

JETZT ERST RECHT

Drei Tage vor einem lang geplanten Treffen mit vier Fahrerorganisationen sagt Mario Klepp, der Verdi-Fachgruppenleiter, den Termin ab.



Gruppenbild mit Damen: Die Ehepaare Martini (v.l.), Schulze und Skoppeck engagieren sich für Fahrer.

Text | Jan Bergrath

Am siebten Tag seines Amtsantritts gibt Mario Klepp sein erstes Interview – dem FERNFAHRER. Es ist eine gute Woche nach der Fahrerdemo in Berlin am 1. Juni. Der resolut wirkende Bundesfachgruppenleiter Speditionen, Logistik und KEP bei der Bundesverwaltung von Verdi in Berlin will frischen Wind in den Fachbereich bringen. Er hat zuvor für Verdi im Norden Deutschlands Fahrer vertreten. Auf seinem jetzigen Posten herrschte, auch durch die lange Krankheit seines Vorgängers bedingt, fast anderthalb Jahre ein Vakuum, vor allem bei der strategischen Planung, wie man die Gewerkschaft für die Gruppe der Fahrer wieder etwas attraktiver machen könne. Bislang werden die rund 20.000 Fahrer, die nach früheren Angaben von Verdi derzeit Mitglieder sind, überwiegend in den Betrieben betreut. Natürlich ist man in der Tarifpolitik aktiv. Trotzdem denken viele Fahrer auf der Straße immer noch, Verdi tue grundsätzlich nichts für sie, also lohne sich ein Beitritt für sie erst gar nicht.

So einfach ist es aber nicht. Das Problem ist viel komplexer: Die Bundesfachgruppe, der Klepp als hauptamtlicher Leiter vorsteht, wird mitbestimmt von den ehrenamtlichen Vertretern aus den Bundesländern. Hier dominieren heute überwiegend Büro- und Lagermitarbeiter aus der Logistik, einstige Vertreter aus dem Lager der Fahrer spielen kaum noch eine Rolle. Kein Wunder: Es ist viel leichter, stationäres Personal zu betreuen. Fahrer, die Individualisten sind und außerhalb von Bürozeiten erreicht werden müssten, sind schlicht Kostenfaktoren. Andererseits engagieren sich nur wenige Kollegen gewerkschaftlich. Mancher Fachsekretär ist daran verzweifelt. Neue Ideen, wie etwa Fahrer an der Autobahn dauerhaft anzusprechen, wurden intern gekippt.

Dazu kommt: 2001 wurde die einst eigenständige ÖTV (Öffentlicher Dienst,

„Für uns war es sehr, sehr wichtig, Menschen an einen Tisch zu bekommen, die alle das gleiche Ziel haben, aber immer wieder Umwege gehen. Das Treffen mit Verdi wäre dafür eine gute Chance gewesen.“

Sylvia Schulze-Steinbach und Ingo Schulze, KCD

Transport und Verkehr) mit der Postgewerkschaft in eben jenem Fachbereich 10 zusammengelegt. Seit 2007 wird er von der stellvertretenden Bundesvorsitzenden Andrea Kocsis geleitet, die ihre steile Karriere bei der Postgewerkschaft begann. Der bestehende starke Einfluss der Mitglieder aus dem Briefdienst ist unter ihr erhalten geblieben. Eine Entwicklung neuer Strukturen, die der Interessenvertretung der Gesamtheit der im Fachbereich 10 vertretenen Beschäftigten stärker gerecht würde, ist nicht unbedingt erkennbar. Und das, obwohl ihr Name mit den ungarischen Wurzeln ursprünglich „Kutscher“ bedeutet. Bei der Post gibt es traditionell eine sehr starke gewerkschaftliche Basis, hier lassen sich „Erfolge“, etwa bei Tarifverhandlungen, schneller erzielen als im mühsamen Kampf auf der Straße, dem ohnehin kaum jemand folgt. Sandor Kocsis, Andreas Mann, spielt im Gesamtbetriebsrat der Post eine bedeutende Rolle. Letzten Endes geht es Andrea Kocsis auch um eine starke Hausmacht – bei nächster Gelegenheit möchte sie den Verdi-Chef Frank Bsirske beerben.

Das muss man wissen, um zu verstehen, wie der Fachbereich 10 heute tickt. Im Re-

Erfolg ernten - clever mieten!

- ✓ Volla Kostenkontrolle
- ✓ Service-Spitzenteiler mit 8000 Stückzahlklassen
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Durchschnittsalter über 50 Mietstationen

© +49 (0) 31 64 82/830-130 EBI www.rps-berlin-miet.com www.rps-berlin-miet.com

ANZEIGE

port „Das Versprechen“ (Ausgabe 8/2013) äußert Klepp seine Absicht: Er möchte verstärkt um die Fahrer werben, er kann sich durchaus vorstellen, über Facebook aktiver zu werden und will auch nicht ausschließen, mit den beiden Organisatoren der Berliner Demo gemeinsame Aktionen bei der ITF-Woche in diesem Herbst zu planen. Keine drei Monate später ist die Luftblase geplatzt – und das, obwohl sich Klepp noch Anfang September in einem Bericht von trans aktuell gerade bei Fahrern einen höheren Organisationsgrad wünscht. Der liegt nach früheren Angaben immer noch bei rund fünf Prozent.

Drei Tage vor einem schon im Juni geplanten Treffen mit Vertretern der verschiedenen Fahrerorganisationen Mitte September in Kassel sagt Klepp das Treffen ab. Neben ihm waren dazu geladen: Vertreter der Kraftfahrer-Clubs Deutschland (KCD), der Actie in de Transport Deutschland, die zusammen eben erst eine zweite erfolgreiche Demo in Lübeck organisiert hatten, weiter Pro Lkw und die Truckerfreunde. Im Autohof Lohfeldener Rüssel sollte an einem runden Tisch erörtert werden, wie man Fahrer auf der Straße besser erreichen kann – und wie man sich gegen das Sozialdumping wehren könne. Ein Verdi-Thema eben. Den Fahrerorganisationen selbst schwebte so etwas wie ein Dachverband vor, in dem jeder seine Individualität behalten könnte und Verdi die Möglichkeit hätte, Inhalte über die Facebook-Gruppen und Fahrerforen an die Fahrer zu „transportieren“ – sie also sogar rund um die Uhr zu erreichen. Doch dann kommt Klepps Absage mit den lapidaren Worten: „Nach intensiver Diskussion in unserem Fachbereich – auch unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Demos in Berlin und Lübeck – haben wir uns entschieden, von einer kontinuierlichen Mitarbeit im Bündnis der Kraftfahrerdemos abzusehen. Wir wünschen dem Bündnis für seine Arbeit viel Erfolg.“

„Ich hatte schon nach vorherigen Erfahrungen mit Verdi kein gutes Gefühl. Viele Fahrer aus dem Forum haben mir geschrieben, dass es mit Verdi einfach nicht geht. Leider wurde es jetzt wieder einmal bestätigt.“

Michael Martini, Truckerfreunde

Davon war nie die Rede, das versucht FERNFAHRER noch zu vermitteln und bittet um eine genaue Begründung. Zumal sich Verdi wenige Wochen zuvor noch mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) zu einem Bündnis gegen Sozialdumping und Kobotage vereint hat (siehe FERNFAHRER 09/2013) – also eigentlich mit demselben Ziel. Doch beim BGL will niemand demonstrieren, man möchte in Berlin und Brüssel mit den Politikern lieber reden. Aber bei den Konzernen, die den Takt der



Geplatzt: Mario Klepp brach sein Versprechen zum Dialog mit den Fahrern.

Logistik vorgeben, hört niemand auf den BGL. Längst werden den in den BGL-Landesverbänden organisierten, aus der Tarifbindung fliehenden mittelständischen Transportunternehmen die Preise diktiert. Selbst BGL-Mitglieder setzen billige Frachtführer aus Osteuropa ein – weil sie gar nicht mehr anders können. Das ist schizophoren.

Als Begründung für die Absage heißt es dennoch: „Verdi ist eine demonstrationserfahrene Organisation. In der Regel rufen wir oder auch unser Dachverband DGB zu Kundgebungen und Demonstrationen auf. Über eine Teilnahme oder Unterstützung von Demonstrationen anderer Gruppierungen und Organisationen entscheiden wir von Fall zu Fall. Einen Automatismus gibt es hier nicht. Ein weiteres Engagement im vorliegenden Fall erscheint uns nicht zielführend.“ Das jedoch war nie die Frage.

Und weiter heißt es: „Gewerkschaften sind demokratisch aufgebaute Mitgliedsorganisationen. Viele Fahrerinnen und Fahrer sind Mitglied in Verdi und engagieren sich in ihrem Betrieb oder mit den Kolleginnen und Kollegen aus anderen Betrieben der Branche für gute Arbeitsbedingungen. Das war so und

wird auch so bleiben. Das Thema der Kobotage ist ein aktuelles Problemfeld. Wir sind ausgesprochen froh, dass es uns – den Gewerkschaften – und den Arbeitgeberverbänden europaweit gelungen ist, eine vollständige Freigabe des europäischen Transportmarktes vorerst zu verhindern. An diesen Erfolg knüpfen wir mit dem Bündnis zwischen uns und dem BGL an.“

Dagegen spricht grundsätzlich nichts – wenn der aktuelle Erfolg auch über die in Brüssel sitzende ETF erzielt wurde. Aber gleichzeitig den Fahrern den versprochenen Dialog zu versagen ist ein schwerer Schlag für die Kolleginnen und Kollegen da draußen im Lkw. „Es ist sehr bedauerlich und für uns absolut unverständlich, dass Herr Klepp uns sehr kurzfristig abgesagt hat“, schreibt Ingo Schulze vom KCD. „Denn wir halten es für wichtig, dass die Fahrer in Deutschland und die Vertreter der Gewerkschaften endlich aufeinander zugehen und den gemeinsamen Dialog suchen. Ausgerechnet in dieser Phase der Annäherung schlägt uns Verdi die Tür vor der Nase zu. Ist ein Bündnis mit dem BGL wichtiger als ein Bündnis mit den aktiven Fahrergruppierungen und -vereinen? Leid tun uns jetzt die vielen engagierten Verdi-Vertreter an der Basis, wenn durch solche Absagen ihre Arbeit von Monaten auf einen Schlag zunichtegemacht wird. Denn es ist das Vertrauen der Fahrer, das sie erst wieder von null an neu aufbauen müssen.“

So gibt es derzeit aus Berlin keine konkrete Antwort, wie Verdi in Zukunft für neue Fahrer werben möchte. Das Treffen in Kassel fand auf Anregung des KCD dennoch statt – im kleinen Arbeitskreis. „Jetzt erst recht“, meint Udo Skoppeck. „Wir wollen in Zukunft enger zusammenarbeiten und mögliche Synergien besser nutzen.“ Michael Martini bringt es auf den Punkt. „So hat der Affront der Gewerkschaft uns Fahrern gegenüber vielleicht doch noch einen positiven Effekt.“

„Nach dem Versprechen, dass uns Verdi in Berlin gegeben hat, habe ich wirklich geglaubt, dass es die Gewerkschaft ernst gemeint hat, mit uns Fahrern zusammenzuarbeiten. Aber es waren nur Worthülsen.“

Udo Skoppeck, Actie in de Transport Deutschland