

Lebens- und Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrenden auf Parkplätzen in Deutschland

Erfahrungen aus der Beratungspraxis von Faire Mobilität

Für Lkw-Fahrende sind Autobahnen, Landstraßen und Gewerbegebiete Arbeitsplatz und Lebensmittelpunkt zugleich. Viele von ihnen sind gezwungen wochen- bis monatelang ihre Pausen und vor allem ihre Freizeit zwischen den Arbeitsschichten auf Parkplätzen zu verbringen. In den Debatten über den Mangel an Fachpersonal¹ und den Mangel an sicheren Lkw-Parkplätzen,² kommt dieser Tatsache zu wenig Aufmerksamkeit zu. Dieses Papier gibt einen Einblick in die aktuelle Situation von Berufskraftfahrenden auf Parkplätzen in Deutschland aus der Sicht von gewerkschaftlichen Beratungsstellen. Zudem werden Anregungen für kurz-, mittel- und langfristige politische Schritte formuliert, die zur Verbesserung beitragen können.

BESTANDSAUFNAHME

Die Lebenssituation von Lkw-Fahrenden ist insgesamt als katastrophal zu bewerten. Die dringlichsten Probleme ergeben sich unserer Beobachtung nach aus den folgenden Umständen:

1. Lkw-Fahrenden erhalten gar **keine oder keine angemessenen Erstattungen des Verpflegungsmehraufwandes**. In der Transportbranche ist es gängige Praxis, Spesen nicht gemäß ihrem eigentlichen Zweck zusätzlich zum Lohn, sondern anstelle des sozialversicherungspflichtigen Lohns zu zahlen. Das heißt, es werden niedrige Bruttolöhne gezahlt, die häufig einen Mindestlohnverstoß darstellen, und mit Spesen aufgestockt. Infolgedessen müssen Spesen zur Existenzsicherung der Fahrenden und ihrer Familien herhalten, anstatt die erhöhten Lebenshaltungskosten in Folge ihrer hochmobilen und grenzüberschreitenden Arbeit zu decken.³

2. Die **hohen Preise** für warme Mahlzeiten, Nahrungsmittel und Produkte des täglichen Bedarfs auf Raststätten verschärfen das zuerst genannte Problem. Viele Lkw-Fahrende kochen stattdessen auf Gaskochern ihr Essen.

erklärung abgegeben hatte, eine solche kostenlose Infrastruktur täglich für 24 Stunden vorhalten zu wollen.⁴

4. An **bewirtschafteten Rastanlagen mit Tankstellen** ist seit 2004 ein Netz von Sanifair-WCs geschaffen worden, das nicht auf die Bedürfnisse von Berufskraftfahrer:innen ausgelegt ist, sondern – wie so vieles auf Autobahnraststätten – eher für die von gelegentlich mit Pkw Reisende. Häufig sind die Zugänge zu Sanitieranlagen neben der Tankstelle und fernab der Lkw-Parkplätze. Ein Toilettengang kostet inzwischen ein Euro. Solche Preise können sich Gelegenheitsnutzer:innen leisten, nicht aber Berufskraftfahrende, die nicht nur während ihrer Arbeitszeit, sondern auch noch in ihrer Freizeit für jeden Toilettengang zahlen müssen. Stehen Duschen zur Verfügung, sind sie am Abend häufig geschlossen und werden morgens gereinigt – beides sind aber die üblichen Nutzungszeiten für Lkw-Fahrende. Ihren Berichten nach sind Duschen an Raststätten nicht selten wochenlang gesperrt. Aus diesen Gründen waschen sich viele Lkw-Fahrende unter Campingduschen und reinigen ihr Geschirr und ihre Wäsche improvisiert in mitgeführten Schüsseln.

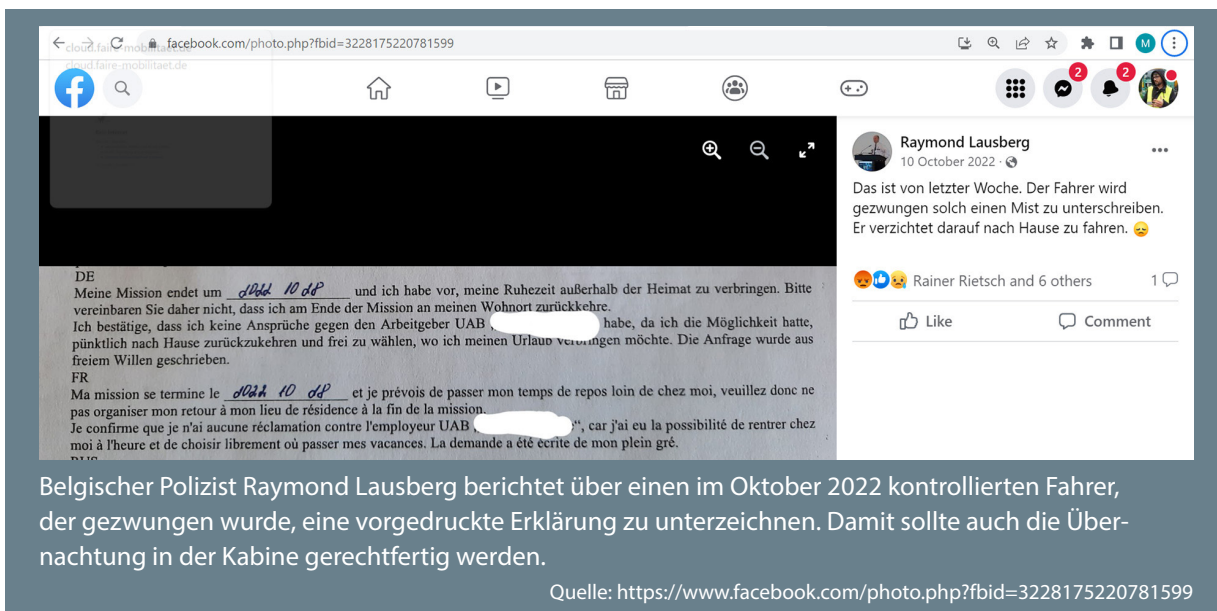


Lkw-Fahrende nutzen die Anhänger als improvisierte Küchen – egal ob darauf ein Auto oder Gefahrgut geladen ist.

Fotos: Faire Mobilität

3. Auf den meisten Lkw-Parkplätzen **fehlen zudem angemessene, kostenlose Sanitieranlagen** wie WCs und Duschen – obwohl im Zuge der Privatisierung der Rastanlagen das Dienstleistungsunternehmen Tank & Rast in einem Rahmenvertrag mit dem Bund im Jahr 1998 eine Bemühungs-

Der Zustand der WCs von **unbewirtschafteten Rastplätzen an Autobahnen oder Landstraßen** ist meist katastrophal. Sie sind häufig nach oben offen, daher unbeheizt, und werden zu selten gereinigt. Duschen und Wasseranschlüsse fehlen an diesen Rastanlagen fast immer.



Belgischer Polizist Raymond Lausberg berichtet über einen im Oktober 2022 kontrollierten Fahrer, der gezwungen wurde, eine vorgedruckte Erklärung zu unterzeichnen. Damit sollte auch die Übernachtung in der Kabine gerechtfertigt werden.

Quelle: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=3228175220781599>

5. Der auf Parkplätzen fehlende Wasserzugang kommt erschwerend hinzu. Für das Kochen und Waschen nutzen Lkw-Fahrende Wasser, das sie – so berichten viele – häufig im Ausland in Kanister abgefüllt haben und ebenfalls mitführen, weil sie nicht sicher sein können, ob sie in Deutschland überhaupt fließend Wasser vorfinden.

6. Fahrende berichten auch, dass ihre Arbeitgeber häufig **keine Übernachtung außerhalb der Kabine** ermöglichen, wie sie spätestens nach drei Wochen vorgeschrieben ist. Ein Transport zum nächsten Hotel und Hotelkosten müssten bezahlt werden. Stattdessen werden Fahrer nicht selten gedrängt, trotzdem in der Kabine zu übernachten, ihre Vorhänge zuzuziehen und bei Kontrollen falsche Angaben zu machen, wie gefälschte Hotelrechnungen vorzuzeigen.

7. Parkplatzmangel: Abends einen Lkw-Park- oder Rastplatz an einer deutschen Autobahn zu finden, ist eine große Herausforderung und bedeutet für die Fahrenden eine enorme Stresssituation.

Jeden Abend sehen sich Hunderte oder Tausende von Lkw-Fahrenden genötigt, im Halteverbot oder in gefährlichen Situationen zu parken und Strafen zu riskieren, da sie keinen regulären Parkplatz finden.⁵ Dies ist neben dem Termindruck der Hauptgrund, weshalb eine große Zahl von Lkw-Fahrenden in Industriegebieten übernachtet, wo es gar keine sanitäre und gastronomische Infrastruktur gibt.

8. Fehlende Erholungsmöglichkeiten: Der Parkplatzmangel sowie die baulichen Eigenheiten deutscher Park- und Rastplätze (insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes) verhindern, dass die Fahrenden während ihrer Ruhezeiten erholsam schlafen können. Pkw-Parkplätze befinden sich an vielen Stellen in einer (relativ) Autobahn-entfernten Lage und sind somit etwas mehr als Lkw-Parkplätze vor Autobahnärm geschützt – teilweise sogar durch die dazwischen parkenden Lkw. Eine Luftaufnahme der Lage von Lkw-Parkplätzen auf Raststätte im Sauerland zeigt, dass Lkw direkt an der Autobahn parken müssen. Pkw-Parkplätze mit Picknick-Sitzbänken sind dagegen von der Autobahn entfernt angeordnet.



9. Zu weiteren baulichen Nachteilen deutscher Autobahnparkplätze für Lkw-Fahrende gehören **schiefe Parkplatzuntergründe**, die dazu führen, dass Menschen in ihren Lkw-Kabinen durch den Höhenunterschied schlecht schlafen, oder das Fehlen von Lärmschutzwänden oder ähnlichen Vorrichtungen, wie sie beispielsweise Ortschaften von den Autobahnen abschirmen. Zudem sind die Lkw-Parkplätze meistens so konzipiert, dass einige oder alle Lkw mit der Kabine in Richtung Autobahn geparkt werden müssen. Lkw-Fahrende wundern sich immer wieder, dass die Müllabfuhr nachts die Mülleimer leert und Fahrenden so um ihren sicherheitsrelevanten Schlaf bringt.

10. Zur mangelhaften Erholung trägt auch das **Fehlen an Freizeitangeboten und Kommunikationsinfrastruktur** bei, wie Sportgeräte oder kostenloses WLAN.



Parkplatz zwischen Autobahn und Auffahrt: Lärm macht Erholung fast unmöglich, jeder Weg zur Toilette kann lebensgefährlich sein.

Foto: Faire Mobilität

Zugang zu (Trink-)wasser;
Fehlanzeige wie hier
in Gräfenhausen.

Foto: Faire Mobilität



BRANCHENENTWICKLUNG UND UNTERNEHMERISCHE VERANTWORTUNG

In der Transportbranche hat sich die Just-In-Time-Anlieferung durchgesetzt: Die auftragserteilenden Unternehmen erwarten Lieferungen in sehr kurzen Zeiträumen. Die Ware wird kaum noch zwischengelagert. Der Lkw-Anhänger selbst ist zum modernen, hochflexiblen Lager geworden, die rechte Spur der Autobahn zum Lagerort und der Lkw-Fahrer zum unbezahlten Security-Mann während und zwischen den Arbeitszeiten. Während der Ruhezeiten – in der Nacht sowie am Wochenende – müssen sie Anhänger und Frachten bewachen, ohne dafür vergütet zu werden. In der Arbeitsrealität der Fahrenden gibt es folglich keine richtigen Pausen.

In der öffentlichen Diskussion über die Schaffung sicherer Parkplätze steht häufig die Sicherheit der Lkw-Ladung an erster Stelle und in der Regel werden hierfür ausschließlich betriebswirtschaftliche Gründe angeführt. Doch die Sicherheit der Ladung ist zugleich auch dringend erforderlich, um die Fahrenden außerhalb ihrer Arbeitszeit von den Aufgaben und der Verantwortung zu entlasten, die ihnen vertragswidrig aufgebürdet werden. Als Antwort auf den Fachkräftemangel in der Branche wird allseits gefordert, das Image der „systemrelevanten“

Berufsgruppe der Lkw-Fahrenden zu verbessern. Wichtigste Voraussetzung hierfür ist, dass der Staat, die Politik und die Gesellschaft sie mit Respekt behandelt. Die aktuelle Situation widerspricht den menschlichen Grundbedürfnissen der Lkw-Fahrenden in jeglicher Hinsicht.

Die Auftraggeber entziehen sich durch die Beauftragung von Subunternehmen einem Großteil der arbeitsrechtlichen Verantwortung für die Menschen, die für sie täglich Transporte durchführen. Auch weisen sie die Verantwortung für die katastrophalen Lebens- und Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrenden von sich. So darf sich das „Fremdpersonal“ der Subunternehmen nur zum Be- oder Entladen auf dem Betriebsgelände aufhalten. Von den Lkw-Fahrenden wird also erwartet, dass sie minutengenau das Betriebsgelände befahren und nicht etwa schon am Abend vorher. Sobald der Lkw-Anhänger an- oder abgekoppelt bzw. be- oder entladen ist, müssen der Fahrende das Betriebsgelände verlassen. Sie sind dann wieder sich selbst und der öffentlichen, nicht für sie gemachten Infrastruktur überlassen. Es entsteht der Eindruck, dass die Auftraggeber möglichst wenig mit den Lkw, in die sie de facto ihre

Lagerkapazitäten auslagern, und noch weniger mit dem Fahrpersonal zu tun haben wollen.

Die Unternehmen, die die Lieferungen durchführen, sind gleichzeitig Subunternehmen und Arbeitgeber. Sie könnten den Lkw-Fahrenden mit angemessenen Spesenzahlungen, Übernachtungspauschalen und der Erstattung von Lebenshaltungskosten ein menschenwürdiges Leben finanzieren. Doch die Realität sieht anders aus: Die Subunternehmen führen einen Preiskampf gegeneinander, der maßgeblich über das Drücken von Löhnen und Lohnnebenkosten ausgetragen wird.

Allein bei Lkw, die wertvolle Fracht geladen haben, lassen sich Ausnahmen beobachten. In diesen Fällen verpflichten die Auftraggeber die transportierenden Subunternehmen dazu, dass die Lkw-Anhänger auf einem „sicheren Parkplatz“ geparkt werden müssen. In Deutschland werden hierfür meist Autohöfe genutzt. Die dortige Infrastruktur ist für Fahrende zwar oftmals etwas besser, doch bei Weitem nicht ideal und zudem in der Regel übersteuert, sodass sie deren Nutzung nicht finanzieren können.

In der Auftragskette schieben Unternehmen erfolgreich die Verantwortung und Kosten für die Befriedigung der Grundbedürfnisse während der Ruhezeiten auf die Fahrenden ab, was zu der geschilderten katastrophalen Situation auf Parkplätzen führt. Um diese Missstände zu beseitigen, schlagen wir eine Reihe kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen vor, die zu einer deutlichen Verbesserung der Arbeits- und Lebensumstände von Lkw-Fahrenden führen könnten.

KURZFRISTIGE VERBESSERUNGSMASSNAHMEN

1. Sanitäre Notinfrastruktur schaffen!

Wir regen an, auf allen bewirtschafteten wie unbewirtschafteten Parkplätzen jeweils in unmittelbarer Nähe der Lkw-Parkplätze kurzfristig eine Notinfrastruktur mit Sanitäranlagen zu schaffen, die Wasseranschlüsse für die Befüllung von Wasserkanistern, WC-Anlagen, Duschen sowie eine Möglichkeit zum Abwaschen von Geschirr kombiniert. Die Anlagen sollten windgeschützt und beheizbar sein. Eine Sanitäranlage am Kieler Hafen kann hierfür als Beispiel dienen. Sie wurde vandalismussicher konzipiert und wird täglich mehrfach gereinigt.

Die Sanitäranlage am Ostuferhafen Kiel beinhaltet einen Wasseranschluss, vier Toiletten mit Waschbecken und zwei Duschen.

Foto: Faire Mobilität



Werden von Lkw-Fahrenden, die wochen- bis monatelang unterwegs sind, gerne genutzt, sind aber bisher nur auf wenigen Parkplätzen zu finden: mobile Waschsalongen, hier auf dem Autohof in Homberg (Efze) an der A7.

Foto: Faire Mobilität

2. Parkleitsysteme an Autobahnen schaffen

In jeder Stadt gibt es Parkleitsysteme, die über die Anzahl freier Parkplätze in nahegelegenen Parkhäusern informieren. Auf deutschen Autobahnen sucht man solche Anzeigen vergeblich. Es sollte relativ einfach möglich sein, an Autobahnen vor jedem bewirtschafteten Parkplatz eine digitale Anzeige aufzustellen, die einen Überblick über freie Lkw-Parkplätze auf den nächsten drei Parkplätzen verschafft. Hierdurch könnten vorhandene Parkplatzkapazitäten besser ausgenutzt werden und Lkw-Fahrenden könnte das vergebliche Suchen nach einem Parkplatz erspart werden.

3. LKW-Parkplätze besser anordnen.

Mit vergleichsweise geringem Aufwand könnten Parkplätze an bereits bestehenden Rastanlagen andersherum angeordnet werden, sodass die Anhänger Richtung Lärm stehen und die Fahrer davon abgewandt ruhiger schlafen können.



Luftaufnahme der Rastanlagen Achner Land.

Foto: TIM-online

MITTELFRISTIGE VERBESSERUNGSMASSNAHMEN

4. Priorisierung der Interessen bei Umbauten.

Bei (Um-)Bau und Erweiterung von Autobahnparkplätzen sollten die Bedürfnisse der Lkw-Fahrenden priorisiert werden. Denn sie sind diejenigen, die hier einen großen Teil ihres Lebens verbringen. Im Gegensatz dazu ist die Abhängigkeit der Pkw-Fahrenden von den baulichen Gegebenheiten der Park- und Rastplätze, selbst wenn sie sie regelmäßig nutzen, sehr viel geringer.

5. LKW-Parkplätze von der Autobahn entfernt anordnen

Ein aus Sicht von Lkw-Fahrenden positives Beispiel ist die Anordnung der Parkplätze auf dem Autobahnparkplatz Achner Land: Hier können Lkw-Fahrende zumindest etwas lärmgeschützt im Autobahnfernen-Bereich der Raststätte parken.

4. Wendemöglichkeiten auf Parkplätzen einplanen

Die allerwenigsten Lkw-Parkplätze in Deutschland sind so gebaut, dass alle Parkreihen angefahren werden können. So müssen sich Lkw-Fahrende beim Auffahren für eine einzige Reihe entscheiden, in der sie nach einem leeren Parkplatz suchen. Ist die Suche erfolglos, sind sie gezwungen, den Parkplatz in Richtung Autobahn zu verlassen.

Auch hier würde die Schaffung von Leitsystemen auf bereits bestehenden wie auch auf neugebauten Parkanlagen, die auf Anzahl und Lage von freien Parkplätzen hinweisen, eine Verbesserung für die Situation von Lkw-Fahrenden darstellen.

In Frankreich werden häufig am Anfang und Ende der Parkplätze Kreisverkehre gebaut, sodass alle Parkreihen nacheinander angefahren werden können – solche Wendemöglichkeiten sollten auch in Deutschland beim Um- oder Neubau von Rastanlagen eingeplant werden.

ZUKUNFTSORIENTIERTE VERBESSERUNGSMASSNAHMEN

5. Unternehmen in die Verantwortung nehmen

Überall dort, wo Lkw-Fahrende arbeiten und leben, mangelt es an Parkplätzen und einer ihre Bedürfnisse berücksichtigenden Infrastruktur. Es ist nicht davon auszugehen, dass die auftragserteilenden oder durchführenden Unternehmen der Transportbranche dieses Problem künftig lösen werden. Diese Unternehmen könnten über eine Finanzierung der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen, beispielsweise in Form einer Autobahnmaut oder in Form von Gewerbesteuern, in die Verantwortung genommen werden. Zugleich empfehlen wir die Prüfung von Vorschriften, mit denen Betreiber:innen von unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen zur Vorhaltung von kostenfreier Sanitärinfrastruktur verpflichtet werden können. Es wäre beispielsweise zu prüfen, ob im Baugesetzbuch oder der Baunutzungsverordnung bundesweite Vorschriften gemacht werden können, die ansässige Unternehmen zur Vorhaltung von Lkw-Parkplätzen und entsprechender sanitärer Infrastruktur in neu entstehenden Gewerbegebieten verpflichten.

6. Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe schaffen

Die in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die Grundversorgung von Lkw-Fahrenden. Aber auch das soziale Leben dieser Menschen, die einen viel größeren Teil ihres Lebens als andere im öffentlichen Raum verbringen müssen, sollte langfristig mitgedacht werden.

Stadtplanerische Maßnahmen zur Förderung des sozialen Lebens im öffentlichen Raum – wie kostenloses WLAN, Grünanlagen mit Sitzgelegenheiten, Fitnessgeräte oder kleine Sportanlagen wie Basketballkörbe, Fußballfelder oder Tischtennisplatten – könnten den zwangsläufigen Aufenthalt von Lkw-Fahrenden auf Autobahnparkplätzen erheblich erholsamer gestalten. Ein Fahrradverleih würde ihnen ermöglichen, den Parkplatz in den Pausenzeiten zu verlassen. An hoch frequentierten Lkw-Parkplätzen wäre aus dem gleichen Grund eine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr am Abend und Wochenende wünschenswert.



Einige Lkw-Fahrende führen eigene Klappräder mit, um sich in den Pausen auch mal von den Parkplätzen zu entfernen. Andere haben diese Möglichkeit nicht.

Foto: Faire Mobilität

Erwähnt sei an dieser Stelle eine ganz hervorragende Initiative gewerkschaftlich organisierter Kraftfahrender: Sie organisierten für ihre Kolleg:innen, die das Wochenende auf Rastplätzen in der Region um Bad Krozingen in Baden-Württemberg verbringen, einen Shuttleservice zum Einkaufen, ins Schwimmbad oder zum Spazierengehen in Naherholungsgebiete.

FAIR



Angebot für Lkw-Fahrer: Kostenloser Transfer zum Einkaufen

Ihr verbringt eure Ruhezeit auf einer der genannten Raststätten? Unser kostenloser Transfer bringt euch nach Bad Krozingen. Dort könnt ihr einkaufen (u.a. ALDI, LIDL, REWE), ins Schwimmbad oder im großen Garten spazieren gehen. Unser Fahrer sammelt euch auf seiner Tour zu den genannten Zeiten an den Raststätten/Autohöfen ein, fährt euch in die Stadt und bringt euch zwei Stunden später wieder zurück zu eurem Lkw! Bitte zur besseren Planung vorab telefonisch anmelden!

TOURENPLAN

(Transfer immer Samstags)

Raststätte Schauinsland	ab 09:30 Uhr
Autohof Hausen	ab 09:45 Uhr
Raststätte Bad Bellingen	ab 10:00 Uhr
Autohof Bremgarten	ab 10:15 Uhr
Raststätte Breisgau	ab 10:30 Uhr

(gültig ab 27. März 2021)

Hotline +49 151 24764333

Juan Pedro Garcia Rosales | www.kraftfahrerkreise.de
V.i.S.d.P.: ver.di Bundesverwaltung | 10112 Berlin | FB102103004



Flyer der Kraftfahrerkreise.

Quelle: Juan Pedro Garcia-Rosales, Kraftfahrerkreis Freiburg-Offenburg.

Anmerkungen

- 1 Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags zum Thema „Maßnahmen gegen den Berufskraftfahrerinnen- und -fahrermangel hinsichtlich ihrer Arbeitsbedingungen, insbesondere der Situation an Rampen und auf Rastanlagen“, 12. Dezember 2022, online: www.bundestag.de/resource/blob/929450/2b4142f2d20118408e4d-783cb8b4a2c9/27-Protokoll-12-12-2022-data.pdf; Antrag der CDU-CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“, 13. Oktober 2022, online: <https://dserver.bundestag.de/btd/20/039/2003932.pdf>. Alle Internetquellen wurden am 21. März 2023 zuletzt abgerufen.
- 2 Laut einer Studie der Europäischen Kommission fehlen etwa 100.000 sichere Lkw-Parkplätze in Europa. European Commission (2019): Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, S. 23, online: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d89d1818-4f81-11e9-a8ed-01aa75ed71a1/language-en>.

- 3 Anna Weirich / Michael Wahl (2022): Informationen zur Branche „Internationaler Straßentransport“. Erfahrungen aus der Beratungspraxis von Faire Mobilität, online: <https://www.faire-mobilitaet.de/internationaler-strassentransport>.
- 4 Der Rahmenvertrag zwischen Bundesregierung und Tank & Rast, der diese Bemühungsklausel enthielt, wurde inzwischen durch lokale Konzessionsvergaben ersetzt. Vgl. Abschlussbegründung Petitionsausschuss des Deutschen Bundestag, 27. Juni 2013, online: https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/_2012/_09/_07/Petition_35796.abschlussbegruendung-pdf.pdf.
- 5 Adac (2022): Parkplatznot an Raststätten. So oft parken Lkw-Fahrer falsch, 8. November 2022, online: www.adac.de/news/lkw-parken-an-raststaetten/.

Michael Wahl arbeitet bei Faire Mobilität als Berater und Branchenkoordinator für den internationalen Straßentransport.

Anna Weirich arbeitet bei Faire Mobilität als Beraterin und Branchenkoordinatorin für den internationalen Straßentransport.

IMPRESSUM

Faire Mobilität
Dominique John
Paula-Thiede-Ufer 10 · 10179 Berlin
E-Mail: kontakt@faire-mobilitaet.de

www.faire-mobilitaet.de

V.i.S.d.P.: Anja Piel, DGB,
Henriette-Herz-Platz 1-2, 10178 Berlin

Faire Mobilität liegt in der Verantwortung des DGB-Bundesvorstandes und unterhält bundesweit 13 Standorte. Das Netzwerk wird aus Mitteln des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und des DGB finanziert.