



Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft



Soziale Bedingungen in der Logistik in Europa

Bericht zur Fachkonferenz am 09. Mai 2019 in der Friedrich-Ebert-Stiftung Berlin



Foto: Laurin Schmid

Der Europäische Binnenmarkt gilt nicht nur für Waren, Dienstleistungen und Kapital, auch die Arbeitnehmerfreizügigkeit ist einer der wichtigsten Grundfreiheiten der Europäischen Union. Sie bietet Chancen für Arbeitnehmer_innen, die auf der Suche nach neuen, besseren Arbeitsmöglichkeiten bereit sind dorthin zu ziehen, wo ihnen diese angeboten werden. Die Arbeitsmigration ist ein völlig selbstverständlicher und notwendiger Prozess in einem großen Wirtschaftsraum. Wer von A nach B zieht, um dort zu arbeiten, soll dort nach den geltenden Bestimmungen von B entlohnt und behandelt werden. Das ist im Normalfall eigentlich selbstverständlich. Die Entwicklungen der letzten zehn und mehr Jahre haben jedoch gezeigt, dass es „Grauzonen“ und „Sonderfälle“ gibt in denen dieses Prinzip unterlaufen wird. Mit den sogenannten „Entsendungen“ wird oft die prekäre Situation der Arbeitnehmer_innen ausgenutzt, es werden Regelungen missbraucht und Arbeitnehmer_innen um einen fairen Lohn geprellt und betrogen. Die europäische Entsenderichtlinie und ihre Regelwerke werden viel zu oft missbraucht. Und dabei sind in ihr die mobilen Beschäftigten der Logistikbranche nicht einmal erfasst, insbesondere im Straßenverkehr. Für sie sind die sozialen und Arbeitsbedingungen oft noch haarsträubender. Die Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr sind in Europa ein großes Problem. Es gibt



With financial support from the European Union

einen unerbittlichen Wettbewerb um Aufträge. Leidtragende sind die Beschäftigten, die mit zunehmend prekären Arbeitsbedingungen konfrontiert werden. Mit der Einrichtung von Briefkastenfirmen in anderen Ländern versuchen Unternehmen die Sozial- und Qualitätsstandards der Länder zu umgehen, in denen die Dienstleistung erbracht wird.

Bereits in den letzten Jahren waren die schlechten Bedingungen im Straßengüterverkehr der Ausgangspunkt für verschiedenste gewerkschaftliche Initiativen in Europa, aber auch weltweit. Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB), die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und auch die Friedrich-Ebert-Stiftung beschäftigten sich mehrfach zu Themen des „Fair Posting“, der „Fair Migration“ oder zum „Mobility Package“ der Europäischen Union.



Foto: Laurin Schmid

Die sozialen Bedingungen in der Logistik in Europa waren das Thema einer Fachkonferenz am 09. Mai 2019, einer Kooperation von der Europäischen Verkehrs-Akademie (EVA), von ver.di, der ETF und der FES. Dabei sollten die Arbeits- und Tarifbedingungen der Beschäftigten der Logistik unter die Lupe genommen und ein Blick auf die jeweils nationale Situation in verschiedenen europäischen Ländern und die Auswirkungen der offenen Märkte geworfen werden. Ziel ist es dazu beizutragen, die unübersehbaren Ungerechtigkeiten und die schlechten Arbeitsverhältnisse im Sinne eines sozialen Europa zu bekämpfen und auszumerzen.

Effektivere Kontrollen gefordert

Das gleichnamige EU-Projekt „Soziale Bedingungen in der Logistik in Europa“ hat dazu viel Material und Erfahrungswissen zusammengetragen, dessen Ablauf und Ergebnisse im Laufe der Konferenz vorgestellt wurden.

Gemeinsam mit der ETF ist ver.di seit Jahren aktiv, um auf der europäischen und nationalen Ebene dem grenzenlosen System der Ausbeutung von Beschäftigten Einhalt zu gebieten. Der Erhalt von sozial- und tarifvertraglich geschützten Arbeitsplätzen in der Logistikbranche ist das Ziel des gewerkschaftlichen Handelns. Um einen Überblick und länderübergreifend ein aktuelles Bild über die sozialen Be-

dingungen in der Logistik in Europa zu bekommen, hat ver.di gemeinsam mit der ETF und der EVA ein Projekt beim Europäischen Sozialfonds beantragt das seit Dezember 2017 läuft und nun mit der Abschlusskonferenz beendet wird. Es wird erhofft, dass die Ergebnisse des Projektes in die zukünftige Arbeit der EU-Parlamentarier einfließen.

Über den Projektzeitraum von 18 Monaten standen Mittel zur Verfügung, um die Lebens-, Arbeits-, Einkommens- und Tarifbedingungen der Beschäftigten der Logistik, und dabei insbesondere im Straßengüterverkehr, in verschiedenen europäischen Ländern zu untersuchen. Auch Gewerkschaften aus anderen Ländern, unter anderem aus Belgien (ACV-Transcom und BTB-ABVV) und Dänemark (3F), arbeiteten an dem Projekt mit.

Der Blick auf die jeweils nationale Situation in insgesamt neun Ländern einerseits und die Betrachtung von Verknüpfungen und Wechselwirkungen, die es in der Transportbranche durch die offenen Märkte andererseits gibt, stellten das besondere und Neue an dem Projekt dar.



Foto: Laurin Schmid

Auf die Frage wo in den jeweiligen Grenzgebieten Lohndumping und Tariffucht begangen wird, lässt sich sagen: Je nach Standort ändert sich hier die Perspektive. Aus deutscher Sicht sind die Briefkastenfirmen in östlicheren EU-Staaten ein Problem. Aus Sicht der niederländischen oder dänischen Gewerkschaften sind es Briefkastenfirmen in Deutschland, die dazu dienen, Tariffucht zu begehen. Das Projekt umfasst die Aufarbeitung nationaler und europäischer gesetzlicher Rahmenbedingungen, Situationsbeschreibungen der Branche sowie auch die Untersuchung der konkreten Arbeitsbedingungen der Beschäftigten. Nach umfangreicher Datenerhebung mit Fragebögen an Unternehmer, Betriebsräte und



Foto: Laurin Schmid

Gewerkschafter folgten Workshops zu den nationalen Gegebenheiten und Experteninterviews. Die Workshops orientierten sich an den jeweiligen Grenzregionen. Der erste Workshop fand mit den niederländischen, belgischen und französischen Kolleg_innen der ver.di statt, der zweite mit den dänischen Kolleg_innen und der dritte Workshop mit den Kolleg_innen aus Österreich, der Slowakei, Tschechien und Polen.

Über 500 Rückläufer kamen zusammen. Die Studie habe den Ver.di-Verantwortlichen in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf aufgezeigt. So wurde zum Beispiel deutlich, dass die deutsche Logistikbranche im westeuropäischen Vergleich die geringste Tarifbindung hat. In den Niederlanden und Belgien seien 80 bis 90 Prozent der Betriebe tarifgebunden, in Dänemark und Österreich sei die Quote ähnlich hoch. In Deutschland aber liegt gerade einmal ein Prozentsatz von 20 bis 30 aus. Um der Tariffucht einen Riegel vorzuschieben, baut die Gewerkschaft auch auf einen europäischen Mindestlohn. So lasse sich das extreme Gefälle angleichen – von rund 12 Euro in Luxemburg bis nicht einmal zwei Euro in Bulgarien. Deutschland ist mit aktuell 9,19 Euro im oberen Drittel. Der Betrag ist jedoch immer noch nicht existenzsichernd. Die Tendenz zur Gründung von Scheinfirmen hängt also auch mit niedrigeren Löhnen im jeweiligen Nachbarland zusammen. So sei Deutschland ein beliebtes Land für Ansiedlungen

dänischer oder niederländischer Firmen, während polnische Flottenbetreiber gern in die Ukraine ausweichen.



Foto: Laurin Schmid

Auch wenn das Projekt zu Ende ist, ist die Problemlage, um die sich gekümmert wurde, noch nicht behoben. Verdi-Bundesfachgruppenleiter Stefan Thyroke gab bekannt, dass im nächsten Schritt die Studie erweitert und Länder wie Spanien, Italien, Schweden, die Slowakei, Ungarn und Rumänien einbezogen werden sollten. Ebenso fordert ver.di einen deutlichen Ausbau der mobilen Kontrollen um gegen die Ausbeutung im Straßengüterverkehr vorzugehen.

Für Fairness im Transport!

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der sozialen Bedingungen in der Logistik in Europa leistet auch der ETF, dessen Strategie für fairen Transport in Europa von Inga-Lena Heinisch, politische Assistentin in der Sektion Straßengütertransport des ETF, vorgestellt wurde. Die ETF vertritt mehr als 5 Millionen Transportbeschäftigte aus über 230 Transportgewerkschaften und 41 europäischen Ländern in Sektoren wie Eisenbahn, Kraftverkehr, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, zivile Luftfahrt, etc. Mission ist es die Interessen der Beschäftigten aus Transport und Fischerei auf europäischer Ebene zu vertreten sowie zu verteidigen und dabei die besten sozialen Rechte, Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erreichen.

In den letzten zwei Jahren war ETF besonders aktiv mit der Kampagne „Fair Transport Europe“ gegen Sozialdumping im Europäischen Verkehrssektor. Die Zielsetzung war es, sich für verbesserte Beschäftigungsbedingungen im Verkehr aktiv einzusetzen und Bewusstsein dafür zu schaffen, da der Sektor so nicht nachhaltig ist und verändert werden muss. Ausbeutung, unlauterer Wettbewerb und ungleiche Behandlung sind inakzeptabel. Man müsse für gute Arbeitsplätze für Transportbeschäftigte und sichere, zuverlässige Dienste sorgen. „Fair Transport Europe“ soll bei der EU-Kommission erreichen, dass europaweit Maßnahmen durchgesetzt werden, die den Beschäftigten im Verkehrsbereich gute soziale Bedingungen und faire Löhne garantieren. Highlight und Abschluss der Kampagne war eine große Aktionswoche Ende März 2019, wo 130 Aktionen in ganz Europa stattfanden, um auf das Thema aufmerksam zu machen. Weiterer Erfolg war die ETF-Demonstration am 27. März 2019, bei der etwa 2500 Menschen aus 65 Gewerkschaften und 28 Länder in Brüssel gemeinsam für fairen Verkehr in Europa demonstrierten.



Foto: Laurin Schmid

Des Weiteren setzten die Gewerkschaften der ETF den Plänen der EU-Kommission zu einem Mobilitätspaket Widerstand entgegen und benannten die Defizite der Pläne für Fahrpersonal und Wettbewerb. Die Vorschläge der EU-Kommission schaffen eine Schieflage von Arbeits- und Freizeit und fördern niedrige Entlohnung. Um auch öffentlich auf die Missstände aufmerksam zu machen, fanden mehrere Demonstrationen europaweit statt. Im Einsatz für ein faires Mobilitätspaket war Schwerpunkt in den letzten Jahren vor allem die Lobbyarbeit. Treffen mit verschiedenen Politiker_innen, aber auch

die Teilnahme an Abstimmungen im Europäischen Parlament stellten wichtige Aufgaben dar. Sobald die Verhandlungen wiederaufgenommen werden, geht auch hier die Arbeit weiter.

Im Rahmen des europäischen Sozialdialogs steht insbesondere das ETF-IRU Arbeitsprogramm 2019-2020, welches Verbesserung einer fairen und effizienten Durchsetzung im Straßentransport, Digitalisierung, neue Mobilitätsmuster und eine Richtlinie zur Kraftfahrerausbildung vorsieht. Auch der Fahrer_mangel, das Image und die Anwerbung im Kraftverkehr soll angegangen werden. Am 7. Mai 2019 nahm ETF bereits Stellung und setzte sich für die Schaffung eines Netzes von sicheren und geschützten LKW-Parkplätzen in Europa ein.



Foto: Laurin Schmid

Zünftige Pläne sind zum Einen ein Projektantrag bei der GD Beschäftigung mit Thema Gewerkschaften und Fahrer_innen für sicherere Straßen in Europa. Zum Anderen soll zusammen mit der ITF im Bereich Sozialdumping im Straßengüterverkehr gearbeitet werden.

Barbara Kauffmann, Generaldirektion der Beschäftigung der Europäischen Kommission, berichtete im Laufe der Konferenz über die Aufgaben der Europäischen Kommission zur Unterstützung guter Arbeitsbedingungen in Europa. Betont wurde hierbei vor allem das bereits erwähnte Projekt „Soziale Bedingungen in der Logistik in Europa“, welches durch die EU finanziert wird. Auch der europäischen rechten, sozialen Säule wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Der Europäischen Kommission ist die Problematik bekannt, dass im Zusammenhang mit dem Wandel in der Arbeitswelt und durch die veränderten Arbeitsbedingungen neue Herausforderungen für die Arbeitnehmer_innen bestehen. Besonders auffällig ist der zunehmende Anteil an Selbstständigen bzw. Arbeitnehmer_innen in atypischen Beschäftigungsverhältnissen. Die in den Mitgliedsstaaten unterschiedlichen Herausforderungen und Folgen infolge dieser Krise waren auch der Grund dafür, dass die Säule ins Leben gerufen wurde. Barbara Kauffmann spricht dabei bereits von einem Erfolg, auch wenn man weiß, dass noch viel gemacht werden muss. Die Säule besteht aus 20 Rechten und Grundsätzen, deren Ziele es ist Zugang zum Arbeitsplatz, Sozialschutz, faire Arbeitsbedingungen und Integration zu schaffen. Doch die Umsetzung sei nicht nur Aufgabe der Kommission, sondern ein Projekt für alle.

Thematisiert wurde auch die neue Richtlinie, die ins Leben gerufen werden soll, um das Arbeitsrecht zu modernisieren und an die neuen Arbeitsverhältnisse durch transparentere und verlässlichere Arbeitsbedingungen anzupassen. Die Richtlinie sieht vor, dass Arbeitnehmer_innen frühzeitig ausreichende Informationen zu den Arbeitsbedingungen erhält. Eine neue Regelung in der Richtlinie sieht vor, dass auch wenn man in einem anderen Mitgliedsstaat arbeitet, der Beschäftigte vor seiner Abreise die nötigen Informationen über die Arbeitsbedingungen vor Ort erhält. Bisher wurde eine vorläufige Einigung zwischen Parlament und Rat erzielt. Am 13. April 2019 wurde die Richtlinie vom Parlament gebilligt, im Juni muss der Rat sie dann beschließen und dann geht es noch um die Veröffentlichung im Amtsblatt. Bis sie in die Praxis umgesetzt wird, dauert zwar noch, da die Mitgliedstaaten drei Jahre Zeit zur Umsetzung haben, dennoch wird die Richtlinie als ein wichtiger Fortschritt wahrgenommen.

Neben dem Austausch von Erfahrungen und Forderungen der Fahrer_innen in Europa im Rahmen einer Podiumsdiskussion, wurden während der Konferenz auch Videobotschaften von vier Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlamentes zur politischen Gestaltung der Rahmenbedingungen in Europa ausgestrahlt. Unter anderem bedankte sich der SPD-Europaabgeordnete Ismail Ertug mit einer kurzen Botschaft für die Unterstützung der Gewerkschaften. MdEP Ertug berichtete, dass sich die Positionen der Gewerkschaften in fast allen Punkten durchsetzen konnten: Es wird keine Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten geben und Fahrer_innen bekommen das Recht, zumindest alle vier Wochen zu ihren Familien zurückzukehren. Für Kleintransporter besteht zukünftig Tachographenpflicht und Briefkastenfirmen können von nun an wirksam bekämpft werden. Einziger Kritikpunkt war der eingegangene Kompromiss bei der Entsenderichtlinie.

Der Alltag auf Europas Straßen ist kein Zuckerschlecken

So wie die Vorschläge der EU-Kommission im Mobilitätspaket aussehen, das derzeit im Europäischen Rat und EU-Parlament verhandelt wird, ist für die Gewerkschaften nicht erkennbar, dass sich die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Lkw- und Busfahrer_innen grundsätzlich verbessern würden. Denn leben möchte man in einer menschenwürdigen Unterkunft, außerhalb des Lkw. Oft ist dies jedoch die Lage auf den Straßen Europas. Michael Wahl, Koordinator beim DGB Projekt „Faire Mobilität“, berichtete diesbezüglich von einem Vorfall, der auch in der Öffentlichkeit besonders viel Aufmerksamkeit erhalten hat. Die Rede ist von Lkw-Fahrern aus den Philippinen, denen keine Unterkunft im Arbeitsvertrag zugesichert wurde, stattdessen 18 Monate lang in Doppelbesetzung im Lkw lebten. Mit null Tagen Urlaub, über zwei Jahre getrennt von der Familie arbeiten sie für einen geringen Lohn von 375 Euro im Monat. Zu zweit mussten sie in einer Fahrerkabine arbeiten, schlafen, kochen. Erst als die niederländische Gewerkschaft FNV und das DGB-Projekt Faire Mobilität auf sie aufmerksam geworden sind, wurden den Lkw-Fahrer_innen bessere Unterkünfte zugeteilt. Seitdem betreuen die Gewerkschafter_innen die Männer in Deutschland. Dies ist jedoch kein Einzelfall: auf Europas Straßen sind zigtausende Menschen wochen- und monatelang sehr ähnlich unterwegs. Bestätigt haben dies über 3000 FahrerInnen, mit denen sich die Mitarbeiter_innen von „Faire Mobilität“ seit Mitte 2017 auf deutschen und grenznahen Parkplätzen und in deren Heimatsprachen unterhalten haben. Mit Hilfe des vielsprachigen Beratungsnetzwerks von „Faire Mobilität“ werden Lkw-Fahrer_innen auf Raststätten über ihre Arbeits- und Sozialrechte in Deutschland aufgeklärt. Das Projekt wird in Kooperation mit ver.di und anderen, europäischen Gewerkschaften durchgeführt. Im Vortrag über das DGP-Projekt spricht Michael Wahl auch über die Bedingungen und Probleme auf den Straßen in Europa. Allgemeine Probleme im internationalen Straßenverkehr sind vor allem komplizierte Konstrukte durch viele involvierte Parteien in der Auftragsvergabe.



Foto: Laurin Schmid

Mithilfe des Projektes konnten bei 60 Aktionen in zwei Jahren in Deutschland und dem Grenzgebiet bereits über 3000 LKW-Fahrer_innen in ihrer Muttersprache angesprochen und informiert werden. Auch die Netzwerkarbeit mit nationalen und internationalen Partnern wie ver.di, Kraftfahrerkreise, niederländische FNV, dänische 3F, polnische Solidarnosc sowie Kontakte nach Slowenien, Tschechien

und Rumänien stellen Erfolge dar. Es wurden umfangreiche Informationen zu Problemen der Beschäftigten gesammelt und Beratungsangebote und Probleme publik gemacht - bei Fahrern selbst und auch in den Medien. Weiterer wichtiger Bestandteil war die Unterstützung der Lobbyarbeit des DGBs in Bezug auf die EU-Reformpakete zur Entsenderichtlinie und dem „Mobility Package“.



Foto: Laurin Schmid

Aktuell in Arbeit ist unter anderem die Einklage des Mindestlohns für Fahrer_innen mit tschechischem Arbeitsvertrag. Auch weitere Fälle aus der Beratungsarbeit werden geprüft. Dringender Handlungsbedarf auf europäischer Ebene ist offensichtlich, um das grenzüberschreitende Tagelöhnertum zu bekämpfen. Als wichtigsten Schritt sieht der DGB deshalb grenzüberschreitende, zwischen der Exekutive der Mitgliedstaaten koordinierte Kontrollen.

Im Resümee und mit Blick auf die Zukunft des Straßengütertransports konstatierte die stellvertretende ver.di Vorsitzende Andrea Kocsis, dass ein großes Problem weiterhin darin besteht, dass nichts der erreichten Aktionen und Projekte verbindlich oder rechtlich ist. Auf europäischer Ebene muss daher mehr getan werden. Speziell in Deutschland sind die Tarifverhandlungen zukünftiges Ziel von ver.di. Dabei soll der Mindestlohn auf mindestens 12 Euro gesteigert und gesichert werden, damit er wenigstens Ansatzweise existenzsichernd ist. Verbesserungen der Parkplatzanlagen sind des Weiteren nötig. Insbesondere Deutschland als Transitland muss in dieser Angelegenheit stärker voranschreiten, aber auch in ganz Europa sind Verbesserungen und Veränderungen der Arbeitsbedingungen nötig. Es muss dafür gesorgt werden, dass alle Regelungen wie Ruhezeit sowie alle weiteren Regelungen die im „Mobility Package“ enthalten sind eingehalten werden. Der Appell bleibt also: man müsse sich stärker organisieren. Hierbei kommt die Frage der verstärkten internationalen Zusammenarbeit ins Spiel. Bereits an der Konferenz lässt sich dessen Effizienz und Wichtigkeit erkennen, und zum Vernetzen hat diese Veranstaltung auch gut gedient.



Foto: Laurin Schmid