

An der Straße vor dem Dortmunder Amazon-Lager, wo Juri Umarow noch immer in seinem Kochtopf rührt, gerät nun der Verkehr ins Stocken. Direkt neben Umarow bremsen ein Golf scharf ab. Eine Frau mit blondem Pferdeschwanz lässt die Scheibe herunter. »Ey, ihr Spackos!«, brüllt sie. »Macht mal hinne da!« Weiter vorn mündet die Straße in einen Kreisverkehr. Dort versucht gerade ein Laster zu wenden. Eigentlich ist der Kreis für ein solches Manöver zu klein, der Fahrer probiert es trotzdem. »Die Achmeds rafften es nicht!«, schimpft die blonde Frau. »Immer das Gleiche hier!« Der Stau wird immer länger, ein Hupkonzert beginnt. Umarow rührt weiter.

Kaum ein Lkw, der an diesem Tag das Amazon-Lager ansteuert, findet auf Anhieb einen Parkplatz. Trotzdem, sagt Juri Umarow, zähle das Dortmunder Lager noch zu den besseren. Immerhin gebe es hier einen beheizten Aufenthaltsraum. »Trucker Lounge« nennt ihn Amazon. Fragt man die Wachen am Tor, ob man die Lounge besichtigen darf, wird man abge-

rand«. Ein anderer bezeichnet den Aufenthaltsraum als »stinkende Kaffeebude«. Juri Umarow sagt, er sei zufrieden. Vielleicht, weil er schon so viele andere Warenlager gesehen hat.

Das Amazon-Lager LEJ1 bei Leipzig zum Beispiel. Dort gibt es keine asphaltierten Parkplätze, nur eine riesige Brachfläche, die je nach Wetterlage entweder staubig oder matschig ist. Laut Michael Wahl, Experte für Straßentransport beim Deutschen Gewerkschaftsbund, standen den Truckern lange Zeit weder Sanitäranlagen noch Trinkwasser zur Verfügung. Erst auf Drängen der Fahrer habe Amazon schließlich einen Toilettencontainer aufgestellt. Oder das Lager LEJ3 in Sülzetal bei Magdeburg. Dort ist, als wir Reporter den Standort besuchen, weit und breit nur ein einziges Dixi-Klo zu sehen, ein letzter Außenposten der Zivilisation.

Ein kasachischer Fahrer sagt über die Toiletten, die Amazon zur Verfügung stellt: »Die sind so dreckig, dass uns nichts anderes bleibt, als uns in die Felder zu hocken.«

Im Lager DUS4 bei Mönchengladbach waren die Zustände derart schlimm, dass Anwohner eine Hilfsinitiative gegründet haben. »Fair fahren« heißt das Bündnis, dem auch Gewerkschafter und Vertreter der katholischen Kirche angehören. In diesem Sommer, als es fast 40 Grad heiß war, brachten die Anwohner den Lkw-Fahrern Wasser vorbei. Im vergangenen Winter kochten sie ihnen heißen Tee, in der Adventszeit buken sie Plätzchen. So erzählt es Claudia Rocholl. Sie ist Mitglied der Hilfsinitiative und wohnt in der Nähe des Amazon-Lagers. Zu Spitzenzeiten, sagt sie, kämen hier pro Tag mehr als 100 Fahrer mit ihren Lastwagen an, einige würden tagelang ausharren. Ein rumänischer Truckers, den wir vor dem Lager treffen, erzählt uns, dass er schon seit vier Tagen darauf wartet, seine Ware abladen zu dürfen. Trotzdem stehen hier nur drei Dixi-Klos. »Wir haben nichts gegen den Amazon-Standort«, sagt Claudia Rocholl. »Wir haben auch nichts gegen die Lkw-Fahrer, die sind Teil der Lieferkette. Wir haben was dagegen, wie die behandelt werden.«

Laut dem Bundesamt für Güterverkehr fehlen in Deutschland derzeit mehr als 20.000 Lastwagen-Parkplätze, der Logistikverband BGL spricht sogar von 40.000. Häufig weichen die Fahrer auf Ausfallstraßen und Seitenstreifen aus. Auf illegale Parkplätze, wo es weder Licht noch Sanitäranlagen gibt. »Der Mangel an Lkw-Parkplätzen wird zunehmend zum Sicherheitsrisiko«, warnt der BGL. Zum Risiko für andere Verkehrsteilnehmer. Aber auch zum Risiko für die Fahrer selbst.

Wenn die dunkle Jahreszeit anbricht, beginnt die Saison der »Planenschlitzer«. So werden Diebe genannt, die Lkw-Anhänger aufschneiden, um die Fracht zu stehlen. Die Täter gehen nicht planlos vor, sie bekommen gezielte Aufträge von Hintermännern: »100 Damenfahrräder« zum Beispiel oder »500 Fernsehgeräte«. Mit Teppichmessern schneiden sie

Als der Reis durchgezogen ist, nimmt Juri Umarow den Topf vom Kocher und steigt auf die Trittleiter der Zugmaschine. Mit der freien Hand öffnet er die Tür zur Fahrerkabine und präsentiert sein Reich: Lenkrad, Armaturenbrett, zwei Ledersitze und die Pritsche, gerade mal 80 Zentimeter breit. Im Fußraum steht ein Teekocher aus Usbekistan.

Die Kabine ist eng, selbst für eine Person reicht der Platz kaum aus. Umarow muss sie sich teilen: mit einem zweiten Fahrer. Der Kollege kommt auch aus Zentralasien und ist etwas jünger als er. Er liegt auf der Pritsche und hat gerade ein Telefonat mit seiner Frau beendet. Umarow stellt ihm den Topf vor die Nase.

»Alles gut bei den Kindern?«, fragt er. »Ja, die werden schnell groß«, sagt der Kollege. Dann essen sie, von einem gemeinsamen Teller.

Ein Lastwagen mit zwei Fahrern darf je nach Ausgestaltung der Wochenarbeitszeit bis zu 21 Stunden am Stück auf der Straße sein. Mit einem einzelnen Fahrer sind in der Regel nur neun Stunden Lenkzeit erlaubt. Für Amazon bedeutet das Tandem-Prinzip, dass Lieferungen nicht durch Pausenzeiten verzögert werden. Für Juri Umarow bedeutet es, dass er sich ständig den Schädel stößt. Wenn beide Männer schlafen, liegen sie übereinander, die Pritsche lässt sich zu einer Art Stockbett ausbauen. Aufrecht sitzen kann man zwischen den Liegeflächen nicht.

In der EU ist vorgeschrieben, dass ein Sattelzug maximal 16,50 Meter lang sein darf. Nicht geregelt ist, wie die Länge aufgeteilt wird. Deshalb sind die Führerhäuschen meist deutlich kleiner, als man es aus romantischen Trucker-Filmen kennt. Deshalb gibt es, anders als bei Wohnmobilen, auch keine Nasszellen in den Lkw. Der allermeiste Platz wird als Ladefläche genutzt. So viel Geschäft wie möglich, so wenig Mensch wie möglich.

Fragt man Amazon, warum Fernfahrer wie Juri Umarow monatelang in ihren Führerhäuschen leben und warum sie weniger Geld verdienen, als ihnen laut Gesetz zusteht, behauptet ein Sprecher des Konzerns: »Wir haben von den beschriebenen Umständen keine Kenntnis.« Er weist außerdem darauf hin, dass Amazon nicht nur mit osteuropäischen, sondern auch mit mehr als 600 deutschen Speditionen zusammenarbeite. Der Konzern verlange von seinen Logistikpartnern, dass sie sich »an alle geltenden Gesetze und Vorschriften halten«, und überprüfe das »von Zeit zu Zeit«. An sämtlichen Standorten gewähre man den Fahrern Zugang zu Sanitäranlagen und den »Trucker Lounges«.

Mancherorts, etwa in Mönchengladbach, habe man vor Kurzem zusätzliche Stellplätze und Sanitäranlagen geschaffen. Am Standort Leipzig seien die Toiletten nicht auf Drängen der Fahrer, sondern »proaktiv« aufgestellt worden. »Wir legen großen Wert darauf, dass diese Fahrer:innen sich wohlfühlen.« Dass die Truckers immer wieder tagelang vor den Warenlagern kampieren müssen, sei ihm neu, sagt der Sprecher. Wenn das stimme, habe es nichts mit Amazon zu tun, sondern mit den Speditionen, bei denen die Fahrer beschäftigt seien.

In Umarows Fahrerkabine liegen dreckige Shirts. Hinter dem Lenkrad steht eine leere Flasche Jägermeister. Spricht man ihn darauf an, wirkt Umarow peinlich berührt. Er beteuert, sein Kollege und er tranken ausschließlich während der Ruhezeit. Niemand, wenn sie fahren müssen. Das sagen auch andere Fahrer, mit denen wir gesprochen haben. Die Frage ist, ob es stimmt.

Auf den Rastplätzen deutscher Autobahnen zieht die Polizei regelmäßig stark alkoholisierte Lkw-Fahrer aus dem Verkehr. Vor wenigen Wochen traf den Beamten in Franken auf einen Fahrer, der während seiner Ruhezeit getrunken hatte und kurz vor der Weiterfahrt noch immer auf zwei Promille kam. An der A7 bei Memmingen fischte die Polizei einen Fahrer mit vier Promille heraus. Liest man die Polizeimeldungen zu den Alkoholkontrollen und spricht man mit Beamten, dann fällt auf: Häufig handelt es sich bei den Betrunknen um Fahrer aus Osteuropa oder Zentralasien. Um einsame Männer in einem fremden Land.

»Die Fahrer fangen an zu saufen, die werden aus seelischer Verlassenheit heraus alkoholkrank«, sagt

Die Weihnachtstage wird Juri Umarow irgendwo auf einem Rastplatz verbringen

Marcus Hover, Sprecher des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen. »Die trinken ja nicht, weil sie aus Osteuropa stammen, sondern weil sie aus ihrem sozialen Lebensmittelpunkt herausgerissen werden.« BGL-Chef Dirk Engelhardt sagt: »Ganz ehrlich, ich wüsste auch nicht, was ich den ganzen Sonntag lang an einer deutschen Raststätte tun sollte.« Außer ein paar Spielautomaten gebe es dort nicht viel, und das Essen sei für die meisten Fahrer unbezahlbar. »Da kann man nichts tun, außer in der Fahrerkabine zu hocken.«

In diesem Frühjahr ging ein Video durchs Netz, das ein deutscher Lkw-Fahrer zufällig mit seiner Bordkamera aufgenommen hatte. Es zeigt einen Lkw auf der A7 bei Kassel, auf einer Ausfahrt nahe der Ortschaft Lohfelden. Allerdings fährt er nicht vorwärts, sondern rückwärts aus der Ausfahrt heraus, direkt auf die Autobahn, bei laufendem Verkehr. Es wirkt, als habe der Fahrer sich in der Route geirrt und wolle nun um jeden Preis einen Umweg vermeiden.

Marko Gröbke von der Autobahnpolizei in Bannatal bei Kassel sagt, er sei über das Manöver nicht erstaunt gewesen. »Das kommt leider öfter vor.« Außergewöhnlich sei lediglich, dass es gefilmt worden sei. Die Polizei leitete damals ein Ermittlungsverfahren ein, wegen Verdachts auf Gefährdung des Straßenverkehrs. Marko Gröbke gelang es, die Herkunft des Trucks zu klären: Er war in Litauen zugelassen. Wer am Steuer saß, fand Gröbke nicht heraus, dazu reichten seine Befugnisse nicht aus. Laut der Staatsanwaltschaft Kassel wird derzeit versucht, über ein europäisches Ermittlungsverfahren weitere Informationen zu beschaffen. Ob die litauischen Behörden den deutschen Polizisten tatsächlich helfen werden, ist ungewiss. Anders als die Logistikbranche macht die Strafverfolgung oft an Ländergrenzen halt.

Fragt man Marko Gröbke, wie er sich die waghalsigen Manöver erklärt, sagt er: »Zeitdruck.« Der Druck werde von den Auftraggebern auf die Subunternehmer ausgeübt – und dann von den Subunternehmern an die Fahrer weitergereicht. Der niederländische Gewerkschafter Edwin Atema bezeichnet die gestressten Fahrer als »bombs on wheels«, als Sprengsätze auf Rädern.

In dem Video, das im Frühjahr kursierte, kann man gut erkennen, für wen der litauische Fahrer unterwegs war. Auf seinem hellblauen Anhänger prangt ein geschwungener weißer Pfeil, das Logo von Amazon Prime, dem Abo-Modell von Amazon, das besonders kurze Lieferzeiten verspricht.

Als Juri Umarow und sein Kollege fertig gegessen haben, ruft Umarow bei seiner Frau in Usbekistan an. »Wir haben heute einen leckeren Plow gekocht«, sagt er ins Telefon. Sie erzählt, dass sie neulich einkaufen war, von dem Geld, das er ihr

jeden Monat sendet. Sie schickt ein Foto, auf dem man sie in einem neuen Oberteil sieht, einem Strickpullover mit Weihnachtsmotiv. Umarow lobt ihren Geschmack. Als das Telefonat beendet ist, sagt er: »Warum soll ich mich mit ihr streiten?« Er steckt das Telefon in die Hosentasche. Es ist sein einziger Draht in die ferne Heimat.

Es gibt Fahrer, die jede Gelegenheit für ein Telefonat mit ihrer Familie nutzen. Es gibt auch Fahrer, mit denen man keine fünf Minuten spricht, und schon fragen sie, ob man ihnen helfen könne, eine Prostituierte zu finden. Vor dem Amazon-Lager in Mönchengladbach treffen wir einen Rumänen, der im Stauraum seiner Zugmaschine einen Plastikbottich aufbewahrt, gefüllt mit Schweinefett, das man als Brotaufstrich und zum Braten benutzen kann. Seine Ehefrau habe ihm den Bottich mitgegeben – damit er bei jeder Mahlzeit in Gedanken bei ihr ist.

Erklärt man Juri Umarow, dass er laut Gesetz regelmäßig nach Hause reisen dürfte, guckt er irritiert. Er sagt, das sei ein schönes Gesetz, aber es nütze ihm nichts. Vor ein paar Jahren, bevor der Krieg und die Inflation die Preise nach oben trieben, habe er sich den Flug in die usbekische Hauptstadt Taschkent gerade so leisten können. Heute koste das Ticket beinahe doppelt so viel. Der Besuch bei seiner Familie ist für den Fernfahrer Juri Umarow zu einem beinahe unbezahlbaren Luxus geworden.

Das nächste Mal will er im Frühling 2023 heimfliegen. Dann heirate seine Tochter, sagt Umarow, dann wolle er ein Fest ausrichten, mit allen Freunden und Verwandten und einer eigenen Band. Knapp 60 Millionen usbekische Sum, umgerechnet etwa 5000 Euro, wird die Feier kosten, schätzt Umarow – weit mehr als ein durchschnittliches Jahreseinkommen in Usbekistan. Auch deshalb hockt er hier, vor dem Lager DTM2.

Amazon wurde vor fast drei Jahrzehnten gegründet, als Online-Buchhandlung in der Garage eines Vororts der US-Stadt Seattle. Der Unternehmensgründer Jeff Bezos benannte seine Firma nach dem Amazonas, dem wasserreichsten Fluss der Welt. Er soll dabei die riesige Auswahl an Produkten im Sinn gehabt haben, den nie versiegenden Warenstrom, den er den Kunden bieten wollte. Heute kann man bei Amazon nicht nur Bücher, sondern auch Medikamente kaufen, man kann Lebensmittel bestellen und Blockbuster-Serien streamen. Amazon besitzt eine Supermarktkette, mischt im Containerbusiness

und Luftfrachtgeschäft mit und verfügt sogar über eine eigene Flugzeugflotte. Weltweit versorgt der Konzern Behörden und Firmen mit Speicher- und Rechenkapazität in der Cloud, darunter Siemens und die CIA. Sogar ins Gesundheitswesen ist er vorgedrungen. In diesem Sommer kaufte er für knapp vier Milliarden Dollar einen amerikanischen Hausarztpraxen-Betreiber; im November startete der Telemedizin-Dienst Amazon Clinic.

Aus der Vorort-Garage ist ein Imperium geworden. Und aus Jeff Bezos einer der reichsten Männer der Welt.

Deutschland ist der wichtigste Auslandsmarkt für den Konzern; der Umsatz lag hier im vergangenen Jahr bei mehr als 32 Milliarden Euro. In Berlin wird gerade der Amazon Tower gebaut, ein Bürogebäude mit 37 Etagen. Am Flughafen Leipzig/Halle betreibt

anderen Namen im Sinn gehabt haben: Relentless. Man kann das mit »unermüdetlich« übersetzen. Aber auch mit »gnadenlos«.

Juri Umarow sagt, er habe noch nie etwas online bestellt. »Wofür benutzt ihr Deutschen Amazon?«, fragt er. Wenn man etwas kaufen wolle, könne man doch in einen Laden gehen. Erklärt man Umarow, dass viele Kunden die Online-Bestellung bequemer finden und dass die Waren bei Amazon oft deutlich billiger sind, nickt er. So wie man nickt, wenn man die Eigenheiten einer fremden Kultur zu begreifen versucht – und sie am Ende doch nicht versteht.

In den vergangenen Jahren hat die EU-Kommission mehrmals versucht, den Straßengüterverkehr schärfer zu regulieren. Die Verordnungen, die sie erlassen hat, sollen Trucker wie Juri Umarow vor Ausbeutung bewahren. Und Logistikfirmen, die ihre Fahrer fair behandeln, vor den Dumpingpreisen der billigen Konkurrenz schützen. Das Problem ist nur: Kaum jemand überprüft, ob die Billigfirmen sich an die Regeln halten. »Auf Europas Rastplätzen vegetieren die Fahrer vor sich hin, und wir bekommen nicht mal regelmäßige Kontrollen organisiert«, sagt der Verkehrspolitiker Ismail Ertug, der für die SPD im Europaparlament sitzt. Mittlerweile seien die Gesetze gut geeignet, um Fahrer wie Juri Umarow vor Ausbeutung zu schützen, glaubt Ertug. Nur müsse man sie auch anwenden. Ertugs Parlamentskollege Dennis Radtke von der CDU sagt: »Wir haben kein Regelungsdefizit mehr, wir haben ein Vollzugsdefizit.«

Zuständig für die Kontrollen ist unter anderem der Zoll, der dem Bundesfinanzministerium untersteht. Fragt man dort, warum nicht öfter kontrolliert wird, antwortet ein Sprecher, man habe die Zahl der Kontrolleure deutlich aufgestockt. Die Zahl der Kontrollen sei zuletzt jedoch gesunken, unter anderem wegen der schärferen Hygieneregeln während der Pandemie.

Noch lascher sind die Kontrollen in den Heimatländern der Subunternehmen. In Osteuropa verfügen Logistikkonzerne über eine ähnliche Macht wie in Deutschland die Autoindustrie. Unzählige Arbeitsplätze und der Wohlstand ganzer Regionen hängen dort an der Transportbranche. Vor zwei Jahren beschloss die EU-Kommission ein Gesetzespaket, das den Zugang der Billigfirmen zum westeuropäischen Markt einschränken soll. Mehrere EU-Länder sind dagegen vor Gericht gezogen, darunter Polen und Litauen. Eine Entscheidung steht bislang noch aus.

Solange die EU nicht mit einer Stimme spricht, haben es die Subunternehmen leicht. So lange

kann Amazon ungestört vom Preisdumping profitieren. »Wenn man das System verändern will, muss man Firmen wie Amazon zur Verantwortung ziehen«, sagt Edwin Atema von der Gewerkschaft ITF. »Amazon hätte die Marktmacht, um an den Zuständen etwas zu ändern.«

Im Gewerbegebiet in Dortmund beginnt es zu dämmern. Die meisten Fahrer verschwinden in ihren Trucks und ziehen die Vorhänge zu. Manche schauen einen Film, andere schlafen. Juri Umarow hadert – obwohl er sich geschworen hatte, nicht zu jammern. »Ich vermisse die Natur«, sagt er. Vieles sei ihm hier auf Europas Straßen abhandengekommen: seine Familie, seine Heimat, seine Religion. Wie die meisten Usbeken ist Umarow Muslim. Eigentlich. »Wie soll ich unterwegs mehrmals am Tag beten?«, fragt er. »Ich muss arbeiten.«

Fragt man Juri Umarow, wo er die Weihnachtstage verbringen wird, sagt er: irgendwo auf einem Rastplatz. Während die Deutschen Geschenke auspacken, die Männer wie Umarow für sie durchs Land gefahren haben, wird er mit seinem Kollegen auf das Ende der Festtage warten. In Deutschland herrscht für Lkw an Feiertagen Fahrverbot. Erst danach darf Umarow weiterfahren.

Bald wird es dunkel in Dortmund. Im Lager DTM2 scheint an diesem Tag alles nach Plan zu laufen. Um 22 Uhr, so wie die App es prognostiziert hat, wirft Juri Umarow den Motor seiner Zugmaschine an und fährt auf das Gelände des Lagers. Dort satteln ihm die Lagerarbeiter einen Anhänger auf. Was genau er geladen hat, vermag Umarow nicht zu sagen. »Kühlschränke oder Fernseher«, vermutet er. Die Anhänger sind verplombt und für die Fahrer nicht einsehbar.

Die Amazon-App zeigt Umarow an, dass er seine Fracht nach Polen bringen soll, in ein großes Logistikzentrum, das auch deutsche Kunden beliebt. Umarow steuert seinen Lastwagen auf die A2. Dann fährt er, immer ostwärts, in die Nacht hinein. Er lässt das Kamener Kreuz hinter sich, Bielefeld und Hannover, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Bis er schließlich die Grenze nach Polen überquert. »Warschauer Allee« wird die Route unter Truckern genannt.

Im Morgengrauen des nächsten Tages erreicht Juri Umarow sein Ziel. Er meldet sich ein letztes Mal, per Videoanruf. Er blickt in die Kamera, hinter ihm sieht man die Lagerhalle. Die Straßen ringsum sind vollgeparkt, ein Meer aus Lkw. Er sei gut angekommen, sagt Umarow. Gleich werde er seine Fracht ausladen und irgendwo weiterfahren. Wohin, das weiß er nicht. Amazon wird es ihm sagen.

HINTER DER GESCHICHTE

Für dieses Dossier waren die beiden Autoren insgesamt 4700 Kilometer auf Fernstraßen in Deutschland und Polen unterwegs. Sie recherchierten im Oktober und November dieses Jahres vor neun Warenlagern von Amazon sowie auf nahe gelegenen Autobahnrastplätzen und sprachen dort ungefähr 100 Fernfahrer an. Viele wollten nicht mit Fremden reden. Mit knapp 30 Truckern führten die Autoren längere Gespräche. Wie zahlreiche dieser Interviews fanden auch die Unterhaltungen mit dem Usbeken, der im Artikel Juri Umarow heißt, auf Russisch statt – einer Sprache, die wegen der Herkunft der Fahrer und der Standorte der Unternehmen, bei denen sie angestellt sind, längst eine Art Lingua franca der europäischen Logistikbranche ist.

Amazon ein eigenes Luftfrachtzentrum. In Tübingen kooperiert es mit dem Max-Planck-Institut für Intelligente Systeme. Schon seit Jahren nutzt Amazon Roboter, um Waren zu sortieren, auch im Lager DTM2 in Dortmund. Im vergangenen Jahr investierte Amazon in ein Start-up, das autonome Fahrsysteme für Lkw entwickelt.

Solange die Laster noch nicht computergesteuert über die Straßen rollen, greift Amazon auf Fahrer wie Juri Umarow zurück. Solange sie sich nicht ersetzen lassen, werden sie verschlissen. Als Jeff Bezos sein Unternehmen gründete, soll er zunächst einen

ANZEIGE

ZEIT WISSEN
BRINGT SIE AUF GUTE GEDANKEN

Goodbye, Kalorien!
Essen Sie ein paar Nüsse, und verabschieden Sie mit uns eine überholte Maßinheit

DAS BIN ICH AUCH

Abgelegte Träume, nicht gegangene Wege, verlorene Menschen

Ein besonderer Besuch bei sich selbst

ZEIT WISSEN

Ein Besuch bei sich selbst

→ Im Laufe der Jahre begegnen wir vielen Menschen und Orten, die unser Leben prägen. Oft verschwinden diese aber auch wieder, und was bleibt, ist die Erinnerung an sie. Gehen Sie mit ZEIT WISSEN auf Gedankenreise und entdecken Sie sich und Ihre Vergangenheit neu!

Sichern Sie sich jetzt alle **drei Teile der Serie** »Das bin ich auch« für nur 16,50 €. **Sie sparen über 30%** und erhalten ein **Geschenk Ihrer Wahl**.

30% sparen

+ Geschenk sichern!



Füllfederhalter von Cerruti

10 € Thalia-Gutschein



Jetzt Vorteilspreis sichern:

→ www.zeit.de/zw-besuch → **040/42 2370 70***

*Bitte folgende Bestellnummer angeben: 2105726 FA / 2105727 GA