

# INTERNATIONALES MISSVERSTÄNDNIS

**Offene Antwort auf einen Leserbrief von Goran Filipovski, Transportunternehmer aus Mazedonien.**

Text | Jan Bergrath

Im Oktober erreichte die Redaktion ein Leserbrief von Goran Filipovski, Transportunternehmer aus Mazedonien. Wortwörtlich heißt es: „Während Herr Lausberg saftige Bußgelder an osteuropäische Unternehmen verhängt und damit diese Unternehmen im Belgien-Verkehr vertreibt, schalten belgische Speditionen massenweise Anzeigen und suchen Fahrer in Osteuropa zu Monatslöhnen von 1.200 Euro. Diese seit Längerem abgestimmte systematische Vorgehensweise ist in Belgien sehr erfolgreich und wird seit letztem Jahr in Spanien kopiert. Seit Juli hat sich nun auch Frankreich angeschlossen. Durch solche Maßnahmen wird der Wettbewerb verhindert. Durch die Arbeitnehmerfreizügigkeit wird durch osteuropäische Fahrer der Profit der eigenen Unternehmen weiter gesteigert. Des Weiteren möchte ich Sie bitten, die Stimmung zwischen den Fahrern (Ost und West) nicht aufzuheizen. Ihre Aussagen wie ‚Auffanglager‘ oder ‚unwürdig hausen die Kollegen aus Osteuropa‘ sind erniedrigend. Bitte bedenken Sie, dass diese Fahrer einen anderen kulturellen Hintergrund haben. Unsere Fahrer verbringen die Wochenend-Ruhezeit lieber im Lkw mit Kollegen als alleine in einem zehn Quadratmeter großen Hotelzimmer. In dem von Ihnen geschilderten Auffanglager kochen, trinken und kommunizieren Fahrer aus unterschiedlichen Ländern miteinander. Es bilden sich Freundschaften und die Fahrer erzählen gerne von Fahrem aus anderen Ländern und deren Kochkünsten. Ja, es bilden sich sogar Freundschaften, länderübergreifend. Sehen Sie nicht alles durch die deutsche Brille. Nur weil es in Westeuropa immer weniger Fahrer gibt, die diesen Beruf ausüben, muss nicht alles unwürdig sein, wie andere Fahrer leben. Der Beruf Kraftfahrer

Fotos | Jan Bergrath



wurde durch zu viele Regelungen kaputt gemacht. Ständig kommen neue Regeln von westlichen Ländern, um der Konkurrenz aus dem Osten das Leben schwer zu machen. Man vergisst jedoch, dass auch die eigenen Fahrer darunter leiden. Und Fahrer aus dem Westen haben leicht die Möglichkeit, den Beruf zu wechseln. Die Redaktion kann sich ruhig wieder anderen Themen widmen.“

Nein, Herr Filipovski, das werden wir nicht tun. Wir werden weiter über die aus Sicht westeuropäischer Fahrer untragbaren Zustände auf den deutschen Rasthöfen berichten. Etwa darüber, wenn sich osteuropäische Kollegen im Regen unter hochgeklappten Motorhauben oder hinter der Fracht auf dem Auflieger auf knapp zwei Quadratmetern Ladefläche das Essen zubereiten müssen

und sich oft aus Langeweile betrinken, weil sie gezwungen sind, die wöchentliche Ruhezeit auf Rastplätzen zu verbringen. Oder die Ruhezeit erst nach 260 Arbeitsstunden statt nach gesetzlich vorgeschriebenen 144 Stunden antreten dürfen, wie neulich ein Fahrer aus Mazedonien, der in Belgien aufgegriffen wurde. Für diese Art von „Kultur“ gibt es hierzulande kein Verständnis, denn sie gefährdet die Verkehrssicherheit.

Die Verordnung 561/2006 über die Sozialvorschriften gilt für alle Fahrer in der EU. Sie wird von der EU-Kommission in Brüssel beschlossen. Dort sind die Länder aus Ost- und Südeuropa in der Mehrzahl. Der alte Verkehrskommissar und die Nachfolgerin stammen beide aus Osteuropa. Herr Filipovski, Sie irren, wenn Sie schreiben, dass der



belgische Staat durch die Polizei in der Person des Hauptinspektors Raymond Lausberg Protektionismus betreibt. Die Bußgeldverordnung gilt dort erst seit diesem Sommer und konnte also noch gar nicht im vergangenen Jahr von Spanien kopiert werden.

Es geht Lausberg, den ich seit anderthalb Jahren bei Kontrollen begleite, vielmehr um den sozialen Frieden. Allein in Belgien sind mehr als 5.000 Arbeitsplätze von Fahrern verloren gegangen, weil die dortigen Unternehmer, wie Sie anmerken, entweder ihre Fahrzeuge in Osteuropa zulassen oder für Dumpinglöhne um 1.200 Euro Fahrer aus diesen Ländern beschäftigen. Nur finden die belgischen Fahrer eben keinen anderen Job, weil auch das Lohnniveau gesunken ist.

Die Fahrer aus dem Osten, die in Belgien immer noch mehr Geld als daheim verdienen, arbeiten dann für mehrere Wochen im Westen und wohnen dabei überwiegend im Lkw, weil es sich für ihre Arbeitgeber nicht lohnen würde, wenn sie diese Mitarbeiter im Hotel oder in einer kleinen Mietwohnung einquartieren. Diese Fahrer werden schlichtweg ausgenutzt! Aber sie tragen mit dazu bei, dass das gesamte Frachtpreisgefüge im Westen weiter abstürzt.

Ein Spediteur aus der Nähe von Köln hat jetzt nach mehr als 40 Jahren einen Auftrag verloren, Touren nach Belgien zu fahren, weil ein Unternehmer aus Belgien diese mit in Rumänien zugelassenen Silo-Lkw und dortigen Fahrern für deutlich weniger Geld pro Tonne anbietet. Das ist meines Erachtens unfairer Wettbewerb.

In vielen westeuropäischen Ländern wächst mittlerweile der Druck auf die EU, die Sozialvorschriften – insbesondere die zur regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit – eindeutig zu definieren, sodass es klipp und klar

verboten sein wird, dass die Fahrer diese regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbringen.

Die EU untersagt aber auch nicht die entsprechenden Kontrollen in Belgien und Frankreich. Damit wird ihre Wettbewerbsfähigkeit im Übrigen keineswegs eingeschränkt. Ein Lkw aus Osteuropa kann ohne Probleme zwei Wochen im Westen unterwegs sein, wenn der Fahrer die verkürzte wöchentliche Ruhezeit nimmt. Er kann pro Land, in das er einfährt, im Rahmen der Kabotage sogar drei nationale Touren machen.

Allerdings verlieren derzeit vor allem deutsche Unternehmen im Wettbewerb über den Preis gegenüber den Flotten aus dem Osten immer mehr Marktanteile. Was Herr Lausberg – unterstützt von vielen westeuropäischen Gewerkschaften und immer mehr EU-Politikern – nicht möchte, ist, dass

### **Deutsche Fahrer führen gerne ein normales soziales Leben mit ihren Familien**

Unternehmen aus dem Osten und oft im Auftrag internationaler Logistikkonzerne monatelang quer durch Europa unterwegs sind. Ja, es wird auch für deutsche Unternehmen immer schwieriger, qualifizierte Lkw-Fahrer zu finden.

Das liegt daran, dass die Fahrerlöhne hier in Deutschland seit Jahren deutlich unter dem durchschnittlichen Einkommen liegen und dass deutsche Fahrer gern ein normales soziales Leben mit ihren Familien führen möchten. Die von Ihnen oben genannte Arbeitnehmerfreizügigkeit kann deshalb nicht bedeuten, dass deutsche Fahrer, die ihre Arbeit immer noch gerne machen, nun auch noch ihre Jobs verlieren, weil Kollegen aus dem Osten für die Hälfte des deutschen Lohns bereit sind, ihre Freizeit, getrennt von ihren Familien, am Rande der Gesellschaft auf überfüllten Rastplätzen entlang der Autobahnen zu verbringen.



**Zeitvertreib der osteuropäischen Fahrer im strömenden Regen.**



**Aus westlicher Sicht sind die Arbeitsverhältnisse der Kollegen fragwürdig.**



**Wer tagelang auf Aufträge wartet, hat Langeweile – mit bekannten Folgen.**



**Ein Ost-Fahrer fällt bei der Kontrolle in Belgien mit 260 Stunden Lenkzeit auf.**

**Die Polizei in Belgien kontrolliert, wo die wöchentliche Ruhezeit verbraucht wird.**