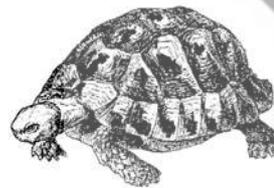


express

Zeitung für sozialistische
Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit



Unterwegs im gewerkschaftlichen Niemandsland

Auseinandersetzungen in der Speditionsbranche – von Karsten Weber*

In: *express* 12/2016

Dass die Berufskraftfahrer noch vor drei Jahrzehnten zu den bestbezahlten Arbeitern im Lande gehörten, war auch den überdurchschnittlich langen Arbeitszeiten geschuldet. Seitdem haben sich die Arbeitszeiten der Fahrer nicht verbessert, doch die Lohnentwicklung folgte nicht derjenigen in anderen Branchen. Es gab kaum nennenswerte Lohnerhöhungen. Aktuell lässt sich kein einheitliches Bild der Arbeitsbedingungen zeichnen: Zwar gibt es noch Fahrer mit vernünftigen Konditionen, doch diese variieren zwischen den Bundesländern und den einzelnen Speditionen enorm, und prekäre Bedingungen werden allmählich zur Normalität. Die Löhne werden zumeist individuell ausgehandelt. Insbesondere in den neuen Bundesländern arbeiten viele Fahrer unterhalb des Mindestlohns. Sie erhalten einen Pauschallohn und die real gearbeiteten Arbeitsstunden werden in der Abrechnung nicht oder nicht korrekt angegeben.

Die Wirtschaft arbeitet mit der Just-in-Time Produktion und hat ihre Lager auf die Straße verlegt. Bereits eine geringe Zahl Fahrer hat so theoretisch die Möglichkeit, die Produktion, beispielsweise in der Automobilindustrie, ins Stocken zu bringen. Während die Macht der Berufskraftfahrer objektiv also wächst, nehmen sich VertreterInnen dieses Berufsstands demgegenüber als völlig machtlos wahr.

Als Wendepunkt wird hier oft das Jahr 1983 genannt, in dem der letzte nennenswerte Truckerstreik in Deutschland stattfand. Er verlief chaotisch mit vielen unkontrollierten und spontanen Elementen und endete mit einem massiven Polizeieinsatz gegen die Streikenden. Die ÖTV wurde für diesen Arbeitskampf über ein Jahrzehnt lang mit juristischen Auseinandersetzungen überzogen, die die Gewerkschaft einen zweistelligen Millionenbetrag kosteten. Die Gewerkschaft machte keinen Hehl daraus, dass sie damit ihr Interesse an den Fernfahrern verloren hat. Die Fahrer verließen aus Enttäuschung die Gewerkschaft, der Organisationsgrad ist aktuell nur noch minimal. Auch viele Spediteure verließen die Unternehmerverbände, deren Bedeutung damit rapide sank.

In den frühen 90ern wurde der Markt im Zuge der europäischen Dienstleistungsfreiheit liberalisiert – dies war das Ende der bis dahin üblichen festen Frachtpreise. Die Bundesregierung folgte damit den Vorgaben der EU zur Harmonisierung des europäischen Binnenmarktes. Viele der großen Logistiker haben die eigenen Fuhrparks abgeschafft. Touren werden an die billigsten Kleinunternehmer vergeben. In Deutschland gibt es an die 50.000 Spediteure, meist mit wenigen Fahrzeugen, oftmals als selbstfahrende Unternehmer. Sie unterbieten sich im Konkurrenzkampf gegenseitig.

In den 90er Jahren herrschte Anarchie auf Landstraßen und Autobahnen, Lenk- und Ruhezeiten wurden nicht eingehalten und nicht kontrolliert; Niedriglöhne für die Arbeitskräfte aus den neuen Bundesländern ermöglichten einen Angriff auf das Lohngefüge in der Branche. Der enorme Anstieg von Unfällen mit tödlichem Ausgang zwang den Staat zu einem Gegensteuern durch häufigere Kontrollen.

Die EU-Erweiterung 2004 in Richtung Estland, Lettland, Litauen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Polen machte sich durch die Zunahme einer Billigkonkurrenz bemerkbar. Der Beitritt von Bulgarien und Rumänien zum 1. Januar 2007 wird in dem Gewerbe als besonders folgenreich beschrieben.

In Deutschland geriet die Branche weiter außer Kontrolle. Erwähnenswert ist das Beispiel der Spedition Willi Betz. Das Unternehmen expandierte in den 90ern durch die Übernahme des ehemaligen staatlichen Transportbetriebs Somat (Bulgarien) zu einem der führenden Transportdienstleister in Südosteuropa sowie dem Nahen und Mittleren Osten. Das ehemals mittelständische Unternehmen unterhielt im Jahr 2008 Niederlassungen in 25 Ländern und erreichte mit rund 8.000 MitarbeiterInnen einen Umsatz von über einer Milliarde Euro. In der Branche ist es nicht ungewöhnlich, dass gesetzliche Bestimmungen locker ausgelegt werden, doch das Unternehmen Betz stach in dem zwielichtigen Milieu als besonders kriminell hervor. Das Stuttgarter Landgericht sprach den Geschäftsführer Thomas Betz schuldig, in den Jahren von 1999 bis 2002 osteuropäische Lastwagenfahrer illegal auf Strecken innerhalb der EU eingesetzt zu haben. Er habe sich auch der Urkundenfälschung schuldig gemacht und gegen das Ausländergesetz verstoßen, die bulgarischen Kraftfahrer nicht zur Sozialversicherung angemeldet und 9,6 Millionen Euro Beiträge hinterzogen.

Damit die Fahrer für ihn arbeiten konnten, habe der Spediteur sich mit Unterstützung seines Prokuristen beim Ausländeramt mehr als 1000 Visa erschlichen. Mit umgerechnet rund 1,7 Millionen Euro habe Betz zudem Mitarbeiter von Behörden in Georgien und Aserbaidschan bestochen. Das Unternehmen musste nun 34,3 Millionen Euro an Strafen und Sozialversicherungsbeiträgen zahlen. Betz selbst wurde zu einer Haftstrafe von fünf Jahren und einer Geldstrafe in Höhe von 2,16 Millionen Euro verurteilt. Rolf Kreienhop, der Vizepräsident des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), erhielt wegen Bestechlichkeit außerdem eine Geldstrafe von 15.000 Euro. Der Richter sah es als erwiesen an, dass der Angeklagte dem befreundeten Inhaber der Spedition Dienstgeheimnisse verraten habe, beispielsweise über Zeitpunkt und Ort bestimmter LKW-Kontrollen.

Das Betz-Modell hat Nachahmer. Vor dem Saarbrücker Landgericht mussten sich wenig später die Spediteure Joachim und Christian Fixemer und ein ehemaliger Manager ebenfalls wegen Betrugs, der Hinterziehung von Steuern und Sozialabgaben sowie der Bestechung osteuropäischer Beamter verantworten. Die Brüder Fixemer, persönlich gut bekannt mit Thomas Betz, gingen nach dem gleichen Prinzip vor wie Betz.

Während der Finanzkrise ab 2007/2008 organisierten selbstfahrende Unternehmer 2008 einen Protest als Reaktion gegen explodierende Spritpreise unter dem Namen »Dieseldemo«, an dem sich um die 300 LKW beteiligten. 500 Fahrer aus Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen hatten als Ziel ihrer Sternfahrt die Rastanlage Berg an der Autobahn A9 in Oberfranken (Landkreis Hof). Landwirte und Taxifahrer solidarisierten sich. Ein offenes Mikrofon auf einem Autohof ermöglichte zunächst eine basisdemokratische Organisation des Protests, doch die in solchen Dingen unerfahrenen Fahrer übergaben ihre Selbstverwaltung schnell an einen pensionierten Polizeibeamten, der sich mit seinem Redetalent hervorgetan hatte. Er sorgte nicht nur für ein Ende des basisdemokratischen Ansatzes, sondern auch der Protest selbst war damit beendet. Er versprach, die Forderungen mit Hilfe seiner Politikerkontakte in die Parlamente tragen.

Nur drei Jahre später schlossen sich angestellte Fahrer zu einer eigenen Organisation zusammen. Ein Truckerprotest im belgischen Antwerpen inspirierte die deutschen Fahrer, es auch hierzulande mit dem Organisieren von eigenen Protesten zu versuchen. Der Protest in der belgischen Hafenstadt war in mehrfacher Hinsicht ungewöhnlich: Es gab nicht nur eine grenzüberschreitende Beteiligung, sondern die Aktionen wurden auch gemeinsam von Fahrerorganisationen, Gewerkschaften, Kleinspediteuren und Hafentarbeitern organisiert.

Bei dem in Deutschland folgenden Protest gab es hingegen keine annähernd so gute Beteiligung. Erst die Meldung, eine lettische Spedition wolle mit einer Niederlassung in Deutschland

philippinische Fahrer für kleines Geld in Westeuropa fahren lassen, sorgte in ganz Westeuropa für einen Sturm der Entrüstung und für die Gründung einer weiteren Selbstorganisation der LKW-Fahrer. Der Versuch, alle Organisationen, die sich für die Besserung der Arbeitsbedingungen in der Branche engagieren, an einem runden Tisch zu versammeln, endete jedoch mit einer Absage von ver.di nur drei Tage vor dem Treffen. Die Gewerkschaft hatte kurz zuvor in Frankfurt ein Bündnis mit den Arbeitgebern, genauer: mit dem *Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung* (BGL) geschlossen. Die Fahrer reagierten mit einem trotzigem »Jetzt erst recht!«.

In der Folge kam es zu einer Reihe von Protestveranstaltungen im gesamten Bundesgebiet, an denen sich jedoch nie mehr als 200 FahrerInnen beteiligten. Viele der Fahrer (die hier tatsächlich ganz überwiegend männlich sind) haben eine Einzelkämpfermentalität. Die unter ihnen verbreitete Machokultur macht sie empfänglich für einfache Parolen und Rassismus. Die Versuche, rechtspopulistischen Organisationen den Zugang zu den Selbstorganisationen und Diskussionsplattformen der Fahrer zu verwehren, waren allerdings recht erfolgreich. Vereinzelt gibt es zwar immer mal wieder handgreifliche Auseinandersetzungen mit osteuropäischen Kollegen, doch entwickelte sich in Deutschland nie eine Situation wie in den Niederlanden und Skandinavien, wo rechte Organisationen größeren Einfluss auf die Fahrerszene genommen hatten. Das Abfackeln osteuropäischer LKW und gezogene Messer waren für einige Zeit dort durchaus ein verbreitetes Phänomen der Auseinandersetzung zwischen den Fahrern, doch ist diese Welle der Gewalt wieder abgeebbt.

Die deutschen Fahrerorganisationen (AidT und KCD) arbeiten unabhängig, doch unterstützen sie sich bei größeren Aktionen gegenseitig. Der Versuch, die Erfahrungen mit dem »Wanderzirkus« der Proteste in einer zentralen Kundgebung zu bündeln, entwickelte sich zunächst überaus vielversprechend. Die Fahrer und ihre Organisationen vernetzten sich international und riefen 2014 in sieben europäischen Staaten zum »Together Now – Aktionstag gegen Sozialdumping« auf. In skandinavischen Ländern zogen unabhängige Fahrerorganisationen und Gewerkschaften an einem Strang. Besonders beeindruckend war der Versuch bei den Aktionen in Berlin, den Tellerrand der eigenen Branche zu überwinden: Hier war es gelungen, Unterstützer zu suchen und zu finden, die sich gegen Sozialdumping wehren, ohne selbst hinter dem Lenkrad eines LKW zu arbeiten. So brachten Ford-Arbeiter aus Köln ihre solidarischen Grüße, Berliner Taxifahrer schlossen sich mit eigenen Forderungen an, eine griechische Journalistin berichtete von den Auseinandersetzungen in ihrem Heimatland (sie gehörte zu den BesetzerInnen des TV-Senders in Athen und spannte den Bogen als Zusammentreffen des Widerstands gegen soziale Angriffe), AktivistInnen von Amazon und anderen Logistikunternehmen waren angereist, und es gab Grußbotschaften aus Italien, Kanada und Japan. Diese Vernetzung und internationalistische Haltung war beispielhaft.

Doch so wegweisend die internationale Kooperation zwischen Beschäftigten der Transportbranche in diesen Sozialprotesten war, so niederschmetternd war die geringe Beteiligung der Berufskraftfahrer. Zur Vorgeschichte gehören Versuche der Einflussnahme auf das Geschehen in der Fahrerszene seitens der Unternehmerverbände, der SPD und von ver.di, aber auch Eitelkeiten unter den Protagonisten der Fahrerorganisationen. So organisierte eine der beiden Fahrerorganisationen nur wenige Tage später eine Alternativveranstaltung – allein. Aber die politische Sprengkraft dieser Veranstaltung vor dem Brandenburger Tor erschien wohl auch der Politik als Gefahr. Ein hoher Polizeibeamter erschien, um die Protestveranstaltung für nicht zulässig zu erklären und sie sofort abubrechen. Zur Begründung hieß es: Es handele sich nicht um eine politische Manifestation, sondern um ein kommerzielles Bierfest – am Rande der Veranstaltung stand eine Wurstbude. Das Schließen des Cateringstands änderte allerdings nichts an der Entscheidung der Behörde. Einer Anwältin gelang es noch, ein wenig Zeit herauszuschinden, es waren noch ein paar kurze Beiträge möglich, doch der Protest blieb unvollendet. So manche Rede konnte nicht gehalten werden, und die geplante Podiumsdiskussion über die Strategie weiterer Proteste wurde nicht mehr zugelassen.

Die verstreuten FahrerInnen nutzen das Internet zur Kommunikation und Organisierung. Die Rolle der Fahrerforen ist dabei zurückgegangen und die Diskussion hat sich mehr zu Facebook verlagert – mit den einschlägigen Nachteilen dieses Mediums. Die verbal durchaus geäußerte Zustimmung zu neuerlichen Organisationsversuchen erweist sich zu einem großen Teil als heiße Luft ohne praktische Folgen, und jeder Shitstorm versucht den letzten an Boshaftigkeit zu übertreffen. So erging es auch dem Together Now-Protest. Er wurde bei Facebook niedergemacht. Dies bedeutete das vorläufige Ende einer effektiven Fahrerbewegung, seitdem werden nur noch sehr kleine Brötchen gebacken.

Inzwischen ist auch ver.di wieder in Erscheinung getreten. Man versucht sich an die Initiativen und Fahrerstammtische heranzumachen. Auch in der SPD kann man sich wieder an den Fahrer erinnern und umwirbt ihn. So durfte ein Fahrer im Bundestag eine Rede halten. Nun erklärt man den Fahrern, dass sie sich zurückhalten sollen, erst einmal die Regeln des parlamentarischen Weges erlernen und für neue parlamentarische Mehrheiten sorgen müssen.

Die Öffnung des Marktes für osteuropäische Speditionen ermöglicht unterdessen eine Verschärfung des europäischen Konkurrenzkampfes und sorgt für massenhaftes Ausflaggen westlicher Unternehmen, dafür reicht ein Briefkasten. Dabei ist nicht nur der Dumpinglohn dieser Länder attraktiv, sondern die Umgehung jeglicher rechtlicher Bestimmungen, die in dem ohnehin korrupten Milieu möglich sind. So ist die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten kein Thema und auch die Abführung sog. »Lohnnebenkosten«, also Sozialversicherungsbeiträge bis hin zu Urlaubs-, Krankengeld- und steuerliche Beiträge, lässt sich zu einem großen Teil vermeiden. Ausgerechnet eine Organisation deutscher Kleinspediteure (Camion Pro) setzt sich heute für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der osteuropäischen Fahrer ein, versorgt sie mit Infos in verschiedenen Sprachen und bietet ihnen Unterstützung beim Einklagen des Mindestlohns für Fahrten in Deutschland.

Die Meldungen über kriminelle und mafiöse Strukturen im Transportgewerbe im Zusammenhang mit der Spedition Betz dürften von den Rechercheergebnissen, die unter Beteiligung von Camion Pro zustande kamen und Anfang 2017 in verschiedenen TV-Sendern als filmische Dokumentationen an die Öffentlichkeit kommen sollen, noch übertroffen werden. Illegale Praktiken sind in der Branche nicht die Ausnahme, sondern herrschende Normalität. Die Vorgabe der großen Auftraggeber, der Automobilkonzerne, die Transportkosten Jahr für Jahr um drei Prozent zu senken, wäre ohne das Wegsehen staatlicher Kontrolleure nicht denkbar.

Positive Entwicklungen kommen dagegen aus dem Osten: Ende 2015 brachte die Einführung einer Straßenmaut die Trucker in Russland auf die Barrikaden. Es kam zum ersten Arbeitskampf russischer Fahrer, der auch mit Repression und aggressiven Medienkampagnen nicht gebrochen werden konnte. Der fünfmonatige Arbeitskampf führte zu weitgehenden Zugeständnissen der russischen Regierung und zur Gründung einer Organisation der TransportarbeiterInnen Russlands, der angestellte Fahrer, Kleinunternehmer und andere ArbeiterInnen der Branche angehören. Diese Organisation ist permanenten Schikanen der russischen Behörden ausgesetzt. Erwähnenswert ist ihre praktische Solidarität bei sozialen Auseinandersetzungen jenseits ihrer eigenen Branche. Sie tauchten bei Protesten verarmender Bauern auf und unterstützten streikende Bergarbeiter. Aktuell ist ein Deutschlandbesuch (wahrscheinlich für Februar 2017) geplant, um sich mit Kollegen, Gewerkschaftern und politisch Aktiven auszutauschen.

Die oben beschriebenen Strukturen der Selbstorganisierung in Belgien sind inzwischen zerfallen. Trotzdem kam es im April dieses Jahres zu einer Welle spontaner LKW-Streiks und Blockaden als Reaktion auf ein neues Mautsystem. Gewerkschaften und Unternehmerverbände wollten damit nichts zu tun haben, doch die Protestwelle führte zu Versorgungsengpässen. Insbesondere in der Wallonie zeigte man sich militant und blockierte Logistiker, Treibstoffdepots und große Supermärkte. Der deutsche *Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung* (BGL) und die EU forderten die belgische Regierung auf, gegen den wilden Streik vorzugehen. Trotz der Drohungen mit harter Repression, wie dem Entzug von Fahrlizenzen, dauerte der Kampf acht Tage.

Bei den besonderen Strukturen der Branche sind traditionelle Formen gewerkschaftlicher Organisation scheinbar wenig effektiv. Hier ist es elementar, die osteuropäischen Kollegen in mögliche Auseinandersetzungen und Forderungen einzubeziehen, denn sie und ihre Situation sind entscheidend dafür, wie die Arbeitsbedingungen in der Branche in Zukunft aussehen. Es müssen direkte und auch ungewöhnliche Kontakte und Bündnisse genutzt werden, und bei den Besonderheiten des Transportgewerbes ist Spontaneität notwendig. Die Kämpfe in Belgien und Russland wurden von niemandem vorhergesehen. In dieser chaotischen Branche sind Überraschungen nie auszuschließen.

** Karsten Weber ist Betreiber des Youtube-Kanals »Kilometerfresser TV« für Berufskraftfahrer, lebt in Kiel und arbeitet für das Forum Arbeitswelten als Koordinator für ArbeiterInnen-solidarität zwischen chinesischen und deutschen Beschäftigten.*

Siehe: <https://www.forumarbeitswelten.de/>

express im Netz unter: www.express-afp.info