

01.01.2016 - Fern jeder Truckerromantik

Berufskraftfahrer haben es schwer, sich europaweit zu organisieren

von Stephan Manitz

Die Wirtschaft verlangt zunehmend Flexibilität und die Just-in-time-Produktion hat die Lager der Industrie auf die Autobahnen verlegt. Der Versandhandel wächst weiter und immer mehr Transporte finden auf der Straße statt. Es arbeiten fast eine Million Menschen in Deutschland als Berufskraftfahrer, von denen etwa 100000 als Lkw-Fahrer im Fernverkehr beschäftigt sind.

Die Transportbranche ist die Achillesferse der Wirtschaft und man sollte vermuten, dass die dort Beschäftigten ihre Macht nutzen für die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen. Das Gegenteil ist richtig. In den 90er Jahren gehörten die Lkw-Fahrer noch zu den besserverdienenden Arbeitern im Land, doch die Angriffe auf ihre Arbeitsbedingungen waren beispiellos. Kein anderer Beruf erfuhr einen so radikalen Absturz in prekäre Bedingungen.

Der letzte große Arbeitskampf mit gewerkschaftlicher Unterstützung fand 1983 statt, er brachte den Lkw-Verkehr auf der A2 bei Helmstedt zum Erliegen. Damals schien sogar die Versorgung von West-Berlin in Gefahr. Gefordert wurde ein Nachtarbeitszuschlag von 30%, eine Verminderung der Wochenarbeitszeit von 57 auf 50 Stunden, 10 freie Tage im Monat, höhere Spesen sowie ein Be- und Entladeverbot. Die Blockade wurde mit einem Polizeieinsatz und einer rund ein Jahrzehnt dauernden Prozesswelle gegen die ÖTV beendet.

Die Gewerkschaft zog sich aus diesem Bereich danach weitgehend zurück. Man erklärte die Trucker für unorganisierbar, da sie für die Gewerkschaft ungleich schwerer zu erreichen sind, als die Arbeiter, die man in Versammlungen eines Großbetriebs leicht ansprechen kann.

In der Wirtschaftskrise 2008 entstand eine spontane Protestwelle unter dem Namen «Dieseldemo», die von selbstfahrenden Unternehmern initiiert wurde. Sie entwickelte sich zu einem Selbstläufer und mit rund 600 Lkw zum größten unabhängigen Fahrerprotest in Deutschland. Taxifahrer und Landwirte schlossen sich mit ihren Fahrzeugen dem Protest an. Am offenen Mikrofon wurde auch der Unmut der einfachen Fahrer laut. Doch die Fahrer waren von der Größe des Protests überfordert und vertrauten die Organisations- und Pressearbeit einem pensionierten Polizisten an, der über ein beeindruckendes Rede- und Organisationstalent verfügte. Damit hatten sie die Kontrolle über ihre Veranstaltung verloren. Missliebige Meinungen wurden aus dem Forum getilgt und Widersacher sogar juristisch bedroht. Das war das Ende dieser Protestbewegung.

Arbeitsbedingungen

Das Spektrum der Arbeitsbedingungen klafft heute immer weiter auseinander. Arbeitsbedingungen bei Speditionen in Mecklenburg-Vorpommern gelten in Hessen bereits als sittenwidrig. Fahrer sehen sich häufig gezwungen, sich jenseits der Arbeitszeitregelungen und Sicherheitsvorschriften zu bewegen. Gerade in der KEP-Branche (Kurier, Express und Paketdienste) wird der Mindestlohn mit Scheinselbständigkeit unterlaufen. Unter dem wachsenden Konkurrenzdruck gehen kleine Speditionen in die Insolvenz und so mancher Fahrer wird um seinen Lohn betrogen.

Noch schlimmer sieht es bei den ausländischen Fahrern aus, die in Deutschland seit der EU-Öffnung nach Osteuropa als Dumpinglöhner unterwegs sind. Bekannt wurde der Fall der philippinischen Fahrer, die für die lettische Firma Dinotrans in Deutschland für monatlich 680 Euro fahren. Dabei ist die Untergrenze noch längst nicht erreicht. Aus italienischen Häfen wurde bekannt, dass man dort rumänische Fahrer mit 320 Euro abspeist. Es gibt auch Unternehmer, die für die Übernachtung in der Lkw-Kabine eine Miete vom Lohn abziehen.

Die Einhaltung der Arbeitszeiten wird ebenso selten kontrolliert wie die Regeln über die Sicherheit von Fahrzeug und Ladung. Zur Protestaktion für eine bessere Kontrolle durch das Bundesamt für Güterverkehr tauchte nicht einmal ein Mitarbeiter der Behörde auf. Und sobald ein EU-Land beschließt, die Zahl der Kontrollen auf den Autobahnen zu erhöhen, gibt es Druck von der EU wegen vermeintlicher Wettbewerbsverzerrung. Fahreraktivisten machten sich auf zum EU-Parlament, wo man ihnen Gehör schenkte und Sympathie zeigte, doch es wurde ihnen erklärt, die Wettbewerbsfähigkeit sei das oberste Gebot für EU-Politiker und man könne nur über Dinge entscheiden, die davon nicht berührt werden.

Den Fahrern wird deutlich vorgeführt, dass sie auf keine Unterstützung aus der Politik zu hoffen brauchen. Während die sozialdemokratische EU-Politikerin Jutta Steinrück sich rührend den Fahrern zuwendet, Stammtische und Protestaktionen besucht, stellt ihre Parteigenossin Andrea Nahles klar, dass es sich dabei nur um Wahlkampf handelt. Sie beschloss im Januar 2015 für Fahrten ausländischer Speditionen durch Deutschland eine Ausnahmeregelung beim Mindestlohn. Der freie Fall der Arbeitsbedingungen in der Branche geht weiter.

Selbstorganisierte Proteste

Die Selbstorganisationen (KCD und A.i.d.T.*), die sich in den letzten Jahren gegründet haben, weckten zunächst Hoffnungen unter den Fahrern. Nach einer kurzen Euphorie

und monatlich stattfindenden Protestaktionen im ganzen Land, bekamen die Fahrer jedoch ihre Unerfahrenheit in Auseinandersetzungen zu spüren. Als die Zahl der teilnehmenden Kollegen an den Aktionen nie die 200 überschritt und keine spürbaren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erzielt wurden, verbreitete sich wieder Hoffnungslosigkeit, Vorwürfe gegen die Organisatoren der Proteste wurden laut. Und es gab auch Grund zur Kritik. Während anfänglich die Organisationen gemeinsam zu Protesten aufriefen, entstand nach einiger Zeit eine kontraproduktive Konkurrenz. Die von der A.i.d.T. nur wenige Tage nach dem europaweiten «Together-Now»-Protest (2014) angesetzte eigene Demonstration wurde als Sabotageaktion am gemeinsamen Kampf gewertet.

Die negativen Folgen dieser Erfahrung sind nicht überwunden, es gibt nur noch wenige Versuche, Protestaktionen auf die Beine zu stellen, und die Resonanz bleibt begrenzt. Viele richten sich wieder in ihrer Einzelkämpfermentalität ein.

Aus der Mischung aus Frust und Verzweiflung heraus erscheinen die Parolen von Pegida und Co. als attraktiv und in den Fahrerforen schwappt diese Stimmung gelegentlich hoch. Doch sie bleiben nicht unwidersprochen, und es wird weiter diskutiert, wie man der Stimme der Fahrer ein größeres Gewicht verleihen kann, scheint aber hilflos bei der Frage, wie man die Kollegen besser mobilisiert. Man versucht es mit Kontakten zu Politikern und diskutiert die Gründung einer eigenen Gewerkschaft.

Die Branche erscheint wie ein Testfeld, um die Grenze für die Verschlechterung von Arbeitsbedingungen herauszufinden. Osteuropa ist hier Vorreiter und man zieht im Westen unter der Vorgabe der Konkurrenzfähigkeit nach. Fahrer sprechen längst von «Sklavenbedingungen».

In diesem unattraktiven Beruf gibt es eine klare Überalterung, der Nachwuchs bleibt aus, doch für die Branche ist das kein Grund, die Löhne zu erhöhen, solange man auf ausgebildetes Personal aus Osteuropa zurückgreifen kann. Die deutschen Fahrer werden nicht umhinkommen, sich mit ihren osteuropäischen Kollegen zusammenzusetzen und nach gemeinsamen Strategien gegen Lohndumping zu suchen.

Die größten Proteste finden derzeit in Russland statt, worüber in deutschen Medien kaum berichtet wird. Auslöser der Protest- und Streikwelle ist die Einführung einer Maut, deren Betreiberfirma zur Hälfte einem Vertrauten Putins gehört. Mindestens 2000 Lkw haben sich an den Protesten, Arbeitsniederlegungen und Blockaden beteiligt.

Im November rollte ein Lkw aus ungeklärten Gründen in eine Gruppe protestierender Fahrer, einer kam ums Leben, drei weitere wurden schwer verletzt. Die russische Regierung senkte die Höhe der Mautgebühren, versuchte aber gleichzeitig, die Fortführung der Proteste mit harten Maßnahmen zu unterbinden. Als Fahrer für den 1.3.Dezember eine Blockade des Autobahnringes um Moskau ankündigten, versuchte

die Polizei, Lkw bereits auf der Fahrt nach Moskau aufzuhalten, sprach von einer «Antiterroroperation» und stellte Wasserwerfer bereit. Am 3. Dezember fanden Gespräche zwischen den Vertretern der protestierenden Fahrer und der Regierung statt. Die Proteste sind abgeebbt, aber noch nicht beendet.

** KCD ? Kraftfahrerclub Deutschland; A.i.d.T. Germany ? Actie in de Transport Germany. A.i.d.T. hat sich 2013 aus einer Facebookgruppe heraus gegründet, zuerst in den Niederlanden, daher der Name. A.i.d.T. ist heute in fast allen westeuropäischen Staaten präsent. Beide Organisationen organisieren angestellte Fahrer. Anders als im europäischen Ausland, wo die meisten Trucker als selbstfahrende Unternehmer arbeiten, sind in Deutschland 80% angestellt.*