



DAS VERSPRECHEN

Und sie bewegen sich doch: Mit Herzblut und vielen Unterstützern haben Udo Skoppeck und Ingo Schulze eine Fahrerdemo in Berlin organisiert.

Text | Jan Bergrath

Nur ein einziges Mal am 1. Juni zeigt Udo Skoppeck, langjähriger Lkw-Fahrer aus Solingen (Fahrer-Porträt in FERNFAHRER 7/2013), so etwas wie Nerven. Zusammen mit Ingo Schulze von den Kraftfahrerclubs Deutschland (KCD) und zahlreichen Helfern hat er über Monate hinweg einen Protestkonvoi durch das Berliner Regierungsviertel vorbereitet. Eigentlich soll die Demonstration

gegen das Sozialdumping im europäischen Straßengütertransport um elf Uhr an der Siegestraße starten. Doch die begleitende Polizei bittet noch um eine Viertelstunde Verzögerung. Skoppeck soll die Wartezeit überbrücken. Von seinem wohlformulierten Text bekommt er nur die ersten Sätze über die Lippen. Die Nerven flattern halt in dieser für einen redlichen Lkw-Fahrer doch ungeübten Bühnensituation. Stattdessen stellt

er kurzerhand die anderen Mitstreiter vor, darunter auch den niederländischen Kollegen Mark Vos, der erst im Februar dieses Jahres im Internet die „Actie in de Transport“ gegründet hat. Auch Vos wurde vom Erfolg der Unmutswelle regelrecht überrollt, er hat Teile der administrativen Arbeit, aber auch die Weiterentwicklung der politischen Richtung an den neuen Vorsitzenden Joop van Rooij, einen Verleger von Transportmagazinen,

übertragen. Die Basis der Fahrerbewegung ist früh in die Nähe der rechtspopulistischen niederländischen Partei PVV geraten, was auch von der Gewerkschaft Verdi genau beobachtet wird.

Ein Manko, wie Vos vor Ort gegenüber FERNFAHRER erklärt. Und auch für Skoppeck ein Problem, wie er eine gute Dreiviertelstunde später auf der improvisierten Bühne unmittelbar vor dem Bundeskanzleramt mit wiedergewonnener fester Stimme verkündet – denn Anlass für die kollektive Wut sind immer noch die mittlerweile 25 Fahrer von den Philippinen im Dienst von Dinotrans aus Lettland. Nach den jüngsten Recherchen sollen sie Löhne nach lettischem Tarif erhalten. Also etwa 800 Euro im Monat plus Spesen. In Zwölfergruppen will Dinotrans das kleine Fahrerkontingent aus Fernost stufenweise auf hundert Mann ausbauen, um den Mangel an osteuropäischen Kollegen im Baltikum zu kompensieren – im Dutzend billiger, sozusagen.

„Wir weisen allerdings jeden Anschein von grundsätzlicher Ausländerfeindlichkeit zurück“, betont Skoppeck. „Unser Protest richtet sich nicht gegen osteuropäische oder asiatische Fahrer an sich, sondern gegen die EU-Politik, die einen menschenverachtenden Wettbewerb unter dem Druck des Lobbyismus aus der Wirtschaft billigend in Kauf nimmt. Die Fahrer aus Osteuropa sind letzten Endes unsere Kollegen. Wir wollen gemeinsam für unsere Interessen eintreten und in der Bevölkerung, die gar nicht weiß, was wir als Fahrer überhaupt leisten, vor allem wieder als Menschen respektiert werden.“

Immerhin, ein Auslöser des europaweiten Unmutes, die drohende vollkommene Freigabe der Kabotage (siehe auch Seite 6), wurde mittlerweile von der EU-Kommission nach 2014 verschoben. Dass die Kabotage das Gewerbe schon jetzt massiv bedroht, macht der nächste Redner seinen Zuhörern deutlich: Dr. Thomas Rackow vom Unternehmensverband Logistik in Schleswig-Holstein (UVL). Im Ostseehafen Lübeck-Travemünde haben die ortsansässigen Frachtführer in den letzten Jahren beim Trailer-Trucking massiv an Wettbewerber aus Osteuropa verloren. So eint der Protest tatsächlich Fahrer und Arbeitgeber wie die Spedition Marten aus Rinteln im gemeinsamen Interesse, auf die Missstände aufmerksam zu machen.

Statt Resignation oder Häme haben die Fahrer hier echtes Engagement gezeigt

Auch Co-Organisator Schulze fordert in einer beeindruckenden Rede eine striktere Kontrolle bestehender Richtlinien und Verordnungen. Wie aktuell er das politische Geschehen verfolgt, stellt er unter Beweis, indem er auf ein Urteil vom 28. Mai aus den Niederlanden verweist: Dort hat die Gewerkschaft FNV Bondgenoten in einem Berufungsverfahren gegen die Mooij Ost Europa Service BV mit Sitz in Milsbeek durchgesetzt, dass – in diesem Fall – polnische Fahrer, die für niederländische Transportunternehmen eingesetzt werden, auch nach dem dortigen Tarif entlohnt werden müssen. Das, so Schulze, sei ein erster Schritt in die von ihm schon lange geforderte Umsetzung des Entsendegesetzes. Mittlerweile veranstaltet Skoppeck mit seinen Kollegen Nachfolgetreffen wie in Herbolzheim, um die Fahrer über die aktuellen Richtlinien und Gesetze aufzuklären. In Lü-

Fabian Marten, 34, Transportunternehmer

„Wir haben 20 eigene Lkw im Verkehr mit Wechselbrücken. Wir haben diese Aktion mit einem Lkw unterstützt, weil es auch um unsere Zukunft geht. Die Frachtpreise gehen immer weiter nach unten. Viele haben den Glauben verloren, aber die Chancen, gemeinsam mit den Fahrern etwas zu bewegen, sind gut.“



Mark Vos, 34, Lkw-Fahrer aus Rijssen/NL

„Als bekannt wurde, dass Dinotrans aus Lettland Fahrer von den Philippinen einsetzt, haben Fahrer aus Holland in Facebook gefordert, dass etwas passieren muss. Doch niemand hat etwas getan und so habe ich am 19. Februar Actie in de Transport gegründet. Schon nach ein paar Tagen hatten wir 12.000 Follower.“



beck plant Sven Gerhardt, der die Demo in Berlin für die „Actie“ angemeldet hat, zusammen mit Horst Fritsche (KCD) für den 31. August eine weitere Kundgebung.

Doch neben viel grundsätzlicher Zustimmung hat sich mittlerweile aus Fahrerkreisen auch wieder einige Häme im Netz verbreitet. Vor allem von Kollegen, die dem lange bekannten Aufruf in die Bundeshauptstadt nicht gefolgt sind und lieber am Computer daheim über die grundsätzliche Sinnlosigkeit der Aktion gelästert haben. Die Kraftfahrergewerkschaft (KFG) ist sich dabei nicht zu schade, die fünf Forderungen des KCD komplett zu übernehmen und als ihre zu deklarieren. In der Tat, es ist ein gewisser Widerspruch an sich, wenn sich rund 150 Demonstranten in einem mehrere Hundert Meter langen Konvoi mit vier Lastzügen und einem Sprinter auf den Weg zum Kanzleramt machen – und die Politiker im Wochenende sind. Aber Lkw-Fahrer können sich leider nur an einem Samstag für eine derartige Veranstaltung Zeit nehmen. Und so ist es eine Zahl von rund 150 Teilnehmern, die am Tag des DFB-Pokalfinales und als halb Deutschland unter Wasser steht, auf eigene

Detlef Dreyer (links) und Malene Volkers von Verdi im Gespräch mit Ingo Schulze und Udo Skoppek.



Fotos | Jan Bergrath



Direkt vor dem Kanzleramt verwandelt sich ein Lastzug der Spedition Martens in eine Rednerbühne.

Kosten nach Berlin gefahren sind, im Grunde ein beachtlicher Erfolg.

Das musste auch Verdi anerkennen. Und das ist letzten Endes der entscheidende Schritt der neuen Fahrerbewegung. Was auch immer in den letzten Wochen über die Demo in Berlin berichtet wurde – Verdi hat die Kundgebung definitiv nicht unterstützt. Der für Fahrer seit 2001 zuständige Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik hat auf Einladung von Skoppek lediglich zwei hauptamtliche Mitarbeiter für die Entsendung von „Grußworten“ auf die Ladefläche geschickt. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Detlef

Dreyer, schon ein Urgestein der Verdi-Tarifpolitik, hat dabei das Kunststück vollbracht, durch seine beinahe schulmeisterlichen Belehrungen die gute Stimmung zu kippen und das Auditorium um gut ein Drittel zu reduzieren, die kleine „Actie“-Delegation aus den Niederlanden eingeschlossen. Das ist die positive Ironie der Geschichte.

Doch Dreyers Argument, ohne ausreichende Mitglieder unter den Fahrern fehle die Macht, bei Verhandlungen mit den Arbeitgebern etwas zu erreichen, ist zwar absolut korrekt, aber angesichts der ersten selbstorganisierten Fahrerdemo unglücklich. Derzeit sind etwa fünf Prozent der Fahrer in der Gewerkschaft. Anders Malene Volkers, die die Interessen von Verdi innerhalb der in Brüssel ansässigen Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) wahrnimmt. In einer durchaus feurigen Rede hebt sie vor allem die Bedeutung des „Sozialen Dialogs“, einem Gremium aus Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Vertretern der EU-Kommission, hervor und verweist auf den Druck, den die in der ETF vertretenen über 200 nationalen Gewerkschaften auf die Entscheider in Brüssel aufbauen, „um die moderne Sklaverei im europäischen Straßenverkehr wieder abzuschaffen“.

Der Streit über die Gewerkschaftsarbeit für Fahrer wird wohl nie enden. Aber der von Verdi am Ende der Kundgebung vorsichtig angebotene Schulterchluss, im Herbst bei den

Udo Skoppek und Ingo Schulze wollen sich auch künftig für die Rechte der Fahrer engagieren.

Dr. Thomas Rackow, 51, Geschäftsführer UVL

„Zu 80 Prozent sind die Forderungen der besorgten Fahrer mit unseren Anliegen deckungsgleich. Der Einsatz von Billigfahrern aus Osteuropa, die bei uns zunehmend Kabotagetransporte durchführen, führt dazu, dass deutsche Transportunternehmen nach und nach vom Markt verdrängt werden.“



nächsten Aktionen zur jährlichen ITF-Woche vielleicht gemeinsam aufzutreten, ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Verdi hat das tarifpolitische Mandat, die verbrieften Rechte der Fahrer gegenüber den nationalen Arbeitgebern zu vertreten. Über die ETF kommt noch der Einfluss in Brüssel hinzu. Doch man kommuniziert es nur an die Mitglieder. Die Chance, über die rasant wachsenden Fahrerbewegungen in den sozialen Medien neue Mitglieder zu bekommen, hat Verdi bislang noch nicht genutzt. Nun gibt es ein Versprechen (Interview mit Mario Klepp, Seite 35) – das Skoppek und Schulze gerne einlösen. Der erste Schritt ist in Berlin getan. Vielleicht wächst doch zusammen, was zusammengehört. Die jahrzehntelange Ausrede der Gewerkschaft, Fernfahrer seien Einzelkämpfer und unterwegs schwer zu erreichen, gilt jedenfalls nicht mehr. ◀

Das komplette Interview mit Mario Klepp gibt es auch zum Anhören am 19. Juli, 19 Uhr auf ET-Radio.de

Interview



Mario Klepp ist der Mann für die Lkw-Fahrer bei Verdi in Berlin.

Mario Klepp, 39, kommt aus Waren/Müritz in Mecklenburg-Vorpommern. Den Lkw-Führerschein hat er nicht, aber viel Herzblut für die Szene. Der gelernte Zimmerer und Sozialpädagoge war zehn Jahre ehrenamtlich bei der IG Bau, bevor er seit 2001 hauptamtlich zunächst für Verdi und danach für die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) tätig war. Seit dem 1. Juni 2013 ist er der neue Bundesfachgruppenleiter Logistik bei Verdi in Berlin.

?: Herr Klepp, was reizt Sie an der Berufung nach Berlin?

Klepp: Der Hauptpunkt ist die Rückkehr in den altbekannteren Bereich, also das, was ich vorher in etwas kleinerem Stil in Mecklenburg-Vorpommern gemacht habe. In erster Linie ist es aber die gemeinsame Aufgabe mit allen beteiligten Akteuren dieser Branche, die Arbeits- und Einkommensbedingungen zu verbessern.

?: Was sind die wichtigsten Punkte, die Sie sich mittelfristig für Ihre Arbeit in der Fachgruppe Logistik vorgenommen haben?

Klepp: Nun, alles, was man sich innerhalb von bislang sieben Arbeitstagen vornehmen kann. Klar ist, dass wir bei den Kraftfahrern sehr viele Themen haben. Wir müssen darauf schauen, dass die Logistikbranche und damit auch ihr Image positiv nach vorne kommen. Und ein großes Thema, der Fahrermangel, scheint noch nicht überall angekommen zu sein, weil die Arbeitsbedingungen vielfach weiter schlecht sind. Da müssen wir schauen, dass wir zusammen mit den Arbeitgebern und mit den Verbänden Wege finden, um tariffreie Unternehmen und deren Beschäftigte zu schützen. Das hängt aber auch davon ab, wie stark wir sind, also wie viele Fahrer bei uns Mitglieder sind.

?: Das deutsche Transportgewerbe steht unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Ein Grund sind die Lohnunterschiede. Doch Tariflöhne bekommt vielleicht ein Drittel aller Fahrer. Sehen Sie eine Chance, das langfristig zu ändern?

Klepp: Für die Branche gibt es langfristig gar keine Alternative. Da muss man entweder wieder mehr in die Tarifbindung gehen oder es muss eine untere Linie eingezogen werden, hier fordern wir seit längerem den Mindestlohn von 8,50 Euro als Einstieg. Der würde aus unserer Sicht schon mindestens einem Drittel der Fahrer helfen, sodass nach unten ein Riegel vorgeschoben ist. Und dann muss man natürlich weiter generell an den Löhnen selbst arbeiten.

?: Früher hieß es immer, die deutschen Fahrer sind Einzelkämpfer und für die Gewerkschaft schwer zu erreichen. Mit den sozialen Medien wie Facebook hat sich das geändert. Haben Sie vor, diese Medien in Zukunft stärker zu nutzen, um neue Mitglieder zu werben?

Klepp: Wir haben ja schon die eine oder andere Erfahrung mit Facebook gehabt. Wir haben bei uns im Landesbezirk Nord Facebook genutzt. Wir haben auch schon andere soziale Medien genutzt, um mediale Fahrerstammtische zu machen. Das ist unterschiedlich angekommen. Zur Vernetzung mag das ein gutes Mittel sein. Ob es ein gutes Mittel zur Mitgliederwerbung ist, ist eine spannende Frage, der ich mich für die Zukunft nicht grundsätzlich verschließen möchte. Bei uns, das hat die Erfahrung gezeigt, läuft die Mitgliederwerbung immer von Mensch zu Mensch ab. Und die vollzieht sich nicht über Facebook oder andere Foren, wo man sich dann am Ende doch hinter dem Rechner verstecken kann.

?: Immerhin gibt es aktive Fahrer, die andere Fahrer zu einer Demo auf der Straße motivieren können. Die wollen laut eigener Aussage auch gerne mit Verdi zusammenarbeiten, wie könnte das aussehen?

Klepp: Unabhängig davon, ob wir jetzt Facebook selber nutzen oder nicht. Für eine Zusammenarbeit sind wir offen, das ist überhaupt keine Frage. Und wenn es weitere Aktionen in den Bundesländern gibt, dann werden wir mit Sicherheit daran mitwirken, dass es dort Kontakte in unsere Landesbezirksfachbereiche gibt.

ANZEIGE



www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de

“Top-Leistung zu einem günstigen Preis! Wer kann, sollte zur FV wechseln. Es lohnt sich.”

Jochen Hahn
Truck-Race-Europameister 2011 und 2012

12.-14. JULI 2013
INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND-PRIX
NÜRBURGRING

Unser Tipp für Berufskraftfahrer

Kfz-Beitrag online ausrechnen oder einfach anrufen: Beide Wege führen bei uns zu einem tollen Angebot!

Telefon 0711 - 98 889 711