



Ein Protestzug aus 100 Lkw rollt durch die Dortmunder Innenstadt.



Die Kundgebung der Demonstration findet auf einem Trailer am Dortmunder „U“ statt.

TEUFELSKREIS

Deutschland im Herbst: Lkw-Fahrer demonstrieren gegen Sozialdumping, Verbandsfürsten und Gewerkschaftsfunktionäre diskutieren noch darüber.

Text | Jan Bergrath

Der Asphalt spiegelt noch den herbstlichen Regen in der Dortmunder Innenstadt wider. Es ist der 5. Oktober, es ist wieder ein Samstag und zum dritten Mal in Folge haben sich Lkw-Fahrer aus Deutschland versammelt, um gegen das massive Sozialdumping durch die Billigtransporteure aus Osteuropa zu demonstrieren.

Die Lastzüge kommen aus vielen Teilen der Republik und fast alle tragen große Banner vor dem Kühlergrill – entweder mit der Forderung nach fairen Frachtpreisen oder nach einem Ende des Lohndumpings. Es ist eine eindeutige Botschaft: Hier demonstrieren betroffene Fahrer und Unternehmer gemeinsam. Die Kosten für die

oft weite Anreise nehmen die Teilnehmer dabei in Kauf.

Aufgerufen hat wieder mal der unermüdete Solinger Udo Skoppeck, Gründer der Actie in de Transport Deutschland. Auch Mina Mutig ist dabei, eine resolute Paketfahrerin aus Süddeutschland. Sie konnte die IG Fair KEP zur Unterstützung gewinnen. Die Kollegen der Kraftfahrer-Clubs Deutschland (KCD) haben ebenfalls im Internet getrommelt und auch Mike Martini von den Truckerfreunden hat sich für die Fahrdemo stark gemacht.

So sind es letzten Endes rund 100 Lkw, die sich am frühen Vormittag auf den knapp 7,5 Kilometer langen Weg aus dem Dortmunder Norden in die City aufmachen. Dort lässt die Polizei die Fahrzeuge des Konvois am

Dortmunder „U“ parken. Eine beeindruckende Kulisse für die zugehörige Kundgebung auf einem Trailer.

Als Rednerin hatte sich wie schon in Lübeck die EU-Parlamentarierin Jutta Steinruck (SPD) angekündigt. Sie musste aber wegen Krankheit kurzfristig absagen. Doch ein Vertreter der Linken, Herbert Behrens, stellt sich den Fragen der Teilnehmer. Er greift dabei einen Aspekt aus dem Fünf-Punkte-Plan von KCD und Actie auf: die europaweite Einführung eines Mindestlohns von 8,50 Euro pro Stunde. Der müsste dann auch für die Fahrer aus Osteuropa gelten, wenn sie mit ihren Lkw in Deutschland unterwegs sind. In der zum Teil hitzig geführten Diskussion unter der Moderation von André Sahorn (ET-Radio)



„Die Frachtraten sind in den letzten Jahren so in den Keller gegangen, dass ich Angst um den Job habe.“

Björn Pridöhl, 35, aus Bremen



„Mein Disponent bei Würfel hat die Tour extra so geplant, dass ich am Samstag in der Nähe laden konnte.“

Dean Kockel, 48, aus Sachsen-Anhalt

fordern Unternehmer wie Wolfgang Meyer eine Rückkehr zu regulierten Frachtraten. So wie es sie vor der Öffnung des EU-Binnenmarktes einmal gegeben hatte. Behrens hält dem entgegen, dass sich eine Brüsseler Politik, die noch bis Mai 2014 von einem konservativ-liberalen EU-Parlament mitbestimmt und einer von Wirtschaftslobbyisten beeinflussten EU-Kommission gestaltet wird, nicht auf diesen „Rückschritt“ einlassen wird. Ob es unter Politikern anderer Couleur dafür eine Chance gäbe, ist wohl ebenso zweifelhaft. In manchen Gesichtern spiegelt sich neben Wut auch die pure Existenzangst wider.

Ein Teufelskreis, aus dem es kein Entrinnen zu geben scheint, solange Logistikkonzerne die Preise diktieren und ihre Frachtführer nach Belieben austauschen können. Wie das funktioniert, beschreibt der süddeutsche Fahrer eines Frachtführers für DHL so: Sein Chef wurde gebeten, den Preis um drei Prozent zu senken. Um diese Ansage zu bekräftigen, wurde damit gedroht, alternativ Unternehmer aus Bulgarien einzusetzen. Das läuft dann so ab: drei innerdeutsche Touren, danach eine Fahrt über die Grenze, damit es legal bleibt, falls es doch einmal zu einer Kontrolle kommen sollte. Das ist die wahre Problematik beim Thema Kabotage. Die Touren legal zu organisieren wäre für einen europaweit agierenden Konzern aber auch kein Problem.

Für Organisator Skoppeck ist die Demo ein Erfolg: „Es sind noch einige Teilnehmer mehr als in Lübeck gekommen und es ist uns wieder gelungen, Politiker auf die Bühne zu laden, die sich für das Anliegen der Fahrer einsetzen wollen. Wir müssen weiter dafür kämpfen, Politiker vor der Wahl zum Europaparlament im Mai 2014 zu überzeugen. Die nächste Gelegenheit bietet sich am 16. November in Aschaffenburg. Dort findet dann die vierte gemeinsame Demonstration statt.“

Eine Woche später Kulissenwechsel: Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) im Mainzer Hilton Hotel. Der Regen prasselt an die Scheiben, als sich mehrere Hundert Unternehmer und die üblichen Gäste von anderen Verbänden und Sponsoren zu einer Podiumsdiskussion versammeln. Das Thema: Nachhaltigkeit im Straßengütertransport. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) spricht ein Grußwort und betont, wie wohl er sich als Gast in der BGL-Familie gefühlt hat. Präsident Adalbert Wandt, nunmehr ein Jahr im Amt und für seine ausgleichende Art gelobt, wagt einen Seitenhieb gegen die deutschen Lkw-Produzenten, die ihre Absatzkrise in Deutschland durch Exporte in den Osten wettmachen – was die Situation für die hiesigen Frachtführer nicht unbedingt leichter macht.



Auch mittelständische Unternehmen schicken ihre Lkw.



„Ich bin Transportunternehmer aus Mecklenburg. Von zwölf Fahrzeugen habe ich mittlerweile auf vier reduziert.“

Wolfgang Meyer, 54, aus Waren/Müritz



Udo Skoppeck mit André Sahorn (Mitte), Herbert Behrens und Mina Mutig (rechts).

Auch Andrea Kocsis, stellvertretende Verdi-Vorsitzende, sitzt in dieser von Ingenieuren dominierten Männerrunde, bei der es um Euro 6 und Aerodynamik geht. Draußen findet zu gleicher Zeit die sogenannte ITF-Aktionswoche statt. Verdi sucht dazu auf Rasthöfen und an Grenzen Kontakt und verteilt Fahrer-Handbücher. Eine Resolution von 100 Betriebsräten zum Thema „Gute Arbeit in der Logistik“ an die neue Bundesregierung sei in Vorbereitung. Gemeinsam mit Wandt will Kocsis hier in Mainz das im Sommer mit

dem BGL geschlossene Bündnis gegen Sozialdumping und Freigabe der Kabotage nochmals bekräftigen. Die Position: Eine weitere Öffnung der bestehenden Vorschriften hätte massive negative Auswirkungen auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Berufskraftfahrer. Leider scheint der Beitrag in dieser Runde vollkommen deplatziert, ein Kühlunternehmer bringt mit seiner Frage aus dem Plenum die Diskussion schnell wieder auf ein wirklich drängendes Branchenthema: den Rollwiderstand.



In der ITF-Aktionswoche sprechen Verdi-Leute Fahrer auf den Autohöfen an.



Die Pressekonferenz mit den Spitzen von BGL und Verdi.

Später in der Pressekonferenz zeigt sich das ganze Dilemma des BGL. Wandt bringt zunächst die Fakten auf den Tisch: „Durch den Dumpingwettbewerb entsteht den deutschen Steuer- und Sozialkassen ein Minus in Höhe von 1,2 Milliarden Euro pro Jahr“, beschwört er – wieder einmal. Auch sind die philippinischen Fahrer von Dinotrans, die im Februar die Protestbewegungen der Fahrer ausgelöst hatten, mittlerweile im Sprachgebrauch des BGL angekommen. „Das europäische Gemeinschaftsrecht lässt diese Praxis offenbar zu“, orakelt Professor Karlheinz Schmidt, rhetorisch geschliffenes Präsidialmitglied des BGL, „weshalb die europäischen Regelungen nach Meinung von BGL und Verdi einer Revision zu unterziehen sind.“

Siehe da – man möchte einer weiteren Öffnung der Kabotage-Regelung die klare Absage erteilen und den Fokus der Öffentlichkeitsarbeit auf die Zeit vor den EU-Wahlen konzentrieren. Das kommt protestierenden Fahrern doch bekannt vor. Aber trotz mehrmaliger Nachfrage: Weder Verdi noch der BGL wollen sich an den Demonstrationen beteiligen, sie noch nicht mal unterstützen. Man versuche es lieber mit Kontakten in die Politik. Die Meinung über die Öffentlichkeitsarbeit der Fahrer bringt schließlich Schmidt zum Ausdruck: „Es bringt nichts, an Samstagen zu demonstrieren. Da sind die Politiker längst im Wochenende.“ Das kann man auch anders sehen, denn Bevölkerung und Medien registrieren Ereignisse genauso am Wochenende und so kann sich der von allen dringend benötigte öffentliche Druck aufbauen.

Im Club der Verbandsfürsten wagt dann Kocsis einen Seitenhieb auf den Partner: „Ohne eine stärkere Tarifbindung der Unternehmen in den Landesverbänden des BGL ist schon ein allgemein verbindlicher Tariflohn für deutsche Lkw-Fahrer kaum zu realisieren.“ Wie soll es da zu einem Fahrermindestlohn auf europäischer Ebene kommen? Jedenfalls nicht allein mit Worten. ◀