



PREIS

Text | Jan Bergrath

Fotos | Jan Bergrath, Bundesarbeitsagentur (1)

Die Abmahnung ist eigentlich ein Instrument der Arbeitgeber. Dass Sven H. aus Hannover, der schon seit vier Jahren mit Frau und Kind in Spanien wohnt, zu diesem Mittel gegriffen hat, ist eher ungewöhnlich. Als Kühlzugfahrer für die Eurotrans Continental GmbH aus Landsberg am Lech hatte er die Nase voll. Nicht nur von seinem Hungerlohn. Der beträgt laut vorliegenden Abrechnungen 1100 Euro brutto im Monat plus Spesen. „In Spanien gibt es keine soziale Absicherung wie in Deutschland“, begründet Sven, warum er den Job vor über 13 Monaten angenommen und erst Anfang 2010 gekündigt hat. „Ich muss und will arbeiten. Unsere Verantwortung als Fahrer wird immer größer. Aber heute wird man nur noch von vorne bis hinten verarscht.“

Es sind vor allem die gesetzeswidrigen Arbeitsbedingungen, die ihn erschüttern. Deshalb mahnte Sven seine Geschäftsleitung ab: „Ich teile Ihnen mit, dass meine Lenkzeiten um mehr als 27 Stunden in der Doppelwoche überschritten sind. Dieses haben

Aus purer Verzweiflung schickt Fahrer Sven H. seinem Arbeitgeber eine Abmahnung

Sie zwar zur Kenntnis genommen, mich aber weiter fahren lassen. Ich bin nicht länger bereit, diese Lenkzeiten in Kauf zu nehmen. Ich darf Sie daran erinnern, dass die gesetzlichen Lenkzeiten 45 Stunden in der Woche

beziehungsweise 90 Stunden in der Doppelwoche betragen, dürfen (...). Ich ersuche Sie daher, meine Touren so zu planen, dass sie mit den gesetzlichen Vorschriften zu vereinbaren sind.“ Das Landsberger Unternehmen wollte dazu gegenüber FERNFAHRER keine Stellungnahme abgeben. Mittlerweile hat Sven einen besseren Job.

Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein, gleiches Thema. Olaf W. ist seit drei Jahren Fahrer, seit September 2009 arbeitslos. Er hat gekündigt, weil er wegen Lenkzeitüberschreitung 1082 Euro Bußgeld zahlen musste. Seine Firma ist längst insolvent, ein Schicksal, das laut Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) auch 2010 viele Betriebe ereilen könnte.

Rund 600 Bewerbungen hat Olaf seit seiner Arbeitslosigkeit losgeschickt, quer durch ganz Deutschland, auch über die Jobbörse der Arbeitsagentur. Die wenigsten ha-

Im harten Wettbewerb des europäischen Transportgewerbes geraten deutsche Lkw-Fahrer zunehmend unter die Räder.

KRIEG



Euro käme er gut hin. Doch er landet an 42. Stelle, den Zuschlag bekommt ein Frachtführer für 205 Euro. „Das kann kein Belgier als Rückladung mitnehmen“, klagt Jansen. „Und so viele osteuropäische Lkw, wie immer behauptet wird, sind derzeit gar nicht auf dem Markt.“

Bei nahezu identischen Beschaffungs-, Diesel-, Maut- und Versicherungskosten bleibt für den Transportunternehmer als finanzielle Stellschraube nur der Fahrerlohn. Im Nahverkehr macht er rund 50 Prozent aus, im Fernverkehr, wegen des höheren Dieselanteils, etwa 30 Prozent. Eugen Jung, alt-ingesessener Spediteur aus Kassel (siehe Seite 30) bringt es auf den Punkt: „Frachtführer, die Niedriglöhne zahlen, können ihre Leistungen pro Tag und Fahrzeug um 50 Euro billiger anbieten. Das zieht die gesamte Preisentwicklung nach unten.“

So wird der Ton rauer. In Kassel beschweren sich Unternehmer, Fahrer und die Gewerkschaft ver.di unisono über die aggressive Preispolitik der Spedition Scharf. Auch planmäßige Verstöße gegen die Lenkzeiten werden moniert. Doch auf Nachfrage des FERNFAHRER wiegelt Geschäftsführer Ullrich Scharf ab, verweist trotz seiner 350 Lkw auf Einzelfälle und erklärt seine Sichtweise: „Es ist richtig, dass es derzeit zu Verzerrungen kommt“, so Scharf. „Einige Unternehmen haben auf den Wettbewerbsdruck mit Verlagerung von Kapazitäten nach Osteuropa und/oder Beschäftigung von Mitarbeitern weit unter Tarif reagiert. Wir zahlen auch in diesen schwierigen Zeiten Vergütungen, die als Monatslohn zwischen 1900 bis 2300 Euro liegen, also über den Tarifsätzen.“ Laut Manuel Sauer von ver.di Kassel zahlt Scharf aber gar keine Tariflöhne, da er OT-Mitglied ist, also ohne Tarifbindung. „Es werden dort nur Löhne von rund 1650 Euro gezahlt.“

Erschwerend sei die Kostensituation der Verlader im Rahmen der Wirtschaftskrise hinzugekommen, argumentiert Scharf weiter. „Auch Sektoren, die relativ stabil waren, nutzen im Rahmen von Ausschreibungen die Situation der Branche zur Minderung ihrer Kosten.“ Sein Vorwurf: „Vor allem kleinere Transportunternehmen werden zunehmend angefragt, um Preissenkungen durchzusetzen. Hier ist aufgrund bestehender Verpflichtungen der Unternehmer und der ‚Selbstausbeutung‘ die Preiselastizität am größten.“

Egal, wen man fragt – schuld sind immer die anderen. Doch was ist dran am Vorwurf der osteuropäischen Preisbrecher? Ein Blick in die Marktbeobachtung zur EU-Osterweiterung, die das Bundesamt für Güterverkehr, BAG, 2009 veröffentlicht hat, zeigt: Lkw aus Osteuropa haben in der Tat deutsche Frachtführer von ihrer bisherigen Spitzenposition im westeuropäischen Gütertransport verdrängt. Aber sie fielen nicht ein wie die Hunnen im Jahre 375. Bei genauer Analyse wird klar, dass sich vor allem deutsche Speditionen frühzeitig in Osteuropa mit eigenen Flotten niedergelassen haben, um sich im Wettbewerb Kostenvorteile zu verschaffen. Das rächt sich jetzt.

Diese bisherige Spitzenposition konnte, so das BAG in einem Sonderbericht über Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik (Juli 2009), über die Lohnentwicklung erreicht werden – die deutlich hinter dem EU-Durchschnitt zurückblieb. Wobei das BAG dabei nur die Tariflöhne herangezogen hat. „Die Lohnentwicklung hatte damit wesentlichen Anteil an der Verringerung der Kostenunterschiede im Verhältnis zu den neuen EU-Mitgliedstaaten und leistete insoweit einen Beitrag zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes.“

ben geantwortet. „Die Löhne lagen irgendwo zwischen 900 und 1500 Euro“, sagt Olaf. „Und immer mehr Unternehmen wollen, dass man als Arbeitsloser erst mal zwei Wochen Probearbeit macht, egal welche Erfahrung man hat. Willigt man nicht ein, hat man keine Chance.“ Zumindest in Kassel will die Agentur für Arbeit die bisherige Praxis überdenken (siehe FERNFAHRER Echo auf Seite 19). Zur gleichen Zeit schreibt Torsten G., der seinen Job verloren hat, weil er sich an die Gesetze halten wollte, eine E-Mail an die Redaktion: „Ich bin immer noch fertig, wie man bei M&B mit mir umgegangen ist. Und das Arbeitsamt hat das jahrelang unterstützt. Kein Fahrer fährt freiwillig rund um die Uhr.“

Der Preiskrieg tobt derweil weiter. In Düren gibt Spediteur Harald Jansen sein Angebot für eine Komplettladung von Düren nach Charlerois (B) in eine Frachtenbörse ein: 325 Euro. Bei Kilometerkosten von 1,40



Auch die Spedition Roos hat einen Teil der Flotte in Polen stationiert.



Scharf aus Kassel wird von Fahrern und Gewerkschaft heftig kritisiert.

Den Dumpingwettbewerb müssen die Fahrer durch Bußgelder ausbaden.

Jetzt jammert die Branche. Die Zahlen sprächen für sich, sagt BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karl-Heinz Schmidt. „In den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 sind die Mautkilometer deutscher Lkw um 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, während die Mautkilometer polnischer Lkw um 11,0 Prozent, die der ungarischen um 13,9 Prozent, die der bulgarischen um 19,2 Prozent und die der rumänischen gar um 19,5 Prozent anstiegen sind.“

Was innerhalb dieser Zahlen Transitverkehre, Kabotage oder bilaterale Transporte an Kilometern ausmachen, verrät die Statistik nicht. So lässt sich nicht verleugnen, dass

Auch die Rolle einiger lokaler Arbeitsagenturen verschärft die Situation der Fahrer

sich deutsche Unternehmen gerade aufgrund „mangelnder Vollkostenkalkulation“, so Schmidt, die Preise zum Teil selbst kaputt fahren. Auch die Theorie vom billigen Jakob wird nicht mehr dauerhaft zu halten sein. Die Spedition Roos aus Durmersheim zahlt ihren polnischen Fahrern bereits 1500 Euro im Monat, andere Ostunternehmen ziehen nach. „Die vorgetragene Anomalie, dass polnischer Fahrerlohn signifikant höher sei als deutscher, müssen wir in das Reich der Fabel verweisen“, kommentiert BGL-Chef Schmidt weiter.



Doch die aktuellen Fahrerlöhne nicht tarifgebundener deutscher Unternehmen, die heute je nach Bundesland irgendwo zwischen 1100 und 1800 Euro liegen, erholen sich nicht mehr. Gerade weil sich viele Unternehmer ohne Kostenbewusstsein, durch Rückkaufgarantien der Nutzfahrzeugindustrie gedeckt und mit geleasteten Lkw versorgt, in den Preiskampf stürzten und schnell in die Abhängigkeit großer Logistikkonzerne gerieten. Die Unternehmensstatistik des BAG belegt, dass bei heute rund 53 000 Unternehmen – 1200 weniger als 2008 – die Zahl der Betriebe über 50 Beschäftigte nur drei Prozent beträgt, die mit null bis fünf Beschäftigten dagegen 58 Prozent.

Vor der Krise stieg die Zahl der Lkw-Fahrer von 777 000 auf 803 000 – jetzt sind 130 000 Kollegen, darunter 33 000 Berufskraftfahrer, arbeitslos. 2008 haben die Agenturen für Arbeit

In eigenen Publikationen kritisiert ver.di die Arbeitsbedingungen der Branche.

zudem 738 Arbeitslose aus anderen Berufen umgeschult, 2009 sogar 879 – ausgerechnet zum Berufskraftfahrer. Auch 2010 wird weiter umgeschult. Das hilft zwar der Statistik auf der einen Seite, verschärft derzeit die Problematik auf der anderen.

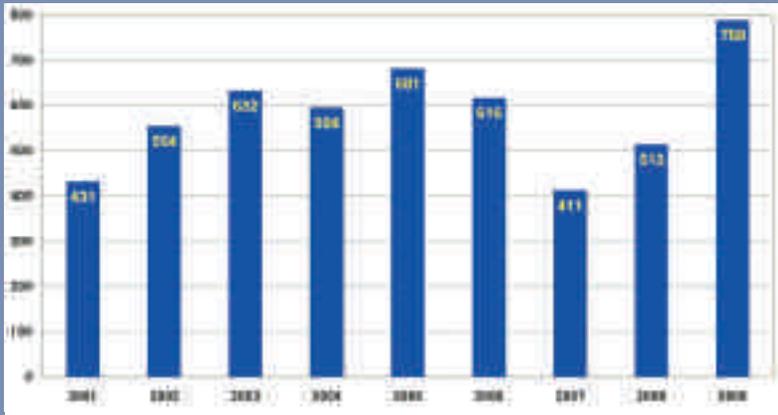
So steigen Wut und Frust der Fahrer. Aber sie werden von ver.di nicht richtig kanalisiert: Die meisten Gewerkschaftssekretäre vor Ort setzen sich zwar mit aller Kraft für ihre immer noch zu wenigen Mitglieder ein, doch die Berliner Bundesverwaltung der Arbeitnehmervertreter gibt eigentlich die Richtung vor. Leider kommt aus der Zentrale politisch wenig Konkretes. Die rasanten Entwicklungen gehen am Fachbereich 10 vorbei, wie ein Blick in die ver.di-Publikation „bewegen“ belegt.

Darin wird zwar der durch Gewerkschaftsinitiative im Rahmen des von Ex-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee entwickelten Masterplans zum Logistikstandort Deutschland entstandene BAG-Sonderbericht beleuchtet, „mit dem die Sozialpartner jetzt über fundierte Informationen für ihre Diskussion zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen verfügen“.

Doch die verladende Wirtschaft und die Logistikkonzerne wollen gar nicht diskutieren – sie wollen viel lieber billige Transporte. Da braucht es letztlich mehr Einsatzwillen, als weiterhin gebetsmühlenartig die Installation von Betriebsräten in einer Branche zu fordern, in der lediglich drei Prozent der Unternehmen dafür überhaupt geeignet sind. Es ist ausgerechnet Spediteur Eugen Jung, der, zumindest für Hessen, eine praxisnahe Lösung fordert: „Statt einer langen Diskussion um Mindestlöhne wäre es besser, den Tarifvertrag für allgemein verbindlich zu erklären.“ ◀



Betriebsschließungen durch Insolvenz



Die Zahl der Insolvenzen erreichte 2009 einen Höchststand. Laut BGL ein Trend, der leider auch 2010 weiter anhalten soll.

Quelle: BGL, Stand Januar 2010



Die Bundesagentur für Arbeit gibt zwar Fehler bei der Beratung von Lkw-Fahrern zu, verschärft gleichzeitig aber die Problematik.

Keine Lobby für Lkw-Fahrer

Jede benachteiligte Berufsgruppe hat heute ihre Lobby, um in der Öffentlichkeit auf ihren ungerechten Status in der Wirtschaftsgesellschaft aufmerksam zu machen: Putzfrauen, die für den gleichen kargen Lohn mehr Fläche putzen müssen, Briefträger, die bei häufigerem Regen mehr Briefe austragen müssen, und Leiharbeiter, die am Industrieband oder Discounterregal denselben Job machen wie ihre festangestellten Kollegen, aber deutlich weniger verdienen und dafür auch noch gehänselt werden. Sie alle kommen irgendwann in eine Talkshow im Fernsehen, erst recht, wenn sie bei der Arbeit auch noch ein Brötchen geklaut haben. Anders ist es bei den Lkw-Fahrern – die sehr viel weniger verdienen als früher, aber trotz verschärfter Gesetze immer noch viel zu viel arbeiten müssen.

Nach einer aktuellen Umfrage der Hamburger Agentur Faktenkontor belegt der Lkw-Fahrer bei den unbeliebtesten Jobs der Deutschen bereits Platz drei – hinter Versicherungsvertretern und Politikern. Lkw-Fahrer haben zwar offiziell eine Gewerkschaft, aber eben leider keine Lobby, denn die politische Marschrichtung der ver.di-Bundesverwaltung in Berlin läuft den brandaktuellen Geschehnissen in der Branche weit hinterher. Und mit Verständnis können Lkw-Fahrer schon gar nicht rechnen – weder in der Öffentlichkeit noch in vielen TV-Redaktionen, die nach wie vor alle Güter am liebsten mit der Bahn schicken wollen. Denn Fernfahrer haben einen großen Nachteil: Sie teilen sich mit der Mehrzahl der Zuschauer – laut ZDF-Statistik 60-jährige Pkw-Fahrer – und den Redakteuren der Sender das höchste deutsche Gut: die unbegrenzte Freiheit auf der Autobahn.



Jan Berggrah

Heute hier, morgen dort ...

Mobile Technik für Trucker – sicher und komfortabel unterwegs

NEU
Über 180 Seiten!



Das große
Zubehörprogramm für
Truck und Transporter!

Standklimaanlagen | Kühlboxen | Rückfahrvideo-/
Frontkamerasysteme | Fahrzeugzubehör
Küchenlösungen | Wechselrichter | Generatoren

Viele förderungswürdige Produkte im Katalog,
z. B.: Dachklimaanlage für Lkw, 24-Volt-
Standklimatisierung (Fahrbetrieb möglich)

WAECO CoolAir CA 800
€ 1.595,00

De-minimis Zuschuss können Sie
bekommen, wenn Sie bis zum
31.03.2010 eine entsprechende
fahrzeugbezogene Maßnahme
beantragt haben.
Infos auf unserer Website!



NEU CA 850S für IVECO und VOLVO

Gratis-Katalog!

Anfordern unter **0180 560 23 23** oder

Festnetzpreis 0,14 €/Min,
Mobilfunkpreis max. 0,42 €/Min.

www.dometic-waeco.de

Dometic WAECO International GmbH
Hollefeldstraße 63
D-48282 Emsdetten

Dometic
GROUP

ANZEIGE