

Fahr weiter

Sie rollen das ganze Jahr durch Europa und plötzlich sind die Grenzen dicht. Was bedeutet das für Lastwagenfahrer? Unterwegs auf Rastplätzen zwischen Slowenien und München

VON ELISA SCHWARZ

Wahrscheinlich gibt es keinen hässlicheren Platz in Europa als diesen Rasthof, kurz hinter der slowenischen Grenze. Die Sitzbänke sind aus Beton, es riecht nach Müll, und hinter ein paar Büschen donnern die Autos vorbei. Wer hier reden will, muss rufen. „So schön haben's manche nicht mal im Urlaub“, ruft also Andreas.

Andreas und Olaf sitzen in zwei Campingstühlen vor ihrem Lkw und machen Pause. Gleich werden sie ihren Grill aufbauen, und dann Formel 1 schauen. Olaf hat die Satellitenschüssel extra ausgerichtet, was sau viel Arbeit war.

Seit mehr als 20 Jahren sind die beiden schon als Fernfahrer unterwegs, und wenn man sie fragt, was sie mit der EU verbinden, dann überlegen sie sehr, sehr lange. „Sagen wir mal so“, sagt Andreas dann. „Wenn es die EU nicht mehr gäbe, hätte ich kein Bock mehr auf den Job.“

Woran denken die Menschen, wenn sie an Europa denken? Lange war ja die krumme Gurke das Sinnbild für eine komplett bekloppte EU-Überregulierung. In Bayern drohte mal der Ausnahmestatus, weil die EU Kellner und Kellnerinnen im Freien besser vor der Sonne schützen wollte. Also weniger Ausschmitt beim Dirndl – was da los war an den Stammtischen. Europa, das ist für viele der völlig überhitzte Polit-Laden in Brüssel.

Aber dann kam Corona. Und plötzlich waren die Grenzen zu. Da war nichts mehr mit Malle oder schnell mal nach Paris fahren übers Wochenende. Im Saarland schimpften sie wieder über die Franzosen, und die Franzosen über die Deutschen, und keiner wusste, warum eigentlich. Europa wirkte plötzlich so, als könnte man es vermissen: die Idee eines Kontinents, auf dem man sich verträgt und hilft, gerade in der Krise. Die Frage ist also, wie es Europa gerade so geht, jetzt, wo die Grenzen wieder offen sind. Und wer könnte besser von Europa erzählen, als Lkw-Fahrer, für die Europa keine krumme Gurke ist, sondern ein Arbeitsplatz?

Olaf und Andreas, beide 54, beide wollen geduzt werden, wie alle in dieser Geschichte, sind auf dem Weg nach Kroatien oder zumindest in die Richtung. Wo sie genau hinfahren, können sie nicht sagen, die Frucht ist nämlich streng geheim. Nur so viel, sagt Andreas: Die Bild würde sehr, sehr viel Geld bezahlen, um die Autos dahinter drin zu sehen. Vermutlich gibt es spannendere Geheimnisse.

Drei Wochen Sanifair.
Drei Wochen Knusperschnitzel.
Drei Wochen schlafen im Lkw

Andreas zieht sein Handy aus der Hosentasche, er hat da ein kleines Video gedreht, sagt er. Leere Straßen während Corona, das war natürlich ein Traum, auch wenn er zig Strafzettel bekommen hat in der Zeit. Weil die Autos alle weg waren. Aber nicht die Blitzer.

An den Grenzen strandeten im März, April viele Lkws, wegen der Fieberkontrollen. Und genau das fürchtet er, wenn England nicht das einzige Land bleibt, das die EU verlässt. Mehr Kontrollen. Mehr Dokumente. Mehr Stau. „Dat machen meine Nerven dann nicht mehr mit“, sagt Andreas.

Eigentlich wollte Olaf kein Interview geben, aber ihm sei noch was eingefallen zu Europa, sagt er, nämlich die Sache mit der

Korruption. In Russland sei das so: „Da kommst du an und es gibt irgendein neues Gesetz oder es fehlt ein Stempelchen und schon musst du zahlen.“ Das hätten sie in Europa noch nie erlebt. Andreas nickt, Olaf raucht, aber sonst fiel ihnen nichts mehr Gutes zur EU ein. Die Politiker machten eh, was sie wollten, am liebsten Gesetze, von denen sie keine Ahnung haben. Zum Beispiel die Sache mit den Übernachtungen: Lkw-Fahrer sollen ihre Wochenruhezeit nicht mehr in ihren Fahrerhäuschen verbringen, sondern in Hotels. Wer nachts dann auf die Ware aufpasst, wo die Parkplätze für die Brummis herkommen sollen, wie das gehen soll: 20 Lkws in einer Hotelgarage – „das wissen die Schlaumeier nicht“.

ECHE EUROPÄER

Mit Corona kehrten die Schlagbäume zurück – und wer in mehr als einem Land zu Hause ist, hatte ein Problem.

Von Menschen, die täglich erleben, wie wichtig offene Grenzen sind

Die beiden schweigen einen Moment. Da ja jetzt alles gesagt ist, wie sie finden, zeigen sie jetzt lieber was: Die Scheibe im Fahrerhäuschen. Andreas öffnet die Tür, und weil man falsch die Stufen herauf geht, nämlich seitlich, ruft er. „Nee, nee, nee!“ Dann macht er vor, wie man richtig Treppen geht. Der Lkw neigt sich dabei sanft zur Seite.

Auf der Ablage über dem Lenkrad steht eine Puppe mit „Östere“-Logo und freundlich lächelnder Robbe drauf. Darüber baumeln schwarze und pinke Plüschwürfel. Andreas deutet auf die Scheibe – da könnte er sich wieder aufregen. Vollegeklebt mit Vignetten, anstatt das alles zu digitalisieren. Die Vignette für Belgien hat sogar vier Saugnäpfe, die ist so groß wie ein Kinnweichein. „Ich hatte da mal ein Foto stehen von meiner Frau“, sagt Andreas. Und dann kam ein deutscher Polizist und sagte, seine Frau müsse da weg. Wegen Sichtbehinderung.

Am nächsten Tag an der Raststätte Holzkirchen Süd. Es ist voll an diesem Nachmittag, ein paar gestresste Eltern machen Stretching mit ihren Kindern auf einer plattgetretenen Wiese. Ein Mann ruckelt an den Fahrrädern auf dem Dach, irgendwas hält nicht. Und überall stehen Campingwagen, die wie Spielzeuge aussehen, zu mindest für Nikola, der in seinem Fahrerhäuschen sitzt und aus dem Fenster schaut. Die Arme hat er aufs Lenkrad gelegt, wie auf eine Schulbank. Gleich will er duschen gehen, dann fernsehen. Redet ja keiner mehr auf den Rasthöfen. Nikola nickt nach rechts, wo ein Kollege steht. Der hat die Vorfänge im Fahrerhäuschen zugezogen. So wie fast alle hier.

Nikola, 32, fährt Autos durch Europa, gerade zum Beispiel acht BMWs und VWs, die auf dem Transporter glänzen, als wären sie neu. „In Slowenien kann sich trotzdem keiner gebrauchte Autos leisten“, sagt Nikola, „und da fährt sie hin.“ Er lacht ein bisschen, drückt seine Zigarette in einem Taschentuch aus, mit dem er dann auch gleich noch die Ablage desinfiziert. Dann kramt er in seiner Tasche.

Durch Corona sind viele Expeditionen in Osteuropa Plette gegangen, erzählt er neugierig, die Fahrer wurden nach Hause geschickt. Drei Monate saß er auf seinem Fischerboot in Belgrad, bis sein Chef anrief und sagte, er könne wieder losfahren, schöne Autos holen. So, als gäbe es im Rest von Europa gar keine Krise.

Klar gibt es Unterschiede in der EU, das geht schon bei den Löhnen los. 2500 Euro verdiene er im Monat mit Spesen für etwa drei Wochen auf der Straße. Was auch heißt: Drei Wochen Sanifair. Drei Wochen Knusperschnitzel für 10,99 Euro. Drei Wochen schlafen im Lkw, und die Freundin ist Hunderte Kilometer weit weg. „Viele Expeditionen rekrutieren in Slowenien, weil sie sonst wo in Europa niemanden finden, der den Job für das Geld macht“, sagt Nikola. Und trotzdem heiße es immer: Ihr nehmt uns die Jobs weg, ihr macht uns arbeitslos, ihr und eure Dumpinglöhne. Nikola schüttelt den Kopf. Er habe noch nie für den slowenischen Mindestlohn gearbeitet. Würde er auch niemals, seine Familie aufgeben für ein paar Hundert Euro im Monat.

In der Hand hält er jetzt zwei Pässe, einen roten und einen blauen. Rot für Kroatien. Blau für Serbien. Rot für die EU. Blau für nicht EU. „Ich bin in Split geboren und mit meinem Eltern umgezogen, als der Krieg kam 1991“, sagt Nikola. „Ich will einfach nie mehr Krieg.“ Als die Grenzen geschlossen wurden wegen Corona, hatte er Angst, dass der Hass wiederkommt. Dass er sich entzündet an so etwas Lächerlichem wie der Passfarbe. Wenn er in Kroatien seinen serbischen Pass zeige, sagt er, dann spüre er die Blicke der Menschen, die Verachtung. Immer noch. „Europa ist für mich Frieden“, sagt Nikola. Dann geht er durch, vorbei an den Familien, die hier nur mal kurz Händewaschen wollen.



Serkan Karaca (links) und Emre Yetisirici organisieren Transporte in der ganzen Welt. Für sie sind offene Grenzen wichtig fürs Geschäft. Für Lastwagenfahrer wie Cenap (links) und Nikola (rechts unten) geht es oft um ganz andere Grenzen: Nämlich um die im Kopf. Immer wieder erleben sie Vorurteile und Rassismus auf der Straße. Ihre Sorge: Durch Corona könnte alles noch schlimmer werden.

FOTOS: STEPHAN RUMPF, ELISA SCHWARZ (2)



Immer wieder kritisiert der Deutsche Gewerkschaftsbund die Arbeitsbedingungen osteuropäischer Lkw-Fahrern. Viele haben rumänische oder polnische Arbeitsverträge, der monatliche Mindestlohn liegt in vielen Balkanstaaten bei gerade mal 300 bis 600 Euro. Für die Fahrer lohnt sich der internationale Transport, weil sie Spesen erhalten, und zwar bis zu 1000 Euro. Heißt auch: Wenn die Grenzen dicht sind wegen Corona, fallen die Spesen weg, also ein Großteil ihres Einkommens.

Vielleicht muss man an dieser Stelle einen kleinen Abscherer machen zur Großmarkthalle in München, wo Yares Logistik seinen Sitz hat, ein Logistikunternehmen, das weltweit Transporte organisiert. Auch sie hat die Corona-Krise natürlich getroffen, und Emre Yetisirici kann auch ziemlich genau zeigen, wie er steht vor einer großen Weltkarte in seinem Büro und fährt mit dem Finger über Ländergrenzen. Italien? Hatte die Grenze ja gleich zu. Dort wurden sogar mutmaßlich Lkws angehalten, die Masken weiter nach Europa liefern wollten. Konnte ja keiner mit ansehen: In Bergamo starben viele Menschen und ein Laster

mit Masken fährt vorbei. Die Ware wurde beschlagnahmt, erzählt Yetisirici, das haben sie bei Yares Logistik so auch noch nicht erlebt. Yetisirici fährt weiter mit dem Finger durch die Welt: Dänemark? Hatte als eines der ersten Länder in Europa die Grenzen geschlossen. Iran? Folgte kurz darauf. Und dann gibt es Grenzen, die auch ohne Pandemie schwierig sind. Türkei – Armenien: seit 1993 geschlossen. Russland – Ukraine: strikte Kontrollen. Russland – Georgien: liegen im Dauerstreit.

Manche Grenzen sind wie Mauern, sagt Yetisirici. Und in der Krise denkt natürlich jeder an sich. Deutsche Partner konnten immerhin Kurzarbeit anmelden. Aber wie die meisten kleinen Expeditionen machen? Yetisirici sagt, sie würden nur mit Unternehmen kooperieren, die sich an gesetzlichen Mindestlöhnen halten. Die müssen das dann auch überprüfen. Nur wie? Cosmin, 27, hat jedenfalls noch keine Ermittler auf deutschen Parkplätzen getroffen. Er steht neben seinem Lkw in einer kleinen, ruhigen Parkbucht, ein blasser Mann, mit dunklen Ringen unter den Augen, die wie Ölflecken schimmern. Er kön-

ne nicht gut Englisch, sagt er auf Englisch. Dann erzählt er von der Straße. Seit einem knappen Monat ist Cosmin schon unterwegs, von Großbritannien nach Rumänien, mit einem Lkw voll leerer Kisten. Manchmal sind da Rohre drin, manchmal Kosmetikprodukte, manchmal Autoteile. „Ich bin wie ein Taxifahrer, nur halt für Dinge“, sagt Cosmin, und er ist gern Taxifahrer für Dinge, auch wenn alles komplizierter wird, wenn Großbritannien in ein paar Monaten nicht mehr in der EU sein wird. Aber wenn er an Europa denke, sagt Cosmin, dann denke er erst mal nicht an die Grenzen auf der Straße. Sondern an die im Kopf.

Schon sein Vater war Lkw-Fahrer in Rumänien, und wenn der einen guten Tag hatte, nahm er ihn mit auf dem Befahrersitz. Sie führen Mais und Weizen zu den Bauern, immer dieselbe Strecke, dieselben Dörfer, nie führen sie über die Grenze. Vielleicht wollte Cosmin darum Tourismusmanagement studieren, Menschen seine Heimat zeigen, die Berge, die Seen, nur: Welcher Tourist macht schon Urlaub in Rumänien? Wenn du Geld machen willst, sagte sein Va-

ter damals, dann fahr nach Europa. Also fuhr er nach Europa, kartte Saisonarbeiter von Rumänien bis nach Belgien, und stand auf dem Feld, während andere gerade Erasmus machten, Sangria tranken in Spanien. Cosmin steckt sich eine Zigarette an und holt eine Cola aus dem Kühlschrank hinter dem Fahrersitz. Hier schläft er auch, auf einem Bett mit kariert Bettwäsche. Ansonsten ist das Fahrerhäuschen leer, keine Fotos, keine Namensschilder. Nur Cola-Dosen überall. Ein Deutscher habe ihn mal gefragt, ob er auch so viel saufe wie die restlichen Osteuropäer. Er habe darauf nichts geantwortet. Was soll man da auch drauf antworten.

„Ich glaube, es gibt ein Europa der drei Klassen“, sagt Cosmin. „Deutschland und Frankreich sind ganz oben, dann kommt Italien, und dann kommen wir, die Rumänen und Bulgaren.“ Natürlich spiere man so was auch, die Vorurteile, den Rassismus. Eine Hofbesitzerin in Belgien fragte ihn mal, warum seine Schwester keinen Goldschmuck in den Haaren trüge. So als Zigeunerin.

Oder als ihm mal die Ware gestohlen wurde, nachts, und die Polizei kam, und sagte, das sei ein klarer Fall von Bandenriminalität, typisch Osteuropäer halt. Eine Polizistin gab ihm schließlich einen Wisch, eine Anzeige, die er nicht lesen konnte. Und erklärt das mal der Versicherung: Ware weg, aber keine Anzeige, zumindest keine lesbare. „Manchmal denke ich, wir sind zwangsverheiratet worden“, sagt Cosmin. „Uns will eigentlich keiner haben in der EU. Warum sind wir dann überhaupt dabei?“

Seit Rumänien der EU beigetreten ist, im Jahr 2007, sind die Löhne gestiegen, auch das Bruttoinlandsprodukt. Viele Ökonomen sind sich einig, dass die Osterweiterung für ganz Europa ein Gewinn war. Und trotzdem: Studien zeigen, dass Vorurteile und Rassismus innerhalb der EU noch wie vor weit verbreitet sind, mehr noch, während Corona weitergewachsen sind. Bestes Beispiel Viktor Orbán, Staatschef aus Ungarn, der sagte: „Aufgrund der offenen Grenzen in der EU [...] wandern Migranten ohne jegliche Kontrolle durch Europa. Und diese Menschen haben das Coronavirus nach Europa gebracht.“

Das Virus im Kopf. Dafür wird es nie einen Impfstoff geben.

Die Menschen haben kein Gefühl mehr für Lieferketten

Ein letzter Stopp auf der Autobahn, dieses mal kurz vor Weyarn. Es riecht hier aburduwiese nach Zwiebeln. „You hungry?“ Zwischen zwei Lkws sitzt ein Mann auf einem Hocker und schiebt eine kleine Portion Gulasch in einer Pfanne hin und her. Seine grauen Haare kleben am Kopf, er lächelt in tausend Lachalen. Setz dich, sagt er dann, es ist genug für zwei.

Cenap kommt aus Istanbul, wo seine Söhne studieren, die er eigentlich nie sieht. Er fährt drei Monate am Stück, und wenn er nach Hause kommt, müsse er erst mal wieder lernen, wie das geht: Vater sein. Oder Kumpel. Oder Ehemann. Seit 30 Jahren fährt er jetzt schon durch die Welt, durch Russland, China, durch Europa, das kleine Europa.

Verstanden hat er die Menschen hier nie, ihre Sorgen, die doch gar keine sind. „In Europa beschweren sich die Leute immer, wenn ...“. Cenap stockt, holt sein Handy aus der Jogginghose und tippt ein paar Worte auf Türkisch in Google translate. „... wenn nicht mehr Gasoline da, oder wenn kein neues iPhone“, spuckt das Übersetzungsprogramm aus. Cenap nickt. Versteht du? In der Türkei, da wo er herkommt, leben die Menschen ein ganz anderes Leben. Da muss man sich die Dinge verdienen, seine Söhne zum Beispiel, die müssen sich ihr iPhone verdienen und ihr Studium. Kämpfen müssen sie dafür, „fight“, auch nach 17 Uhr und vor 9 Uhr. Und hier? Arbeiten die Menschen keine Minute länger. Und kaufen, als gäbe es kein Morgen. Und dann? Cenap holt zwei Tomaten aus seiner Kiste. Dann drehen die Leute während der Corona-Krise durch, weil kein frisches Gemüse mehr aus Spanien kommt. Dabei haben sie gar kein Gefühl für Lieferketten, für Fahrer wie ihn, die das Klopapier in der Krise bringen. Wieder tippt er in sein Handy. „Ich habe einen unsichtbaren Job“.

Cenap nimmt das Gulasch von der Gasflamme und setzt Teewasser auf. Fast 50 ist er jetzt, ewig macht er das alles nicht mehr. Weiß ja auch keiner, wie lange es das überhaupt noch gibt. Menschen, die Lkws durch die Gegend fahren. Jedenfalls gibt er eher ein anomales Flügeln als an die Beitrittsverhandlungen zwischen der Türkei und der EU. In 1000 Jahren wird das nichts. Cenap lacht, er lacht so, dass man seine Zähne nicht erkennen kann, zumindest sieht man keine. Wenn es zwischen der Türkei und der EU keine Grenzen mehr gäbe, dann wäre vieles billiger. Aber: Ein letztes Mal tippt Cenap in sein Handy. „I earn more money if there is a door in every country.“ Ich verdiene mehr Geld, wenn es eine Tür gibt in jedem Land. Schließlich wird er nach Stunden bezahlt, und an Grenzen kann man viele Stunden im Stau verbringen.

Ob ihm das Stau zu einsam ist, die Stunden im Stau, das Single-Gulasch am Rastplatz? Cenap schüttelt den Kopf, legt die Gabel aus der Hand und die Hand aufs Herz. „Forever this job.“