

Gurgiser, Fritz

Der Transit und die Berufskraftfahrer - Vom König zum Sklaven der Landstraße.

Einleitung

Der Ordnung halber sei erwähnt, dass in diesem Beitrag keine Namen genannt werden. Weil Fernfahrer unter großem Druck bis hin zum Verlust ihres Arbeitsplatzes stehen, wenn sie öffentlich über ihre heutigen Berufsprobleme reden. Dieses Faktum allein – allen Insidern seit Jahren bekannt – muss Anlass sein, nachzudenken. Wo bleibt die Fairness der Transportunternehmer ihren Mitarbeitern gegenüber? Wo bleibt das Recht auf freie Meinungsäußerung – ein elementares Grundrecht jeder funktionierenden Demokratie (vgl. Artikel 10 Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten)?

Just-in-time.

Just-in-time lautet das moderne Schlagwort der Transportwirtschaft. Um provokant zu formulieren: Sie bestellen heute, wir liefern gestern - Sie haben keinen Tag Lagerkosten in Ihrem Betrieb. Nun, ganz so weit ist es noch nicht und wird es auch nicht kommen, weil sich die Zeit nicht zurückdrehen lässt. Aber ganz knapp davor stehen wir heute.

Just-in-time - Für Sie unterwegs, steht auf den Planen der 40-Tonner. Altpapier aus Amerika über Rotterdam durch Holland, Deutschland, Österreich und Italien nach Genua. Wo es wieder verschifft wird. Sie sind nicht für uns unterwegs, sie fahren an uns vorbei. Das ist der entscheidende Punkt.

Just-in-time - täglich frisch auf den Obstmarkt. In der Nacht und den frühen Morgenstunden die Anlieferung. Oft aus über hunderte Kilometer entfernten Lagerhäusern. Wo die angebliche Frischware wochen- und monatelang künstlich frisch gehalten werden muss. Das Lager ist die von der Allgemeinheit bezahlte Straße - der Fernfahrer ist der von der Uhr und seinem Disponenten unerbittlich gejagte Transporteur.

Just-in-time - Schrott aus Westdeutschland nach Italien und als billiger Baustahl wieder zurück. Wozu die Eile, beim Schrott und billigem Baustahl, fragen sich die Anrainer und die Fernfahrer. Während neben der Autobahn leere Güterwaggons der Eisenbahn über den Brenner und zurück gezogen werden.

Just-in-time - werden italienische Pkw aus Italien nach Bayern gefahren, einen Tag angemeldet und dann wieder als deutsche Pkw nach Triest oder Genua geliefert. Denn die Araber wollen eben deutsche Fahrzeuge, sagt man uns. Interessant auch die Tatsache, dass diese nun deutschen Pkw billiger geworden sind.

Just-in-time - wird Milch aus Deutschland nach Athen gekarrt. Steht doch dort eine wunderschöne Edelstahl Joghurt Fabrik. Finanziert natürlich aus dem unerschöpflichen EU-Strukturfonds. Niemand hat bei Einreichung des Projektes danach gefragt, ob die Griechen denn tatsächlich auch die notwendige Milch für die Produktion von Joghurt haben, das dann wieder quer durch die Alpen zurückgekarrt wird.

Just-in-time - der echte Südtiroler Speck. Beim Urlaub in Südtirol fielen dem Verkehrswissenschaftler Helmut Holzapfel von der Gesamthochschule Kassel viele Lastwagen mit ausländischen Kennzeichen auf, die eine dortige Wurstfabrik ansteuerten. Sie lieferten belgische Schweinehälften, so recherchierte er, die nach weiter Reise in den Alpen veredelt und anschließend ahnungslosen Supermarkt-Kunden in Deutschland als Südtiroler Speck angedreht wurden. Natürlich kann der Süd- oder Nordtiroler Bauer mit seinen natürlichen Produktionsmethoden beim Preis nicht mithalten – billiger sind nun einmal hoch subventionierte Schweine aus Massenindustriebetrieben.

Just-in-time - werden Rinder und Schweine nach Neapel und Genua gekarrt. Zum einen hat man ebenfalls aus dem EU-Strukturfonds moderne Schlachthöfe finanziert. Es war nicht wichtig, danach zu fragen, ob denn auch Schlachtvieh vorhanden sei, um die riesigen Kapazitäten auszuschöpfen. Karrt man halt das Fleisch wieder zurück - nach Belgien, Holland, Deutschland oder Dänemark. Zum anderen müssen die Tiere, sagt der EU-Kommissar, lebend nach Afrika verschifft werden. Denn die Afrikaner haben eigene Schlachtrituale und wollen das Industrievieh selbst umbringen. Ja, und auch die Kälber - die ganz jungen

aus der Überproduktion - müssen schließlich auch noch irgendwohin gekarrt werden. Zum Töten oder Abschlachten, damit die Preise der Industriezüchter nicht verfallen. Damit es nicht umsonst ist, stützt man das noch mit der Herodes-Prämie. Früher, hat mir ein Fernfahrer erzählt, ist ihm regelmäßig schlecht geworden - beim Laden und Abladen. Vom Geschrei der Tiere, von der Brutalität, mit der man mit diesen Tieren umgeht. Er hat sich dann arrangiert und immer genug Magenbitter an Bord gehabt - im Kaufhof gleich die großen 50-er Packungen erstanden und bei jeder Gelegenheit schnell einen gekippt. Heute braucht er es nicht mehr so sehr, er sei schon so abgestumpft und ausgelaugt, dass ihm das alles egal sei. Er hat mir leid getan, im Wienerwald an der A 12 Inntalautobahn in Weer, denn seine Augen sind doch nass geworden. Allerdings, hat er gemeint, was soll ich noch mit meinen 39 Jahren? Ich muss fahren, bis ich herunterfalle - ich bin zu alt zum Aussteigen und die Familie ist ohnehin längst kaputt. Meine Frau und meine Kinder sehe ich an den Wochenenden, wo ich zum Ausschlafen nach Hause komme. Wenn ich Glück habe. Wenn ich irgendwo hängenbleibe, verbringe ich das Wochenende in meiner Koje und mit meinen Kollegen in irgendeiner Raststätte. Das Telefon ist die einzige Verbindung, die mir dann bleibt. Was soll ich mehr dazu sagen, hat er gemeint?

Nun, diese Beispiele könnte man beliebig erweitern und ergänzen. Von den Semmeln erzählen, die als gefrorene Teigkugeln von München nach Wien und dann nach Innsbruck in die Industrieöfen zum Backen gekarrt werden – auf der Straße. Über bleibt die 1000-km Semmel. Oder die Vernichtung von Obst und Gemüse, die allein im vergangenen Jahr die europäischen Steuerzahler ATS 7 Milliarden gekostet hat, wie der Europäische Rechnungshof vor kurzem (1998) festgestellt hat. Oder die Fische aus der Nordsee, die in den griechischen Lokalen als Landesspezialitäten angeboten werden usw..

Arbeitsteiligkeit – heisst das moderne Schlagwort dazu. Es wäre doch geradezu desaströs, hat ein hoher Kommissionsbeamter gemeint, wenn die Menschen nur mehr Regionalprodukte auf den Tisch bekommen würden. Desaströs ist wohl etwas ganz anderes, was dieser Beamte nie verstehen wird: Ein System, das nur

funktionieren kann, wenn Steuergelder abgezockt und Fernfahrer als Sklaven gehalten werden. Das ist der Punkt. Wenn die Kosten, die diese Arbeitsteiligkeit verursacht, nicht von den Industriebetrieben, sondern von den Klein- und Mittelbetrieben und ihren Mitarbeitern erwirtschaftet und bezahlt werden müssen.

Arbeitsteiligkeit und Warenaustausch hat es immer schon gegeben und soll und wird es immer geben. Die Aufgabe der Politik ist es, Rahmenbedingungen festzulegen, dass nicht ein paar wenige im Hintergrund agierende Aktienspekulanten wirtschaftlich vernünftige Kreisläufe dadurch außer Kraft setzen, indem sie ihre Betriebskosten auf die Allgemeinheit überwälzen. Nicht umsonst haben drei EU-Kommissare – Mario Monti, Anita Gradin und Erkki Liikanen – schon vor drei Jahren festgestellt, dass die „internationalen Transitrouten die betrugsanfälligsten Bereiche der Union sind“. Auch die Fernfahrer werden – wird nicht gegengesteuert – in diesem System unter die (eigenen!) Räder kommen.

Das große Geld?

Immer wieder wird erzählt, wie leicht und wie viel Geld mit dem Fernfahren verdient wird. Hinter den Kulissen schaut es dann doch anders aus. Wird doch ein erheblicher Teil des Monatseinkommens nicht versteuert; wird sozialversicherungspflichtig nicht erfasst. Spesen, Diäten usw. sind zwar schön - fehlen aber dann in der Pensionsbemessung. Der Fernfahrer von heute wird zum Sozialfall von morgen.

Am Beispiel Gefahrgutlenker und Professionisten (Der neue Kollektivvertrag für Arbeiter aus der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, wirksam vom 1. Juni 1999 bis 29. Februar 2000, 4. Kategorie: Gefahrgutlenker und Professionisten): Stundenlohn brutto für einen Mitarbeiter ab 20 (!) Dienstjahren ATS 92,20 (Euro 6,70). Bei 200 Monatsstunden macht das einen versicherungspflichtigen Bruttolohn von ATS 18.440,00 (Euro 1.340,09). Natürlich wurden auch die Tagesdiäten von ATS 288,00 (Euro 20,93) auf ATS 300,00 (Euro 21,80) erhöht.

Ein Mehrbetrag von täglich ATS 12,00 (Euro 0,87). Dafür bekommt man bei unseren modernen Halte- oder Tränkstellen (Autobahnraststätten) vielleicht ein kleines Packerl Kaugummi. Das ist die bittere Realität. Dafür mit 20 t Gefahrgut einen ganzen Tag unterwegs - ständig unter dem Druck der PC-Logistiker; ständig unter dem Druck, alle Gefahrgutaufgaben zu erfüllen; ständig unter dem Druck, im erhöhten Verkehrsaufkommen die eigene wie die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden. Natürlich gibt es dankenswerterweise noch ein paar Transportunternehmer, die freiwillig ein paar Schillinge über dem Kollektivvertrag bezahlen. Das ändert jedoch nichts daran, dass Berufskraftfahrer heute bei den Sozialversicherungen mit einem Schnitt von rund ATS 18.000,00 (Euro 1.308,11) beitragspflichtig gemeldet sind. Davon wird irgendwann einmal die Rente oder Pension errechnet - unschwer zu errechnen, dass die Berufskraftfahrer von heute die Sozialfälle von morgen sind.

Die Erholungs- oder Ruhezeiten.

Die EU-Sozialvorschriften verlangen eine tägliche ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 10 Stunden; mit flexiblen Regelungen jedenfalls mindestens 8 Stunden zwischen zwei Tageslenkzeiten. Allein an der Brennerstrecke wurden in den vergangenen Jahren immer wieder Lenker aus dem Verkehr gezogen, die 20, 30, 40 und sogar mehr Stunden ununterbrochen unterwegs waren. Das ist die Realität. Dabei muss angemerkt werden, dass an der Brennerstrecke im Vergleich zu anderen Strecken unter dem ständigen Druck der Bevölkerung sicher mehr kontrolliert und überwacht wird. Man stelle sich aber bloß einmal persönlich vor, mit einem Pkw 30 Stunden ununterbrochen am Limit unterwegs zu sein - bei den heutigen Verkehrsaufkommen. Denn der Lenker eines 40-Tonnners hat mit seinen Terminvorgaben kaum Möglichkeiten, sich auszuruhen. Dauernd gehetzt, ständig mit GPS überprüfbar. Auf Knopfdruck ist heute jede gut ausgerüstete Spedition oder jeder größere Transportunternehmer in der Lage, den Standort des Lkw in Sekundenschnelle europaweit zu ermitteln – Überwachung rund um die Uhr. Das

führt in der Praxis soweit, dass Lkw-Lenker bereits die Exekutive anrufen und bitten, sie wegen Lenkzeitüberschreitung aus dem Verkehr zu holen. Damit sie dann im Betrieb ein offizielles "Alibi" vorweisen können, warum sie ihren Rechtsanspruch auf die notwendige Ruhezeit wahrnehmen mussten. Denn die Alternative sind nur mehr Aufputzmittel und Alkohol, um diesen gnadenlosen Druck auszuhalten. Mit allen Konsequenzen, die damit verbunden sind: Täglich mit einem Fuß im Kriminal, mit einem Fuß unterwegs in Richtung Existenzverlust. Da nützt es nicht viel, wenn in den Betrieben die gesetzlichen Bestimmungen pflichtgemäß ausgehängt werden - für die Kontrolle durch den Arbeitsinspektor.

Angesichts der Belastungen und der Verantwortung, die diese Berufsgruppe täglich zu tragen hat, ist es ein Gebot der Stunde, für faire Entlohnung und faire Arbeits- und Ruhebestimmungen zu sorgen. Es ist ebenso ein Gebot, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Es ist allen Insidern bekannt, dass sich Unfälle mit beteiligten Lkw-Lenkern häufen, dass immer wieder stark alkoholisierte Lkw-Lenker aus dem Verkehr gezogen werden und dass sich die Situation dieser Berufsgruppe immer mehr verschlechtert. Anzugreifen ist das System im Hintergrund, das solche Auswirkungen, wie in diesem Beitrag geschildert, ermöglicht. Es wäre zu einfach und menschlich falsch, diese Berufsgruppe an den Pranger zu stellen. Wenn aus "Königen der Landstraße" im Laufe der Zeit "Sklaven der Landstraße" werden, ist der Hebel dort anzusetzen, wo dieses moderne Sklaventum entsteht. In den Vorstandsetagen der Industrie, die ihre Profite unter anderem auf dem Rücken der Lkw-Lenker in die Höhe treibt. Und in der Politik - denn die hat für Rahmenbedingungen zu sorgen, in der der Mensch mit seinem Schicksal im Mittelpunkt steht. Sonst geht dieser Irrsinn weiter; die Industrie wird dieses System weiter exzessiv betreiben - legitimerweise wegen der fehlenden politischen Rahmenbedingungen - und die Fernfahrer werden noch mehr unter die Räder kommen. Unter die eigenen, sei angemerkt.

Harmonisierung der Sonn- und Feiertagsfahrverbote.

Aktuell muss auch auf die laufenden Bestrebungen der EU-Kommission eingegangen werden, die tatsächlich versucht, nun auch noch die Sonn- und Feiertage für den Schwerverkehr zu öffnen. Im Schreiben des Transitforums vom 7. Oktober 1999 an den finnischen Ratspräsidenten Paavo Lipponen, unterzeichnet u. a. von den Bischöfen Maximilian Aichern (Linz) und Alois Kothgasser (Innsbruck), haben wir formuliert: "Der Vorschlag nimmt keine Rücksicht auf die Berufskraftfahrer, die bei ehrlicher Betrachtung längst zu Sklaven der Landstraße degradiert wurden. Die keine Chance mehr auf auch nur bescheidenes Familienleben mehr hätten; die immer mehr unter physischen und psychischen Druck geraten würden. Auch diese Berufsgruppe verdient Beachtung, verdient Respekt, Rücksicht und Menschlichkeit. Wir, die Erstunterzeichner dieses Schreibens an Sie, sehr geehrter Herr Ratsvorsitzender, sind tief betroffen über die Mißachtung der gesellschafts- und kulturpolitischen Folgewirkungen dieses Vorschlages. Wo soll dieses Europa hin - wenn Sonn- und Feiertage keinen Wert mehr haben, wenn Familien auseinander gerissen werden und wenn Mensch und Natur unter die Räder kommen?"

Diese Harmonisierung ist also aus Sicht der Berufskraftfahrer strikt abzulehnen - die Politik hat hier ganz einfach die natürlichen Grenzen der menschlichen Belastbarkeit zu respektieren.

EU-Osterweiterung.

Gedankenlos zieht die politische Karawane weiter - getrieben von den Industrielobbyisten, die nur auf Kurs ihrer Aktien sehen. Diese Aktienkurse steigen dann, wenn Menschen aus dem Arbeitsprozess geworfen werden oder im Fall der Berufskraftfahrer, wenn diese Berufsgruppe immer "billiger" wird. Unter den Lkw-Fahrern selbst herrscht bereits heute eine strenge Dreiklassengesellschaft. Oben sind die westeuropäischen Fahrer, dann kommen

die Polen und ganz unten im sozialen Gefüge die Russen und Ukrainer. Und diese Fahrer aus dem Ostblock drängen mit Dumpingpreisen auf den Markt, die um rund die Hälfte bis zu zwei Dritteln unter den eingangs geschilderten Bruttolöhnen bspw. der österreichischen Fahrer liegen. Natürlich wird mit allen Tricks gearbeitet: Westfirmen lagern den gesamten Fuhrpark und die Logistik aus und schreien lauthals nach immer mehr bilateralen Kontingenten. Wenn sie die dann bekommen haben, steht der Ostinvasion mit Billigfahrern und alten Fahrzeugen nichts mehr im Weg. Sie brauchen weder Arbeitsbewilligung, noch sonst etwas. Viele von ihnen können nicht einmal die Frachtpapiere lesen und wissen daher nicht, was sie überhaupt befördern. Wenn nun die heute bestehenden juristischen Sperren fallen, ohne die Rahmenbedingungen der Berufskraftfahrer an europäische Mindeststandards anzugleichen, wird ein Run auf die europäischen Straßennetze einsetzen: Ganze Lkw-Flotten aus den Beitrittskandidaten stehen startklar.

Es ist daher ohne Zweifel zu behaupten, dass hier schon heute in den Beitrittsverhandlungen mit diesen Kandidaten auch diese Problematik zu behandeln ist. Im Interesse der westeuropäischen Berufskraftfahrer einerseits wie auch im Interesse gerade der Ostblockfahrer. Denn auch für sie muss der Grundsatz gelten:

Faire sozialversicherungspflichtige Entlohnung und faire Arbeitsbedingungen.

Es muss Ziel sein, sich bei Entlohnung und sozialen Standards an ordentlichen Mindeststandards zu orientieren.

Ergebnisse einer Befragung von Berufskraftfahrern.

Passend zu diesen persönlichen Gesprächen und Erlebnisberichten mit und von Fernfahrern einerseits sowie der jahrelangen Kenntnis der Entwicklung des Straßengüterverkehrs andererseits wurde unlängst (Juli und August 1999) in Deutschland die angeführte Befragung durchgeführt. Mit folgenden Ergebnissen:

Überlange Arbeits- und Lenkzeiten sind an der Tagesordnung.

Übermüdung kennt fast jeder.

Nur eine Minderheit glaubt - unter den gegenwärtigen Bedingungen - den Beruf bis zum Pensions- oder Rentenalter ausüben zu können.

Sekundenschlaf und Beinahe-Unfälle sind weit verbreitet.

Daraus nur ein paar Spitzenwerte, die zum Nachdenken und Handeln aufrufen:

Nur 10 % der Berufskraftfahrer gab eine durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit von 40 oder weniger Stunden an. 41 % arbeiten zwischen 40 und 60 Stunden, 44 % arbeiten regelmäßig zwischen 60 und 80 Stunden pro Woche.

58 % der Berufskraftfahrer haben ihren Lkw zwischen 40 und 60 Stunden durch den Verkehr gesteuert; 15 % haben zwischen 60 und 80 Stunden wöchentliche Fahrleistung erbracht.

40 % der Berufskraftfahrer beantworteten die Frage, ob sie regelmäßig eine ausreichende tägliche Ruhezeit einhalten können, mit einem klaren "Nein".

Interessant auch die zurückgelegten wöchentlichen Entfernungen: 34 % fahren pro Woche unter 2000 km; 16 % zwischen 2000 und 3000 km; 30 % zwischen 3000 und 4000 km. Für 11,5 % zeigte der Tacho am Ende der Woche gar zwischen 4000 und 5000 km an.

Die Folgen.

Knapp zwei Drittel der Befragten haben das Gefühl, daß ihre Arbeitszeitbelastung eine Gefährdung der persönlichen Gesundheit und Sicherheit bedeutet; diese Gefühl verstärkt sich, je länger gefahren wird. Und mehr als die Hälfte geben an, dass sie unter den derzeitigen Bedingungen keine Chance haben, in ihrem Beruf die Rente oder Pension zu erreichen. Sie rechnen mit vorzeitiger Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit.

Zusammenfassung.

Faire Bedingungen für die Berufskraftfahrer.

Dies ist eine unserer Forderungen in der Alpenschutz-Transiterklärung. Weil die Berufskraftfahrer immer mehr unter persönlichen Druck geraten (schlechte Entlohnung, Wegfall des Familienlebens, Druck auf rechtswidriges Fahrverhalten etc.) muss auch dieses Problem fair gelöst werden. Deshalb: Korrekte und den heutigen Berufsanforderungen entsprechende sozial- und pensionsversicherungspflichtige Entlohnung, faire Arbeitszeiten und Ruhepausen etc.).

Es stimmt sehr nachdenklich, wenn man erlebt, mit welcher Leicht- und Sorglosigkeit über diese menschlichen, sozialen und familiären Probleme hinweggegangen wird. Es stimmt vor allem nachdenklich, wenn man in die Zukunft dieser Berufsgruppe schaut. Am Ende würde wohl die freie Fahrt auf den Transeuropäischen Netzen (TEN) an 365 Tagen im Jahr stehen – mit dem Lkw-Führerhaus als Haupt- oder gar Familienwohnsitz.

Aus meiner Sicht besteht dringender politischer Handlungsbedarf. Es geht ganz einfach nicht an, immer mehr zu verlangen, immer mehr Risiko auf den Rücken der Berufskraftfahrer zu verlagern und auf den Menschen hinter dem Lenkrad keine Rücksicht mehr zu nehmen. In einem künstlich erzeugten und dadurch ständig steigenden Verkehrsaufkommen ist es unabdingbar, die von uns verlangten fairen Rahmbedingungen umzusetzen und auf einen Standard zu verankern, der zeitgemäß ist:

Genügend Ruhe- und Pausenzeiten, klare Wochenend- und Feiertagsregelungen und eine versicherungspflichtige Bezahlung, die der hohen Verantwortung dieser Berufsgruppe entspricht.

Wer die umfangreichen Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer in nahezu allen anderen Branchen kennt, darf nicht zögern, diesen Standard auch dieser Berufsgruppe angedeihen zu lassen.

Dieser Beitrag stellt nur die Spitze eines Eisberges dar. Er soll dazu beitragen, Verständnis für die Sorgen und Probleme der Berufskraftfahrer zu schaffen und soll vor allem dazu beitragen, die verantwortlichen politischen Entscheidungsträger aufzurütteln. Er soll aber auch und gerade in den eigenen Reihen dazu beitragen, im Berufskraftfahrer nicht den Verursacher der Transitproblematik zu sehen. Auch der Fernfahrer ist zunächst ein Mensch wie du und ich, der unter schwierigsten Bedingungen seiner Arbeit nachkommt. Wir sind ihm menschlichen Respekt und nicht falsche Schuldzuweisung schuldig.

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei meinen langjährigen Gesprächspartnern – den Highway-Cowboys – wie sie sich gerne oft sehen. Wenn sie von vergangenen Zeiten träumen. Weil wir uns näher gekommen sind und weil wir uns respektieren. Auf der einen Seite die Anrainer, denen Tag für Tag mehr an Lebensqualität genommen wird und auf der anderen Seite die Berufskraftfahrer, die nur ihrer Arbeit nachkommen. Die nicht Täter, sondern Opfer eines Systems geworden sind, das wirtschaftlich und sozial nicht mehr begründbar ist.

Fritz Gurgiser, Obmann
www.transitforum.at

Gurgiser, Fritz: Der Transit und die Berufskraftfahrer. Vom König zum Sklaven der Landstraße, in: Transitforum Austria Tirol (Hg.): Am Brenner für die Alpen. Tatort Brenner. Bd.2. Innsbruck 2000, 85-94

