



Die Filipinos tauchten zuerst in Internetforen und bei Facebook auf.



Gerade in den Niederlanden sollen osteuropäische Fahrer ein karges Leben fristen.

NOMADEN

Der Wildwuchs im EU-Straßengüterverkehr führt zu Sozialdumping. Jetzt lenken schon Filipinos Lkw. Sind die Kabotage-Regeln zeitgemäß?

Text | Jan Bergrath

Die Nachricht verbreitet sich im Internet wie ein Lauffeuer – SIA Dinotrans aus Riga, ein lettischer Frachtführer, hat bereits im vergangenen Jahr die ersten Hundert Fahrer von den Philippinen eingestellt. Monatslöhne um die 680 Euro plus Spesen werden spekuliert. Es taucht sogar der Vorwurf auf, dass Volvo die Fahrer aus Fernost geschult haben soll. Das sei skandalös. Auch deutsche Fahrer-



gruppen empörten sich darüber, die Foren waren voll davon. Und die „Beobachter“, die das virtuelle Lauffeuer entfacht haben, freuen sich über den ersten Teilerfolg. Dinotrans nahm die Meldung, die für den Wirbel gesorgt hat, vom Netz.

Das Gute am Internet ist die hohe Geschwindigkeit, das Schlechte

Der Gewerkschaftsbericht warnt vor den sozialen Folgen.

die mangelnde redaktionelle Kontrolle. Dazu kommt das Phänomen „Shitstorm“: Kollektive Wut über missliche Zustände entläßt sich in wütenden Mails. „Wir haben über 800 aggressive Zuschriften bekommen“, klagt Martin Schmidt, Geschäftsführer der Niederlassung von Dinotrans in Lübeck. „Viele Mails mit Beleidigungen wie 'Fuck you, Dinotrans', andere mit rassistischen Äußerungen. Leider auch aus Deutschland. Dabei darf ich nur daran erinnern, dass es zunächst deutsche Fahrer waren, die viele Jahre lang deutlich unter dem Tariflohn heimischer Fahrer in Dänemark gearbeitet haben, bevor sie dort nun ihre Jobs an die Osteuropäer verloren haben.“

Es scheint, als seien die philippinischen Fahrer, die nach Recherchen von FERNFAHRER völlig legal und zu den Arbeitsbedingungen Lettlands eingestellt wurden, der letzte Tropfen in ein riesiges Fass, das gerade überzulaufen droht. Stichwort: Sozialdumping. Dagegen heißt es aus Schweden, für Volvo

sei Dinotrans ein normaler Geschäftspartner. Deshalb würden die Fahrer auf Wunsch des Kunden nach EU-Vorgaben geschult, solange sie dort in einem legalen Arbeitsverhältnis stehen. Und daran gäbe es keine Zweifel.

Es fällt schon auf: Kaum jemand hat sich hierzulande aufgeregt, als die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) spanische Fahrer schulte. Nun kommt eine Handvoll Kollegen aus einem anderen Kulturkreis und schon, so will es wohl die Internetgemeinde der aufgebrauchten Fahrer, soll der schwedische Fahrzeughersteller ihnen die Ausbildung versagen.

„Die Philippinen sind der europäischen Kultur viel näher, als es zum Beispiel die Türkei ist“, schreibt Gennadij Hvostovoj von Dinotrans in Riga auf Anfrage von FERNFAHRER. „Als Einwohner Lettlands tragen sie genauso zum Wohlstand Lettlands bei, wie es die Türken in Deutschland getan haben.“ Dinotrans wurde 2000 gegründet und verfügt über 180 ziehende Einheiten, Hvostovoj ist für die philippinischen Fahrer zuständig. „Zwölf sind es bislang, sie werden von uns europaweit eingesetzt. Wir sind mit ihnen sehr zufrieden. Die nächste Gruppe kommt im April. Wir werden mit diesem Projekt weitermachen, solange es bei uns in Lettland einen Fahrer-mangel gibt. Es geht uns dabei um gut ausgebildete Fahrer, nicht um billiges Personal.“

Dabei ist der strukturelle Fahrermangel kein Problem von West und Ost, sondern es mangelt an der Attraktivität des Berufs für die Jugend. „20.000 junge Leute verlassen Lettland jedes Jahr“, schreibt Hvostovoj, „und das bei einer Bevölkerung von rund zwei Millionen. Auch bei uns bildet die Armee keine Fahrer mehr aus. Junge Leute finden andere Möglichkeiten, die Welt zu entdecken als hinter dem Steuer eines Lkw. Bei uns in Lettland verdienen internationale Fahrer mit Spesen rund 1.500 Euro netto. Unser größtes Problem als lettisches Transportunternehmen ist allerdings die Tatsache, dass viele Fahrer, auch aus anderen osteuropäischen Ländern, lieber zu Firmen nach Westeuropa gehen, weil sie glauben, dort mehr Geld zu verdienen.“ Nur bei der Frage,

was die tatsächlichen Löhne seiner Filipinos angeht, hält sich Hvostovoj bedeckt. „Wir beteiligen uns nicht an den vielen Gerüchten im Internet.“

Nun kocht offenbar die Wut hoch. Doch um die Dimension der Entwicklung zu begreifen, hilft ein Rückblick: Am 1. April 2004

Edwin Atema, 34, Fachsekretär FNV Bondgenoten, Groningen (NL)

„Es ist ein Skandal, unter welchen oft menschenunwürdigen Umständen Fahrer aus Osteuropa vor allem in den großen Häfen campieren müssen, um tagelang auf Ladung zu warten. Die Gewerkschaften machen jetzt Druck.“



– im Nachhinein mutet es fast wie ein schlechter Scherz an – wurde die europäische Union erstmalig um zehn Mitglieder aus Osteuropa erweitert. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) warnte wie andere davor, dass dieser Beitritt ohne jede Harmonisierung allein aufgrund der Lohnunterschiede zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde. In der Folge gewannen nun osteuropäische Transportunternehmen, oft als Ableger westeuropäischer Speditionen, erhebliche Marktanteile. In den bilateralen Warenströmen konzentrierten sich etwa die Frachtführer aus dem Baltikum auf die Relationen nach Italien. Dann trat europaweit die Arbeitnehmerfreizügigkeit stufenweise in

Kraft, Fahrer aus dem Osten heuerten in Scharen im Westen an, insbesondere in Spanien, Österreich, Dänemark und den Niederlanden. Deutschland schob diesen Zeitpunkt so weit wie möglich nach hinten. Nun dürfen ab Januar 2014 hierzulande auch Fahrer aus Rumänien und Bulgarien ohne gesonderte Erlaubnis in Speditionen arbeiten.

„Gerade bei uns“, beschreibt es Edwin Atema von der niederländischen Gewerkschaft FNV Bondgenoten, „wurden Briefkastenfirmen gegründet, um polnische Fahrer für 300 Euro Monatslohn plus Spesen innerhalb der Niederlande fahren zu lassen. Das kostet Jobs für unsere Fahrer und Beiträge für die Sozialversicherung.“

Nun droht das nächste Problem: Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften laufen in vielen Ländern gemeinsam Sturm gegen die geplanten Änderungen der seit dem 14. Mai 2010 gemeinschaftsweit geltenden einheitlichen Kabotagebestimmungen. Der BGL hat sich mit der Nordic Logistic Alliance (NLA) verbündet. Er plädiert bei seinem jüngsten Gespräch mit EU-Kommissar Siim Kallas dafür, die bestehenden Kabotage-regelungen strikter anzuwenden und keine weiteren Lockerungen vor einer Angleichung des Sozialgefälles vorzusehen. Unterstützung bekommt der BGL von Verdi: „Wir sehen das Ziel einer völligen Aufhebung der bestehenden Beschränkungen sehr skeptisch. Wir sind dazu als Gewerkschaft durch unsere Arbeit in der Vereinigung der europäischen Transportarbeitergewerkschaften (ETF) mit den anderen europäischen Gewerkschaften und der Kommission im Dialog. Wir sind auch auf nationa-

ler Ebene in kontinuierlichem Austausch mit dem Gewerbe und schließen eine intensivere Zusammenarbeit in Fragen der Kabotage mit dem BGL nicht aus.“

In den Niederlanden ist Atema gegen diese Praktiken bereits vorgegangen. Er hat für die ETF osteuropäische Fahrer beobachtet, die wie Nomaden im Hafen Rotterdam herumlungern müssen, um auf Ladung zu warten. Der sehr lesenswerte ETF-Bericht, der im Internet zu finden ist, wurde an die politischen Entscheider in Brüssel weitergeleitet. Dort nimmt die EU-Kommission den wachsenden Unmut allmählich zur Kenntnis. Auch die Wut im Internet. Auf höchster internationaler Ebene macht sogar der Internationale Spediteursverband (IRU) zusammen mit

Wenn es mehr Kontrollen gäbe, würden sich viele Wettbewerbsvorteile relativieren

der ETF Druck in Brüssel. Abgeordnete waren bereits vor einer Zunahme prekärer Jobs hinter den Lenkrädern der Lkw-Flotten aus Südosteuropa. Das sieht auch Prof. Dr. Karlheinz Schmidt vom BGL so. Er schreibt scharfzüngig: „Die Antworten von Dino-

trans sind ebenso aufschlussreich wie fadenscheinig.

Auch die baltischen Staaten

leiden unter hoher Arbeitslosigkeit. Möglicherweise werden Lohnerwartungen einheimischer Arbeitsloser bei der Anwerbung heimischen Fahrpersonals nicht erfüllt, weil man befürchtet, die Kostenführerschaft im westeuropäischen Dumpingmarkt zu verlieren. Damit dies so bleibt, braucht man Personal, das für „kleines Geld“

Raymond Lausberg, 54, Leiter der Autobahnpolizei in Battice (B)

„Ich dachte, Sklaverei ist vorbei, bis ich einen bulgarischen Fahrer checkte, der zwei Monate unterwegs war. Wir müssen diese

Vorschrift kontrollieren: Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit darf nicht im Lkw verbracht werden.“



zu Hause nicht mehr zur Verfügung steht. Statt eine Angleichung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse anzustreben, wird offenkundig durch die zuständige lettische Arbeitsverwaltung ein Weg legalisiert, der anspruchloseren philippinischen Staatsbürgern eine Arbeitserlaubnis verschafft. Frustrierend daran ist, dass diese Arbeitserlaubnis in der ganzen EU gilt, also auch in der Bundesrepublik Deutschland.“

Die Fronten sind verhärtet. Denn es geht auch um ein Kernanliegen der Kommission – den vollkommen unregulierten Straßengütertransport. Nutznießer des europaweiten Lohngefälles sind neben der deutschen Automobilindustrie, die zunächst Kapazitäten in den Osten verlagert hat, um jetzt bald nach China weiterzuziehen, vor allem die großen Logistikkonzerne wie DHL oder Schenker. Sie verkaufen wiederum für Großkonzerne aus Industrie und Handel Touren und nehmen schlicht den preiswertesten Anbieter. „Dabei sind wir gar nicht mal die billigsten, wie uns jetzt oft vorgeworfen wird“, so Martin Schmidt von Dinotrans. „Gerade erst haben wir einen Auftrag an einen Wettbewerber aus Moldawien verloren. Für einen Unterschied von zwei Cent pro Kilometer.“

Dabei wäre es ganz einfach, den Wildwuchs auf Europas Straßen einzudämmen, wie Raymond Lausberg von der belgischen Autobahnpolizei bewies, als er einen Bulgaren kontrollierte, der über zwei Monate unterwegs war. Hintergrund ist Artikel 8, Absatz 8 der VO (EG) 561/2009: „Laut Verordnung darf ein Fahrer fern vom Heimatstandort seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw verbringen. Diese Pause kann also nur die verkürzte wöchentliche Ruhezeit sein.“ Da der Fahrer auch für das Wochenende zuvor keine regelmäßige Ruhezeit vorweisen konnte, berechnete Lausberg 100 Euro pro fehlende Stunde, macht 2.500 Euro. „Wenn es mehr Kontrollen dieser Art gäbe“, so Lausberg, „würde sich der Wettbewerbsvorteil der osteuropäischen Flotten schnell relativieren.“ ◀



Sieht wie ein gemütlicher Campingurlaub aus, ist aber Ausdruck einer Notlage.