



Im Rahmen der ITF-Aktionswoche klärt Verdi Passanten in Hannover über die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer auf.

DIE MAUER IM KOPF

Text | Jan Bergrath

Der Platz „Am Steintor“ liegt am Ende einer Einkaufsstraße im Zentrum von Hannover. Wahre Menschenmassen schieben sich hier täglich durch. Am 6. Oktober sind sie dort auf einen Kühltatzug aus Mecklenburg und eine rot-weiße Mauer aus Pappkartons getroffen. Darauf sind Slogans aufgedruckt: „Die Dumpingmauer durchbrechen“ steht da und „Logistik bringt's ... wenn Arbeitszeit nicht geregelt ist“. Oder auch „Gute Logistik zum niedrigsten Preis ... wenn Lkw-Fahrer wochenlang in der Kabine leben müssen“. Am Boden liegen grüne Banner, die den stressigen Beruf der Lkw-Fahrer noch einmal beschreiben. Etwa: „Zehn Stunden am Steuer pro Tag.“ Das ist zwar falsch, maximal zweimal pro Woche sind zehn Stunden Lenkzeit erlaubt, das sollte Verdi eigentlich wissen – aber hier in der Einkaufsstraße interessiert sich ohnehin niemand dafür.

rückschicken, ist es egal, ob der Paketfahrer des Subunternehmers von DHL, UPS oder DPD ein ausgebeuteter Lohnsklave ist, der sein karges Grundgehalt am Ende des Monats mit Leistungen aus Hartz IV aufstocken muss. Hauptsache ist, dass der bestellte Schuh nicht drückt.

Auch Verdi ändert nichts am Verhalten der Konsumgesellschaft. Nur sehr widerwillig nimmt der eine oder andere Fußgänger einen Flyer entgegen. Vielleicht auch deshalb, weil 130 mit gelben Westen uniformierte Betriebsräte und Gewerkschaftssekretäre aus dem Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik in ihrer Masse doch eher wie eine Invasion wirken. Zwei Tage konferieren sie in Hannover über ihre Strategie für das

kommende Jahr. Dann werden sie für zwei Stunden in drei Bussen aus dem Tagungshotel in die City gekarrt und müssen gute Miene zur Demo machen. Dem einen oder anderen steht es ins Gesicht geschrieben: Eigentlich haben wir gar keinen Bock darauf!

Seit 1997 gibt es jedes Jahr im Herbst die ITF-Aktionswoche. ITF steht für Internationale Transportarbeiter Föderation. Der erste Aktionstag lief damals unter dem Slogan „Übermüdung tötet“. 70 bis 80 Lenkstunden pro Woche waren auch für deutsche Fernfahrer eher die Regel als die Ausnahme. Reihenweise kippten Lastzüge in den Gräben. Dagegen hilft heute moderne Technik wie der Spurhalteassistent. Mittlerweile geht es in Europa um ganz andere Probleme. Sie



Eine Mauer aus Pappkartons beschreibt in Worten die Probleme der Logistik.



In Hannover werfen Gewerkschafter für die Kameras die Mauer ein.



Mehrere grüne Banner am Boden betonen die großen Probleme der Transportbranche.

Enthüllungsjournalist **Günter Wallraff (M.)** diskutiert mit **Gewerkschaftern.**



„Gerade wir Lkw-Fahrer aus dem Osten Deutschlands brauchen den Mindestlohn. Von 1.800 Euro im Monat kann ich persönlich nur träumen.“

Klaus-Dieter Teßmer, 54, aus Neustrelitz



„Am derzeitigen Kostenwettbewerb durch Dumpingpreise der Billigkonkurrenz leiden vor allem die Unternehmen, die sich an Tarife halten.“

Mario Klepp, 40, Verdi, Berlin

heißen Billigkonkurrenz aus Osteuropa, Sozialdumping, Flucht aus den Tarifen und die Frage, ob Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden auf den Rastplätzen im Lkw verbringen dürfen.

Die nationalen, in der ITF oder der europäischen ETF vertretenen Gewerkschaften müssen nicht an den Aktionen teilnehmen, aber einige lassen sich etwas dazu einfallen. FNV Bondgenoten etwa, die niederländische Gewerkschaft der Lkw-Fahrer, hat gleich am ersten Tag zusammen mit den Kollegen der rumänischen Gewerkschaft SLT über 50 Fahrer aus Rumänien angesprochen und sie mit mehrsprachigen Handzetteln der ETF über die Sozialvorschriften aufgeklärt.

So etwas hatte der Verdi-Landesbezirk Berlin-Brandenburg für den Grenzübergang an der A 2 nach Polen geplant, aber dann kurzfristig abgesagt. „Wir haben uns in diesem Jahr für eine zentrale Kampagne in Hannover entschieden“, erläutert Bundesfachgruppenleiter Mario Klepp. Sie heißt: „Rollendes Wohnzimmer“. Das klingt mehr nach Couch-Potato als nach Gefahr im Berufsverkehr. Die „lieben Hannoveranerin und Hannoveraner“, so steht es in dem dazugehörigen Faltblatt, erfahren darin, „dass Fahrerinnen und Fahrer zum Teil über mehrere Wochen von zu Hause weg sind und in dieser Zeit auf gerade einmal fünf Quadratmetern zwischen Be- und Entladestellen, Raststätten, auf Autobahnen und Landstraßen und unter ständigem Termindruck leben.“

Klaus-Dieter Teßmer ist mit seinem neuen MAN TGX 18.440 extra aus Neustrelitz angereist, damit Interessierte einen Blick in seine Fahrerkabine werfen können. Er findet den Raum absolut ausreichend. Von den

1.800 Euro Lohn, wie es auf einem anderen Verdi-Banner steht, kann er nur träumen, wie er sagt. Aber die bis zu 300 Stunden Arbeitszeit pro Monat sind für ihn ebenfalls Realität. Er wünscht sich den Mindestlohn – und zeigt stattdessen Gewerkschaftern den Arbeitsplatz seines Dienstwagens.

Das ist auch dringend nötig. Immer offenkundiger wird, dass viele Fachsekretäre an der Basis, dort wo die Lkw-Fahrer betreut werden sollten, aus dem Bereich der Post kommen. Von den Problemen der Fahrer verstehen sie kaum etwas. Fast unmerklich hat sich der Schwerpunkt des Fachbereichs auf die Betreuung der Mitglieder aus der KEP-Branche und des stationären Lagerpersonals der Logistik verschoben – dort also, wo Betriebsräte vor Ort auf Gewerkschafts-

mitglieder treffen. Das macht auch der Auftritt von Günter Wallraff deutlich.

Der Enthüllungsjournalist hat sich zuletzt mit der Paketbranche beschäftigt. Er spricht im Kreise der Verdi-Demonstranten vor laufender Kamera des NDR über die miserablen Bedingungen in der gesamten Logistikbranche. Klepp pflichtet ihm bei. „Der unerträgliche Kostenwettbewerb findet häufig auf dem Rücken der Beschäftigten statt. Mickrige Löhne und Arbeitszeiten oberhalb der gesetzlich zulässigen Höchstgrenzen sind an der Tagesordnung.“ Dann gibt er das Kommando, mit 20 Mann die Mauer aus Pappkartons einzureißen. Es ist eine Show. Sie gibt schöne Fotos für die Presse und die Mitgliederzeitung. Im engen Takt der globalen Meldungen geht sie aber unter und an den Problemen der Lkw-Fahrer selbst ändert sie – nichts. Die Mauer in den Köpfen bleibt. ◀

WHAT LORRY DRIVERS MUST KNOW ABOUT THE WEEKLY REST



An ETF* information leaflet for professional drivers taking their weekly rest away from home.



Im nächsten Heft

Wie die niederländische Gewerkschaft FNV Bondgenoten mit einer bemerkenswerten Aktion gegen Sozialdumping vorgeht.