DRUCK AUF BRÜSSEL

Die Proteste von Lkw-Fahrern gegen das zunehmende Sozialdumping im europäischen Straßengütertransport werden jetzt selbst europäisch.

Text I Jan Bergrath

Fotos I Jan Bergrath, internationale Fahrerorganisationen (7)

Konzertierte Aktionen: Lkw-Fahrer Ingo Schulze von den Kraftfahrerclubs Deutschland, hier bei seiner Rede am 3. Mai vor dem Brandenburger Tor in Berlin **(8)**, hatte zusammen mit der dänischen Gewerkschaft „3F" zur Demo in sieben Hauptstädten aufgerufen. In Deutschland **(7)**, Spanien **(1)**, Schweden **(2, 3)**, Norwegen **(5, 6)** und Dänemark **(9, 10)** sowie (nicht im Bild) in Italien und den Niederlanden versammelten sich Fahrerorganisationen und Gewerkschaften zur europäischen Aktion „Together now – Drivers voice for a social Europe". Damit demonstrierten sie gegen das zunehmende Sozialdumping im internationalen Straßengüterverkehr. Am 17. Mai zogen zudem Mitglieder der Actie in de Transport Deutschland um den Solinger Lkw-Fahrer Udo Skoppeck mit 50 Lkw und rund 150 Demonstranten von Ludwigshafen nach Mannheim.

Der Mann, der mit beeindruckender Deutlichkeit am Brandenburger Tor seine Stimme erhebt, klingt wie ein Berufspolitiker. Doch Ingo Schulze, Berufskraftfahrer aus Königslutter und seit nunmehr drei Jahren Vorstand der Kraftfahrerclubs Deutschland (KCD), lässt jede politische Verschlagenheit vergessen und nimmt in einer klaren Rede einfach nur jenes umstrittene Papier auseinander, das wenige Tage zuvor ans Licht der breiten Öffentlichkeit gekommen ist. Mitte April, pünktlich zur letzten Straßburger Sitzungswoche des amtierenden EU-Parlaments vor den Neuwahlen, hat EU-Verkehrskommissar Siim Kallas ein offensichtlich in großer Eile zusammengestricktes Dokument vorgelegt. Der sperrige Titel lautet: Bericht der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 14.04.2014 über den Stand des Kraftverkehrsmarktes in der Union. „In diesem Bericht werden die Missstände im Transportsektor ganz offensichtlich verharmlost", beklagt Schulze deutlich. „Es werden Statistiken von vor ein paar Jahren verwendet, die durch die schnelllebige Zeit der Globalisierung vor ihrer Veröffentlichung schon veraltet waren. Man spricht in diesem Bericht von den Missständen im Transportsektor, als wären es unbedeutende Einzelfälle. Von Korruption kein Wort, von kriminellen Machenschaften liest man auch nichts. Im Gegenteil. Laut dem Bericht wird die angebliche Harmonisierung in großen Schritten vorangetrieben."

Kurz zuvor haben selbst seriöse deutsche Medien wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung und der Bayerische Rundfunk (BR) ein Argument aufgegriffen, das die Kommission als Vorwand nutzt, weiterhin eine vollkommene Freigabe der bislang noch beschränkten Kabotage durchzusetzen: ein Anteil von 20 Prozent Leerfahrten im internationalen Lkw-Transport. Eine offenbar sachunkundige Reporterin des BR hatte nichts Besseres zu tun, als mitten im Osterreiseverkehr live von der Autobahn zu berichten, dass jeder fünfte Lkw sinnlos die Pkw-Fahrer auf dem Weg in den Urlaub behindern würde. Dass trotz einer nachweislich immer besseren Planung der deutschen Lkw-Flotten und durch zahlreiche Ein-Weg-Verkehre wie bei Milch-, Tank- und Holzzügen die Grenze der Auslastung erreicht ist, hat bereits der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik, BGL, belegt.

Ingo Schulze bringt nun eine weitaus interessantere Betrachtung in die Diskussion: „Eine Leerfahrt durch ein rumänisches Fahrzeug ist nur noch halb so teuer wie durch ein deutsches. Das heißt, ein Logistikkonzern ist viel schneller dabei, mal eben einen Kollegen aus dem Osten leer von Stuttgart in den Ruhrpott zu schicken. Aber das ist ja eigentlich nicht nötig. Denn wenn wir uns mal in den Häfen umschauen, können wir sehen, wie in Europa Leerfahrten verhindert werden. Da lässt man osteuropäische Fahrzeuge stehen und warten, bis wieder ein Transport vorhanden ist. Das kann eben auch mal zwei bis drei Tage dauern. Da es, wie schon erwähnt, in Osteuropa sehr verbreitet ist, verbotenerweise anteilig Kilometergeld zu zahlen, kosten diese Fahrzeuge so gut wie nichts mehr. Das versteht die EU-Kommission offenbar unter Minimierung der Leerfahrten."

In der Tat stehen in dem EU-Papier Dinge, über die die Fahrer nur den Kopf schütteln können. Die am 3. Mai vom KCD und den skandinavischen Gewerkschaften organisierte paneuropäische Demo „Together now – Drivers voice for a social Europe" in sieben europäischen Hauptstädten war zwar schon lange vorher geplant, aber einige der Thesen treiben die Menschen nun erst recht auf die Straße: 800 in Berlin, 500 in Madrid, 300 in Rom, 700 in Den Haag, 1.300 in Kopenhagen, 1.800 in Oslo und 2.500 schließlich sogar in Göteborg. „Unter Berücksichtigung aller Vergütungselemente scheinen sich die Löhne rumänischer Lastwagenfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr dem Lohnniveau spanischer Kraftverkehrsunternehmer anzugleichen (4–5 Euro/Stunde)", heißt es in dem Dokument etwa. Um dann an irgendeinem Brüsseler Büroschreibtisch zu folgern: „Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit der Konvergenz der durchschnittlichen Lohnniveaus in der EU." Dem hält Schulze entgegen: „In Tschechien zum Beispiel ist der Mindestlohn für Fahrer 400 Euro. Viele dortige Unternehmen und Spediteure aus Westeuropa, die sich dort niederlassen, zahlen als Festlohn diese 400 Euro. Alles andere wird auf Prämienbasis bezahlt, steuer- und sozialversicherungsfrei. In vielen Fällen wer-

> ***„Der Wettbewerbsdruck durch Verkehrsunternehmen aus Mitgliedsstaaten mit geringerer Kostenbasis führt nicht zum Verlust von Arbeitsplätzen."***
>
> **EU-Kommission, Brüssel, im April 2014**

Actie-Demonstranten mit 50 Lkw versammeln sich am 17. Mai vor Tor 15 der BASF in Ludwigshafen.

den Prämien in Form von eigentlich verbotenem Kilometergeld gezahlt.“ Auch weitere Beispiele führt er auf. „Fahrer aus Rumänien werden in den italienischen Häfen mit 320 Euro im Monat abgespeist. Es gibt in Italien sogar Firmen, die von ihren Fahrern eine Miete vom Lohn abziehen, weil sie im Lkw schlafen dürfen. Osteuropäische Fahrer sind zum Teil bis zu fünf Monate in ganz Westeuropa

„Es ist zu bedenken, dass die Nutzer von Transportdienstleistungen und die Verbraucher von niedrigeren Preisen im Kraftverkehr profitieren würden.“

EU-Kommission, Brüssel, im April 2014

unterwegs, ohne auch nur einmal mit einem Transport in ihre Heimat zu den Familien zu kommen.“

Klar, dass Schulze auch die Meinung der EU-Kommission, dass die Kabotage bislang innerhalb der EU keine Arbeitsplätze gekostet habe, entsprechend kommentiert: „Natürlich nicht, sie werden nur verlagert. In Billiglohnländer, die es aber nach dem Bericht eigentlich auch nicht gibt, denn die Löhne werden ja angeblich harmonisiert. Es sind Konzerne wie DHL und DB-Schenker, die in der EU die Liberalisierung im Transportsektor vorantreiben. Es sind Konzerne, in denen der Staat Hauptanteilseigner ist.“

Prominenter Gastredner bei der Berliner Demo ist Gregor Gysi von der Linkspartei. Er fordert nicht nur, dass sich die zuständige Gewerkschaft mehr für die Probleme der Fahrer einsetzt. Nach ein wenig linker Rhetorik bringt Gysi die Problematik der Branche auf den Punkt: „Der Zeitgeist der Gesellschaft muss sich ändern. Sie müssen Ihr Anliegen noch stärker in die Gesellschaft hineintragen und dabei möchte ich Sie gerne weiter unterstützen.“

Genau das beherzigen knapp zwei Wochen später, am 17. Mai, die wackeren Demonstranten der Actie in de Transport Deutschland. Mit 50 Lkw stellen sich die gut vernetzten Mitstreiter des Berufskraftfahrers Udo Skoppek in Ludwigshafen auf – genau in der Zufahrt zum Tor 15 der BASF. Dort, wo bereits am Samstagmorgen osteuropäische Fahrer in ihren Kabinen bis zum Montag auf Ladung warten. Dort, wo im Kombiterminal rumänische Sattelzugmaschinen für eine türkische Spedition die Trailer ziehen.

Auch hier geht es nicht darum, die Kollegen aus Osteuropa „anzuklagen“. Es geht um das, was eines der Lastwagen-Banner im Konvoi über die Kurt-Schumacher-Brücke plakativ zum Ausdruck bringt: die Richtlinien

Im Konvoi geht es über die Kurt-Schumacher-Brücke nach Mannheim.

und Verordnungen, die von der EU-Kommission erlassen wurden, müssen endlich auch umgesetzt werden.

Doch die Mitgliedsstaaten gehen damit sehr unterschiedlich um. „Wir brauchen eine unabhängige europäische Kontrollorganisation“, betonen die Ludwigshafener EU-Parlamentarierin Jutta Steinruck (SPD) und Sigurd Holler, Fachsekretär von Verdi in Rheinland-Pfalz, als geladene Gäste einer hochintensiven Diskussion mit den Fahrern. Doch das größte Problem sei gerade das mangelnde Verständnis in der Bevölkerung. Und so weist Steinruck auf einen weiteren Passus im Papier der EU-Kommission hin, der den Kritikern den Wind

„Die Löhne rumänischer Lastwagenfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr scheinen sich dem Lohnniveau der spanischen Fahrer anzugleichen.“

EU-Kommission, Brüssel, im April 2014

aus den Segeln zu nehmen scheint: „In jedem Fall ist aber zu bedenken, dass die Nutzer von Transportdienstleistungen und die Verbraucher von niedrigeren Preisen im Kraftverkehr profitieren würden.“ Eingekeilt zwischen der Profitgier der Konzerne, die möglichst billige Transporte verlangen, und der Schnäppchenmentalität der Verbraucher, die möglichst wenig bezahlen und die Ware am liebsten kostenlos frei Haus geliefert bekommen möchten, haben die Beschäftigten der Logistikbranche das Nachsehen. Und, was noch schwerer wiegt, auch keine Lobby. Weder in Brüssel noch in der eigenen Bevölkerung.

Dennoch sind Erfolge zu verzeichnen, wie Udo Skoppeck referiert: Er hat eine Petition an den Deutschen Bundestag gerichtet. Sie war verbunden mit einem offenen Brief an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Darin forderte er, dass die Kontrollbehörden endlich den Artikel acht, Absatz acht der EU-Verordnung 516/2006 umsetzen. Und zwar in Form von Kontrollen der mittlerweile zu Hunderten am Wochenende entlang der Autobahnen im Lkw campierenden osteuropäischen Fahrer.

Diese Forderung scheint angekommen zu sein. „Das BAG hat mich im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums angerufen“, so Skoppeck, „um die Sichtweise der verschiedenen deutschen Fahrerorganisationen zu ermitteln. Das zeigt, dass unsere Aktionen nicht ganz umsonst sind.“

Und so könnte Brüssel ein heißer Herbst bevorstehen. Wenn sich nach den Wahlen erst das neue EU-Parlament konstituiert hat und dann die Mitglieder der nächsten EU-Kommission feststehen, will Skoppeck in einer weiteren Petition den von ihm und seinen Leuten genau analysierten EU-Verkehrsbericht offiziell hinterfragen.

Die Kollegen vom KCD und ihre gewerkschaftlichen Mitorganisationen planen derweil bereits eine Sternfahrt aus den sieben Hauptstädten bis nach Brüssel. Die Aktivisten der Actie wollen sich daran gerne beteiligen. Und während sich die deutschen Landesverbände der Transportunternehmer im BGL gerade selbst zerlegen und regungslos wie die Hasen vor der Schlange EU stehen, könnten die im Selbstbewusstsein gestärkten Fahrerorganisationen endlich beweisen, was eine konzertierte Aktion bewirken kann. ◄|

In Berlin hält Oppositionsführer Gregor Gysi (Die Linke) eine ermutigende Rede.

In Mannheim diskutieren Fahrer mit Sigurd Holler von Verdi (l.) und Jutta Steinruck (SPD).