



KAPUTTAGE

Der politische Streit um die völlige Freigabe der Kabotage ist vorerst beigelegt – beendet ist er aber noch lange nicht.

Text | Jan Bergrath

Shitstorm heißt das auf neu-deutsch, was EU-Verkehrskommissar Siim Kallas am 14. Mai erlebte. Er bekam an diesem Tag weit über 10.000 Anrufe, Faxe, SMS und E-Mails von Mitgliedern nationaler Gewerkschaften, die gegen die geplante vollkommene Freigabe der Kabotage protestierten. Sie haben so gemeinsam in der Europäischen

Transportarbeiter Föderation (ETF) erheblichen Druck gegen das Vorhaben aufgebaut. So einen Telefonterror hält selbst der stärkste Este nicht aus. Zwar hieß es aus Kallas' Büro, dass die bestehenden Regeln der Kabotage nicht mehr dem Geist des freien Binnenmarktes entsprechen würden, doch der von westeuropäischen Transportunternehmerverbänden und den Gewerk-

schaften unisono vorgetragene Sorge um eine Wettbewerbsverzerrung durch Frachtführer aus Osteuropa hatte Kallas vorerst kein Argument entgegenzusetzen. Zu Mal nun aus Schweden die Kunde nach Brüssel gedrungen ist, dass osteuropäische Lkw wochenlang zwischen Göteborg und Stockholm pendeln – einer 75 Mal mehr als erlaubt (Siehe Kasten). Und so ist bis zur Neuwahl der

maschinen in Travemünde und anderen Häfen stationiert sind, während die Fahrer oft mit Bussen aus den Heimatländern kommen. „Eine konsequente Kontrolle durch das BAG können wir hier nicht bestätigen“, so UVL-Geschäftsführer Dr. Thomas Rackow. „Wir können aber nicht tatenlos zusehen, wenn deutsche Unternehmen die Tore schließen müssen und ihre Fahrer entlassen werden.“

Der erste Teilerfolg gegen das Sozialdumping spaltet nun die Logistikbranche. Denn der in Brüssel ansässige europäische Dachverband der Spediteure Clecat sieht ohne eine verbesserte Effizienz der Logistikkette die Konkurrenzfähigkeit der Europäischen Union im globalen Wettbewerb als gefährdet an.

Logistikkonzerne wie Schenker und DHL verfügen nur über einen kleinen eigenen Fuhrpark und wickeln die Transportdienstleistung mit Frachtführern ab. Diese kommen immer öfter aus Ost- und Südosteuropa. Ihr Vorteil besteht nicht nur aus Monatslöhnen zwischen 400 und 800 Euro, oft gekoppelt mit verbotenen Prämien für Kilometerleistungen. Sondern es ist ihre zeitliche Flexibilität, die sie im internationalen Transport so interessant macht. Was das für den deutschen Arbeitsmarkt bedeutet, hat Heinrich Doll, Präsident des Landesverbands Bayerischer Spediteure (LBS), Ende Mai in einem Interview mit der Deutschen Verkehrszeitung beschrieben: „Deutsche Fahrer haben im internationalen Fernverkehr nur noch wenig Zukunft. Die sind schlicht zu teuer, da sie nicht mobil einsetzbar sind. Die osteuropäischen Fahrer, ob Rumänen, Bulgaren oder Polen, fahren drei Wochen am Stück, machen ihre Pausen unterwegs und kommen dann für eine Woche nach Hause. Das ist der eigentliche Vorteil der osteuropäischen Transporteure. Es geht nicht nur um das Geld, sondern um die Einsatzmöglichkeit der Fahrer. Dazu ist kaum ein Deutscher mehr bereit. Diese Fahrer sind gerne am Freitagnachmittag wieder zu Hause. Das ist nicht nur ein Problem für die deutschen Unternehmer, sondern gilt so oder ähnlich für alle westeuropäischen Länder.“

Eine Anfrage bei Herrn Doll, ob er wisse, dass osteuropäische Fahrer bei ihren mehrwöchigen Touren gegen Artikel 8 / Absatz 8 der VO (EG) 561/2006 verstoßen (siehe auch Report Hütte oder Hotel in FERNFAHRER 7/2013) blieb unbeantwortet. Stattdessen schrieb Ver.di aus Berlin: „Wenn Beschäftigte ausbeutet werden – egal, ob es um die Bezahlung oder andere Arbeitsbedingungen wie die Arbeitszeit geht –, dann verschafft sich ein Unternehmen einen Wettbewerbs-

vorteil. Das genau wollen wir Gewerkschaften nicht. Der Wettbewerb kann nicht über die schlechtesten Arbeitsbedingungen geführt werden, sondern ist über Qualität und über die besten Dienstleistungen zu führen. Auf der nationalen Ebene ist hier das Instrument des Flächentarifvertrages ein ganz wichtiges Regulativ. Auf der europäischen Ebene kommt der Harmonisierung der Wettbewerbsvorschriften eine wichtige Bedeutung zu. Das sind die Themen, an denen wir arbeiten. Auch die Unternehmen mit ihren Verbänden sind aufgerufen, sich in diesem

Sinne einzubringen, anstatt Lücken in Gesetzen und Verordnungen zulasten der Fahrer auszulegen.“

Das ist auch ein Problem für Wolfgang Anwander, Vizepräsident des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT). Der Italienspezialist hat Touren für einen Kunden aus seinem Ort an einen Logistikkonzern eingebüßt, der ausschließlich Lkw aus Osteuropa einsetzt. „Während ich mit Ver.di in Bayern turnusmäßig über höhere Löhne für unsere Fahrer verhandele, verlieren unsere Mitglieder immer mehr Aufträge an Kollegen auch aus unseren eigenen Reihen, die im Italienverkehr immer öfter auf Frachtführer aus dem Baltikum oder aus Bulgarien zurückgreifen.“

Das gesamte System ist längst kaputt. Jedes Mal, wenn Anwander am Wochenende auf der A8 unterwegs ist, fragt er sich angesichts überfüllter Rastplätze, wo die Kontrollorgane sind. „Vor allem Fahrer aus Rumänien und Bulgarien werden von deutschen Speditionen und Transportunternehmen missbraucht, weil dort die Fahrerlöhne am schlechtesten sind. Wir brauchen eine gesetzliche Änderung, dass mobile Arbeitsplätze nach den Tariflöhnen bezahlt werden, wo sich die Fahrer gerade aufhalten“, sagt der Unternehmer. ◀

10.000 Protest-Anrufe, Faxe, SMS und E-Mails an einem Tag für den EU-Kommissar

EU-Kommission 2014 keine konkrete Entscheidung mehr zu erwarten. Nun soll die bestehende Gesetzgebung unter Einbeziehung der sozialen Aspekte besser umgesetzt werden. Also genau das, was die Organisatoren der Fahrerkundgebung am 1. Juni in Berlin (siehe Seite 32) forderten.

Dort hat sich ebenfalls der Unternehmerverband Schleswig-Holstein, UVL, engagiert. Denn gerade in den deutschen Häfen ist augenfällig, dass die heimischen Frachtführer beim Trucking sukzessive vom Markt verdrängt werden.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hält entgegen, dass die Kabotage mit etwas über zwei Prozent Anteil noch keine Marktstörung darstelle. In der Tat: Im deutschen Binnenmarkt werden über 80 Prozent der Transportleistung in einem Radius von rund 150 Kilometern erbracht, da fällt sie generell kaum ins Gewicht. Punktuell aber schon. Insider behaupten, dass osteuropäische Zug-

Foto | Nicole de Jong

Kabotage

Als Kabotage bezeichnet man das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Der Begriff kommt ursprünglich aus der Seefahrt, vom französischen caboter (an der Küste entlang, „von Kap zu Kap“ fahren). Erlaubt sind drei Kabotagefahrten in sieben Tagen. Seit 14. Mai 2010 gelten EU-weit einheitliche Kabotagebestimmungen (Art. 8 ff. Verordnung (EG) Nr. 1072/2009). Dabei lässt Art. 8 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges zu.