

01.05.2018 - Ungebremste Ausbeutung

Zur Lage der Fahrarbeiter (Lkw-Fahrer) in der EU

von Manfred Dietenberger

Der Beruf des Fernfahrers hat viel von seiner Romantik eingebüßt, Dauerstress ist angesagt.

Die Lkw-Fahrer bereisen zwar ganz Europa, sehen tun sie aber nichts davon. Ein Narr, der dem Sprichwort glaubt, dass Reisen bildet. Für die «Kapitäne der Landstraße» gibt es keine Möglichkeiten, ihre Route zu verlassen, Umwege zu fahren oder Pausen da einzulegen, wo es wert wäre kurz anzuhalten und sich umzusehen. Die Fahrstrecken sind im voraus strikt durchgerechnet, ebenso die Be- und Entladezeiten.

Dass das berufsmäßige auf dem «Bock» sitzen keine vergnügungsteuerpflichtige Tätigkeit ist, hat sich selbst bis in die Vorstandsetage des DGB herumgesprochen. So gibt es inzwischen auch das vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und den DGB-Gewerkschaften geförderte Projekt «Faire Mobilität». Die politische Verantwortung für das Projekt liegt beim DGB-Bundesvorstand. Es soll «helfen, gerechte Löhne und faire Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus den mittel- und osteuropäischen EU-Staaten auf dem deutschen Arbeitsmarkt durchzusetzen», so der DGB. Als Mittel dazu sind nicht etwa europaweite, vom Europäischen Gewerkschaftsbund unterstützte Streiks angedacht. Vielmehr sollen im Rahmen des Projekts Studien erstellt und sieben Beratungsstellen aufgebaut werden, «wo mobile Beschäftigte in ihren Landessprachen arbeitsrechtlich und sozialrechtlich informiert und unterstützt werden».

Unvollständige -Lohnzahlung

Anfang April hat der DGB im Rahmen des Projekts 2018 versucht, mit einer «Autobahnaktion» öffentlichkeitswirksam auf die skandalösen Verhältnisse im Fernverkehr hinzuweisen. Mit dabei waren Kollegen des DGB-Vorstandsmitglieds Stefan Körzell, der an der hessischen Raststätte Weiskirchen mit Hilfe zweier serbisch, kroatisch und rumänisch sprechenden Mitgliedern des DGB-Projekts «Faire Mobilität» versuchte, mehr über die Lage der Fernfahrer von ihnen selbst zu erfahren. Nach zweieinhalb

Stunden bilanzierte Körzell, was er gehört hatte: «Mich hat überrascht, wie groß die Unterschiede bei der Bezahlung sind. Die Männer berichten aber fast alle, dass etwa zwei Drittel des Lohnanspruchs in Spesen ausgezahlt werden. Die Speditionen sparen dadurch Steuern und Sozialabgaben. Für die Fahrer bedeutet das: keine Einzahlungen in die Rentenkasse. Werden sie krank, gilt die Lohnfortzahlung nur für ein Drittel des Verdienstes. Es steigt also der Druck, auch krank auf dem Bock zu sitzen.»

Gegenüber den anwesenden Medienvertretern sagte Körzell, er hätte sich gewünscht, der Transportsektor wäre Teil der neuen EU-Entsenderichtlinie geblieben. Dann wäre auch hier das Ziel «gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort» näher gerückt. Stattdessen schnürte die EU-Kommission das so genannte Mobility Package, das für Lkw-Fahrer wenig Gutes bereithält: Ruhezeiten sollen verkürzt werden, bei grenzüberschreitenden Transporten muss mehrere Tage nur der Lohn des Herkunftslands gezahlt werden. Körzell stellt an Brüssel keine konkreten Forderungen, sondern äußert lediglich «Erwartungen»: Er erwarte klare und faire Regeln, die das Wohlergehen aller Lkw-Fahrer im Blick behalten. «Sie müssen ordentlich bezahlt werden und brauchen gesetzlich garantierte Ruhezeiten zu Hause.»

Zugegeben, wenn es einem Scheiße geht, tut es oft schon gut, wenn man wenigstens mit irgendjemand mal darüber reden kann. Eine angemessene gewerkschaftliche Reaktion auf die systemisch schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen der Fernfahrer sieht anders aus. Über Eu-ro-pas Straßen rollen Tag für Tag rund 6 Millionen Lkw, gelenkt von knapp 10 Millionen Fahrern. Allein von den täglich 800000 Lkw auf Deutschlands Straßen kommen über 40 Prozent aus Osteuropa. Die EU-Erweiterung 2004 ermöglichte es, dass sich große Spediteure aus Westeuropa scheinbar mehr und mehr aus dem internationalen Fernverkehr mit eigenen Lkw zurückziehen. Stattdessen wickeln sie ihre Geschäfte nun mit in Osteuropa zugelassenen Fahrzeugen ab. Parallel dazu haben originäre Ostspediteure begonnen, auch selbst auf den internationalen Märkten aktiv zu werden. So müssen für die Fahrer zunächst keine Mindestlöhne bezahlt werden, und falls doch, sind diese immer noch deutlich niedriger als die sowieso schon miesen Mindestlöhne im Westen.

Dichtung und Wahrheit

Eine extraausbeuterische Praxis vieler osteuropäischer Spediteure stellt die hauptsächliche Entlohnung ihrer Fahrer über Spesen dar. Wie sieht das aus? Die Fahrer

bekommen einen extrem niedrigen sozialversicherungspflichtigen Lohn, der wird dann mit Bargeldzahlungen aufgestockt. Ein rumänischer Fahrer bekommt z.B. den staatlichen Mindestlohn von 422 Euro im Monat. Aus diesem Lohn werden die fälligen Sozialabgaben berechnet. Dazu erhält der Fahrer 65 Euro Spesen pro im Lkw verbrachten Tag.

Die Spediteure setzen die täglichen Spesen als Lock- und Druckmittel ein: Denn mit jedem Tag, den die Fahrer mehr unterwegs sind, steigt ihr kümmerlicher Lohn. Mit der Zuchtrute Spesen zwingen sie ihre Fahrer ? übrigens auf deren eigenes Risiko ? zur täglichen Missachtung und Umgehung der 2009 von der EU-Kommission verabschiedeten Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten. So beträgt z.B. die Tageshöchstlenkzeit neun Stunden, nach viereinhalb Stunden muss eine Pause von 45 Minuten gemacht werden. Die Wochenlenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten. Es ist zudem nicht erlaubt, dass die summierte Lenkzeit zweier aufeinanderfolgender Wochen 90 Stunden überschreitet. Außerdem schreibt das Gesetz Ruhezeiten vor, die außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden sollen. Diese Ruhezeit beträgt elf Stunden pro Tag und 45 Stunden nach einer sechstägigen Woche.

Doch die Alltagswirklichkeit der Fernfahrer sieht total anders aus. Der tschechische Lkw-Fahrer Jiri Gabrhel (42) z.B. berichtet: «Der Alltag eines Fahrers ist geprägt vom Leben aus der Fahrerkabine. Dort wird geschlafen, gekocht und gegessen. Selbst wenn die Regelungen vorsehen, dass nicht in der Fahrerkabine übernachtet werden darf: Wie sollen wir ein Hotelzimmer bezahlen?» Er habe tschechischen Mindestlohn bekommen, knapp 500 Euro brutto im Monat plus Spesen für mehr als 150 Arbeitsstunden. «Fahrer aus Rumänien oder Bulgarien kommen heute auf 300 Euro ? das ist weniger als der dortige Mindestlohn», sagt er.

Zum Schutz der Beschäftigten wurden von der EU-Kommission 2009 auch Regelungen zu sog. Kabotagefahrten festgelegt. Mit Kabotage ist das Prinzip gemeint, Leerfahrten möglichst ganz oder mindestens so oft wie möglich zu vermeiden. In der Praxis sieht das so aus: Wird ein mit Gemüse beladener Lkw aus Holland in München entladen, wird er von dort z.B. Bier nach Mannheim mitnehmen. In Mannheim kann er das Bier abladen und z.B. Klopapier aufladen und damit nach Holland zurückfahren. Derzeit darf ein Lkw-Fahrer maximal eine solche Fahrt mit drei Zwischenstopps in einer Woche durchführen. Damit entfernen sich die Fahrer immer weiter von ihrer Heimat, was dazu führt, dass die allermeisten nicht einmal ihre zweitägige Ruhezeit bei ihren Familien und Freunden verbringen können.



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57–59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de

Das Wohl der Fahrer und die Sicherheit auf den Straßen kümmert die Logistikunternehmer einen feuchten Kehrle. Auf massiven, jahrelangen Druck von deren Lobbyisten beabsichtigt die EU-Kommission nun, die Kabotage-Regelungen weitgehend wieder aufzuheben.