



*Wir bewegen etwas!*

# KCD

## **Kraftfahrer-Clubs Deutschland e.V.**

von

**Ingo Schulze  
Sylvia Steinbach-Schulze  
Adam Zdeb**

# **GEDANKEN ZUR BRANCHE**

[www.kraftfahrerclubsdeutschland.de](http://www.kraftfahrerclubsdeutschland.de)



## **Inhalt**

- 1. Gedanken zur Branche**
- 2. Die Medien und der Transportsektor**
- 3. Der Straßentransportsektor in der Europäischen Union**
- 4. Warum eine neue Gewerkschaft**
- 5. Was muss sich ändern?**
  - Arbeitszeiten**
  - Lohn**
  - Urlaub und Freizeit**
  - Gesetzliche Schulungen und der sich immer wiederholende Neuantrag des Führerscheins**
  - Lebensbedingungen**
  - Steuern und Sozialversicherung für ausländische Unternehmen**
- 6. Ein Wort zum Schluss**
- 7. Impressum**

## 1. Gedanken zur Branche

Die Transportbranche ist seit ca. 25 Jahren ein rechtsleerer Raum. Gesetze und Verordnungen, die es gibt oder die in den Jahren erlassen wurden, werden nicht befolgt oder gekonnt umgangen. Das betrifft Gesetze zur Sicherheit im Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten) genauso, wie das Arbeitszeitgesetz und nun auch das Mindestlohngesetz.

Das es so ist, liegt in vielen Fällen nicht immer nur an den Arbeitgebern.

Während anfangs viele Fahrer zu „jeder Schandtat“ bereit waren, ist es heute für die Unternehmer eine Selbstverständlichkeit, dass die Fahrer ihr Verhalten nicht ändern.

Doch ganz so ist es wohl nicht mehr. Denn bei vielen Fahrern findet ein Umdenken statt.

Es sind immer weniger Fahrer bereit, gegen bestehende Gesetze zu verstoßen oder sich durch nicht enden wollende Arbeitszeiten und niedrige Löhne ausbeuten zu lassen. Aus diesem Grund sind immer weniger junge Menschen bereit, den Beruf des Kraftfahrers zu ergreifen bzw. wollen immer weniger Fahrer in diesem Beruf verbleiben. Sie kämpfen nicht, sie fliehen.

Da sich deutsche Kraftfahrer kaum organisieren lassen, ist ein ordentlicher Arbeitskampf so gut wie unmöglich. Die bestehenden Gewerkschaften haben aber auch nicht den Eindruck hinterlassen, dass sie wirklich an einer Branche interessiert sind, die man in den normalen Geschäftszeiten nicht erreichen kann. Flexibilität ist bei vielen Funktionären dahingehend kaum vorhanden.

Auch solche Tarifverhandlungen, wie zu Letzt bei DHL, fördern nicht gerade den Beliebtheitsgrad von Verdi und Co. bei den Fahrern. Diese Verhandlungen waren eher eine Kapitulation als ein Erfolg, zumindest für die outgesourcten Paketzusteller.

Viele Fahrer halten sich heute für „Einzelkämpfer“, von denen jeder glaubt, er habe gegenüber seinem Chef die für sich besten Konditionen ausgehandelt.

Ist dann doch mal ein Fahrer, der sich gegen die Willkür der Unternehmer oder Disposition wehrt, wird ihm mit scheinheiliger Begründung gekündigt. Da heißt es dann zum Beispiel: „...Kräftemessen mit der Dispo...!“. Des Weiteren werden Fahrern Arbeitsverträge zur Unterschrift vorgelegt, die alles andere, als gesetzeskonform sind. Das betrifft auch Firmen, die bei Verdi auf der „Top-Ten-Liste“ der attraktivsten Firmen stehen.

Viele Firmen unterbinden die Bildung eines Betriebsrates und/oder stellen Fahrer, die einer Gewerkschaft angehören, gar nicht erst ein. Bei Einstellung ist in Fragebögen unerlaubterweise die Frage nach Gewerkschaftszugehörigkeit.

In den neunziger Jahren fühlten sich viele Fahrer von der ÖTV im Stich gelassen. Mit dem Zusammenschluss zu Verdi wurde diese Situation nicht besser. Immer mehr Fahrer traten aus der Gewerkschaft aus und sind heute auch kaum noch für eine Gewerkschaft zu gewinnen. Aus dieser Unzufriedenheit heraus gründete sich Anfang der neunziger Jahre eine neue Gewerkschaft: die GKD.

Die GKD ist eine sehr kleine aber doch unabhängige Gewerkschaft. Leider tut sie so gut wie nichts dafür, dass sie für die Fahrer bekannter und interessant werden könnte. Ein großer Teil der Fahrer hat noch nie etwas von der GKD gehört. Sie halten an ihren alten Strukturen fest und lassen auch keinen „Frischen Wind“ zu.

Aus der GKD spaltete sich später eine Gruppe unzufriedener ab und gründete noch eine Gewerkschaft die sich dem skandalumwitterten CGB anschloss: die KFG.

Die KFG hat heute eher mit sich selbst zu tun und ist kaum in der Lage, die Fahrer wirklich zu vertreten. Der Bundesvorsitzende ist FDP-Mitglied und wollte sich vor einigen Jahren in den niedersächsischen Landtag wählen lassen. Hier stellt sich die Frage, ob er in dieser Partei überhaupt in der Lage ist, Fahrer objektiv zu vertreten.

In den letzten Jahren bildeten sich verschiedene Gruppierungen in Form von Vereinen. Diese allerdings werden von vielen Fahrern nicht ernst genommen. Es geht sogar soweit, dass die Arbeit der Vereine in den Sozialen Medien verhöhnt und die Verantwortlichen beschimpft werden. Das ist wohl so gewollt, wenn nicht sogar gefördert!

So sind wir in einer schier aussichtslosen Situation. Niemand will mehr so richtig an das „Heiße Eisen“ Kraftfahrer heran!

## 2. Die Medien und der Transportsektor

Während man in den Medien und der Öffentlichkeit in den siebziger und auch noch in den achtziger Jahren vom „König der Landstraßen“ sprach, hat sich der Ton gegenüber der Branche Straßentransport in den neunziger Jahren gravierend verändert. Das nach der Öffnung des Ostens ruckartig gestiegene Aufkommen von Gütertransporten auf der Straße hat die Verkehrspolitik bis heute völlig überfordert.

Instandhaltung der Autobahnen und Fernstraßen, Inbetriebnahme neuer Straßen, steigender Verkehr in Städten, vor allem in Ballungsgebieten sowie die Schaffung ausreichender Parkflächen, alles hinkt hinter dem immer weiter steigenden Lkw-Verkehrsaufkommen hinterher. Eine Besserung ist nicht in Sicht.

Mit der plötzlich wachsenden Branche war für die Medien und der Politik schnell ein Schuldiger gefunden, der den „freien Bürger an der freien Fahrt“ (s.BILD) hindert.

Die Berichterstattung der Medien nahm nun Ausmaße an, die bis weit unter die Gürtellinie gingen. Da wurde die Fahrerschaft von der BILD ungestraft als „potenzielle Mörder“ betitelt. Es wurden in manchen Zeitschriften Fotos gestellt (!) und veröffentlicht, die LKW-Fahrer bei angeblichen Verstößen zeigten usw.

Nicht einmal ist irgendwo zu lesen, dass es bei dem steigenden Güterverkehrsaufkommen eben NICHT daran liegt, dass wir nur gerne LKW fahren, sondern dass einzig und allein das Konsumverhalten der Bürger (z.Bsp. Interneteinkauf) und die Industrie an dieser Situation schuld sind! Fortschritt hat eben seinen Preis und Service am Kunden erst Recht!

Die in den letzten Jahren von verschiedenen Vereinen organisierten Protestaktionen fanden allenthalben mal in den kommunalen Medien Beachtung. Ansonsten wurden sie mehr oder weniger totgeschwiegen. Dadurch erfuhren auch viele Fahrer erst sehr viel später oder gar nichts davon. Allerdings gibt es seit einiger Zeit, seit der Einführung der Kabotageverordnung und der Arbeitnehmerfreizügigkeit, doch öfters mal Berichte über die teils haltlosen Zustände in der Branche. Das aber wird nur interessant, wenn man skandalheischend berichten kann. Objektivität ist da nur sehr selten eine Stärke der Medien.

Und so hat sich ein Bild des Berufskraftfahrers in der Bevölkerung gebildet, in dem die gesamte Berufsgruppe kriminalisiert wird.

Die Fahrer fühlen sich auch hier wieder allein gelassen und schotten sich ab. Sie ziehen sich in ihre eigene Welt zurück, in der sie die wichtigsten Menschen der Welt sind, einen Traumberuf ausüben und sich selbst alles schön reden!

### 3. Der Straßentransportsektor in der Europäischen Union

Seit dem Übergang der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) zur Europäischen Union (EU) setzen die europäischen Politiker, allen voran die Deutschen, auf „Öffnung des Marktes“, „freien Warenverkehr“ und „Liberalisierung des Transportwesens“. Ungeachtet der großen sozialen Unterschiede zwischen Ost- und Westeuropa wird dieser Vorgang entgegen den mittelständischen Verbänden und den Gewerkschaften vorangetrieben. Der Arbeitsmarkt verschiebt sich immer weiter nach Osteuropa. Hier ist die Politik der Lobby hörig. Billig transportieren ist die Devise, koste es was es wolle! Und es kostet etwas: es gibt in Dänemark mittlerweile ca. 10000 arbeitslose Kraftfahrer, in den Niederlanden sind es ca. 5000 und Belgien ca. 4000. Alle ersetzt durch osteuropäische Billigarbeitskräfte. Aber auch in Deutschland wird immer mehr ausgeflaggt und es gab auch schon Fälle, wo deutsche Fahrer durch osteuropäische ausgetauscht wurden. Benutzt wird dazu der selbstgemachte „Fahrermangel“. Leittragende sind dann die Länder und Kommunen, die keine Steuern und Sozialbeiträge mehr kassieren aber die Arbeitslosen trotzdem versorgen müssen. Darum nämlich kümmert sich die EU dann nicht mehr!

Aber, um EU-Verordnungen und Regelungen zu umgehen, schreckt man nicht einmal vor kriminellen Machenschaften zurück und dafür scheint sich in der EU niemand wirklich zu interessieren.

Es findet eine Liberalisierung ohne Harmonisierung statt. Das ist ja wohl auch nicht gewollt. Denn Firmen wie DHL und Schenker, in denen der deutsche Staat Anteilseigner ist, drängen am lautesten auf Liberalisierung, dass das Aus für sehr sehr viele westeuropäische mittlere und kleine Firmen bedeuten würde. Schon jetzt haben viele von ihnen aufgeben müssen.

Es gibt Richtlinien und Verordnungen, die aber leider von den EU-Ländern nicht wirklich umgesetzt und wenn dann nur sehr unzureichend kontrolliert werden. Das hat in den vergangenen Jahren zu offenen Protesten verschiedener Fahrergruppierungen in Europa geführt. Seit 2012 haben sich an diesen Protesten auch die Kraftfahrer-Clubs Deutschland e.V. aktiv beteiligt und auch selbst Kundgebungen organisiert. 2014 haben die KCD e.V. dann auch die bis dahin größte Aktion organisiert: unter dem Motto „Together Now- The United Voice Of The European Truck Driver!“ fanden Proteste in 7 EU-Ländern branchenübergreifend statt, jeder in seinem Land, jeder vor seinem Parlament. In Berlin fand die Kundgebung vor dem Brandenburger Tor statt. Es beteiligten sich S-Bahner und Taxifahrer aus Berlin, Fordarbeiter aus Köln, Kollegen von Amazon waren anwesend und auch Kräfte aus dem Pflegedienst. Wer nicht anwesend war, waren die Gewerkschaften der Kraftfahrer!

Die GKD interessiert sich nicht für die EU. Die KFG hat die Forderungen an die EU von den KCD e.V. kopiert und wollte sie als eigene „verkaufen“. Als der „Fernfahrer“ das aufgedeckt hat, haben sie sogar mit gerichtlichen Schritten gedroht. Aber an den Protesten haben sie sich auch nicht beteiligt! Und Verdi hat 2013 Gespräche mit den Organisatoren der Proteste kategorisch abgelehnt. Sie haben lieber ein Bündnis mit dem BGL geschlossen. Ihre Art etwas für die Fahrer zu erreichen, wäre am Verhandlungstisch. Das Ergebnis dieser Verhandlungen: die EU-Kommission drängt weiter auf Liberalisierung.

Da die Teilnahme der Gewerkschaften an den Protesten fast ganz fehlte, blieb auch die Zahl der teilnehmenden Fahrer verhältnismäßig gering. Die Vereinigungen allein haben es nicht geschafft, einen Großteil der Fahrer zu mobilisieren.

#### 4. Warum eine neue Gewerkschaft?

In der letzten Zeit wird auf den sozialen Netzwerken im Internet der Ruf nach einer fahreigenen Gewerkschaft wieder laut. Allerdings ist das keine Garantie dafür, dass deshalb auch jeder von ihnen wirklich Mitglied in einer solchen Gewerkschaft werden wird. Doch dem Trend folgend haben wir uns darüber Gedanken gemacht. Es gibt für die Fahrer kaum einen Grund, den bestehenden Gewerkschaften beizutreten und ihnen noch einmal Vertrauen im Arbeitskampf entgegenzubringen. Das wurde durch das bisherige Verhalten der Gewerkschaften verspielt.

Ein Arbeitskampf unter den derzeitigen Bedingungen der EU-Politik wird sehr schwierig, da wir damit rechnen müssen, dass immer mehr Firmen mit „Briefkastenfirmen“ in die osteuropäischen Länder ausweichen werden. Dem so genannten „Ausflaggen“. Dagegen müssen wir uns wappnen und ein Konzept finden, wie wir dagegen vorgehen können.

Es gibt kaum eine Berufsgruppe, die so durch die EU-Politik beeinflusst wird, wie die der Kraftfahrer. Deshalb sollte eine Fahrergewerkschaft nicht nur den Arbeitskampf in Deutschland führen, sondern auch die Kollegen aus den osteuropäischen Ländern einbeziehen, die hier in Deutschland arbeiten und Einfluss auf die EU-Politik nehmen, sei es am Verhandlungstisch oder durch den offenen Protest MIT den Fahrern!

Um die Aufmerksamkeit der Fahrer zu gewinnen, muss eine neue Gewerkschaft mit einem Programm punkten, das den Fahrern zeigt, dass es hier endlich wirklich wieder um IHRE Belange geht. Nur so könnte man Vertrauen aufbauen.

Dass Handlungsbedarf besteht und bitter nötig ist, zeigt uns die derzeitige Situation im Straßentransportwesen. Die Politik hat es in den letzten Wahlperioden sehr gut verstanden, Gesetze zu verabschieden, die es Firmen in vielen Branchen immer leichter macht, vereinbarte Tarife zu unterwandern und Gewerkschaften zu ignorieren. Dem gegenüber steht eine breite Masse von Kraftfahrern, in deren Verhalten sich Frust, mangelndes Vertrauen, Resignation und Zukunftsängste widerspiegeln.

„Die Würde des Menschen ist unantastbar.“ Es sei denn, man ist Kraftfahrer.

## 5. Was muss sich ändern?

In dieser Branche ist seit nun mehr über 20 Jahren nichts mehr passiert. Im Gegenteil, die Arbeits- und Lebensbedingungen haben sich drastisch verschlechtert.

### **- Arbeitszeiten**

In den meisten Speditionen in Deutschland wird einzig und allein nur die Lenkzeit als wirkliche Arbeitszeit anerkannt, also dass, was man in den Tacho nicht selbst eingeben kann sondern automatisch aufgezeichnet wird. Bei Be- und Entladung, Reinigung und Wartung der Fahrzeuge, Warten auf Ladung oder Warten auf Be- und Entladen (also Bereitschaft am Arbeitsplatz) und anderen Tätigkeiten, wird der Fahrer genötigt, den Tacho auf Pause zu stellen. So werden aus 9 oder 10 Stunden Lenkzeit ganz schnell mal eben 13 oder 15 Stunden Arbeitszeit, die durch die Kontrollorgane nicht nachprüfbar sind. Bisher wehren sich nur vereinzelt Fahrer gegen diese Praktiken und haben meistens das Nachsehen.

Es gibt Arbeitsverträge, in denen ganz offiziell auf das Arbeitszeitengesetz hingewiesen wird. Aber es wird nicht eingehalten. Im Gegenteil, wenn der Fahrer sich darauf beruft, ist seine Arbeitsleistung „unzureichend“, weil er „weniger schafft, als seine Kollegen“.

Es ist dringend erforderlich, dass eine Gewerkschaft hier zum einen auf die Fahrer intensiver einwirkt, ihre ARBEITSZEITEN genau zu dokumentieren: Lenkzeit, andere Arbeit und Bereitschaftszeit, und zum anderen ganz klare Forderungen an die Arbeitgeber stellt.

Laut Arbeitszeitgesetz steht dem Arbeitnehmer 11 Stunden Ruhezeit zu, also Erholung von der Arbeit. Nach der EU-Verordnung der Lenk- und Ruhezeiten aber darf man die Ruhepause auf 9 Stunden verkürzen. Die Arbeitgeber und Disponenten nehmen diese Regelung zum Anlass, die Fahrer zu nötigen, ihre Pausen zu verkürzen.



## - Lohn

Seit den 90er Jahren gibt es bei den meisten Firmen nur noch pauschale Löhne. Einen festen Monatslohn, egal wie viel der Fahrer arbeitet.

Aufgestockt werden diese Bruttolöhne meist durch so genannte Leistungsprämien, Schadensfreiheitsprämien und Spesen. Aber diese Prämien und Spesen fallen weg, wenn der Fahrer krank ist oder Urlaub macht. Auch beim Arbeitslosengeld wird nur der Nettolohn als Berechnungsgrundlage genommen. Prämien und Spesen zählen dort nicht. Ebenso bei der Lohnsteuer und den Sozialabgaben. Das wirkt sich später negativ auf die Altersrente aus.

Schadensfreiheitsprämien werden gezahlt, wenn der Fahrer keinen Schaden am Fahrzeug oder der Ware oder eben keinen Unfall verursacht hat. Hat der Fahrer in Ausübung seiner Tätigkeit einen Schaden am Fahrzeug oder der Ware zu vermelden, wird ihm ein Teil oder sogar die ganze Prämie gestrichen. Und dies, obwohl jede Firma ihre Fahrzeuge gegen Schäden aller Art versichern muss und auch für Schäden an der Ware versichert ist. Im Klartext bedeutet das: Der Fahrer zahlt mit dem Wegfall seiner Prämie die Versicherungsprämien der Firma!

Das ist in zweierlei Hinsicht höchst kriminell:

1. Der Spediteur setzt die Unkosten für Haftpflichtversicherungen bei der Steuerklärung an und lässt sich diese Versicherung gleichzeitig durch seine Mitarbeiter finanzieren. Er begeht vorsätzlich Betrug am Steuerzahler.
2. Der Spediteur zahlt auf Grund dieses Lohnmodells niedrige Bruttolöhne und führt dementsprechend weniger Lohnsteuern und Sozialabgaben ab. Andererseits kann er aber die Prämien in voller Höhe bei der Steuer geltend machen. Wiederum vorsätzlicher Betrug am Steuerzahler.

Der Pauschallohn muss wieder abgeschafft werden, damit die Fahrer endlich das bezahlt bekommen, was sie auch wirklich arbeiten. Der Arbeitgeber könnte nach der genau geführten Dokumentation im Tacho bezahlen. So wird der Fahrer gezwungen, den Tacho nach Gesetz zu führen, wenn er nicht Stunden für umsonst arbeiten will. Die Arbeitswoche hat dann 40 Stunden pro Woche und alles, was darüber ist, MUSS mit entsprechenden Zuschlägen vergütet werden, entweder als Zeitausgleich oder finanziell.

Laut Arbeitszeitgesetz steht dem Arbeitnehmer 11 Stunden Pause zwischen zwei Arbeitszeiten zu. Die Verkürzung der Pausenzeit ist laut Lenk- und Ruhezeiten auf 9 Stunden möglich. Bei Pausenverkürzung auf 9 Stunden ODER Schichtverlängerung auf 15 Stunden müssen die 2 Stunden mit Überstundenzuschlag bezahlt werden.

Die Schichtverlängerung/Pausenverkürzung ist somit „kostenpflichtig“ und der Fahrer kann endlich selbst darüber entscheiden, wie es ja eigentlich auch vom Gesetzgeber vorgesehen war.

Prämien können immer noch bezahlt werden, dürfen aber kein Bestandteil mehr des eigentlichen Lohnes sein.

Die wöchentliche Ruhezeit müsste auf mindestens 50 Stunden verlängert werden. Eine Verkürzung dieser Zeit muss kostenpflichtig werden und darf nur mit Einverständnis des Fahrers erfolgen. In der Industrie und in anderen Berufen ist es üblich, dass Nachtarbeit meistens finanziell mit Nachtschichtzuschlag abgegolten wird. Da nachts arbeiten wider der Natur des Menschen ist, gilt das auch als ungesund. Für die Kraftfahrer scheint das aber nicht zuzutreffen, denn sie bekommen in den wenigsten Fällen Nachtschichtzulage. Auch das muss endlich in unserer Branche zur Pflicht werden.

Vor einigen Jahren hat das statistische Bundesamt errechnet, dass man mindestens 10.36 €/h verdienen muss, um später auch in der Rente davon leben zu können. Auf Grund der gestiegenen Lebenshaltungskosten nehmen wir an, dass diese Summe bereits überholt ist. Wir sind auch auf Grund der Entbehrungen, die dieser Beruf zwangsläufig mit sich bringt, der großen Verantwortung für Fahrzeug und Ladung und dem sich immer erweiternden Aufgabenbereich, die der Kraftfahrer heute zu bewältigen hat, dass 12.50 €/h als absoluter Mindestlohn zu zahlen ist. Fahrer, die heute schon mehr verdienen, dürfen nicht schlechter gestellt werden.

### ***- Urlaub und Freizeit***

Der LKW-Fahrer ist im Fernverkehr die ganze Woche unterwegs. Mit Familienleben oder Freizeit zu Hause ist da nicht viel. Deshalb muss es zur Selbstverständlichkeit gehören, dem Fahrer wenigstens einen entsprechenden Urlaub zu gewähren. 30 Tage und mehr müssen in diesem Beruf Standard werden. Für viele LKW-Fahrer ist der Urlaub auch die einzige j, persönliche Wege zu erledigen. Das kann aber nicht allein Sinn und Zweck von Urlaub sein. Oft wird aber nur der gesetzlich vorgesehene Mindesturlaub gewährt.

### ***- Gesetzliche Schulungen und der sich immer wiederholende Neuantrag des Führerscheins***

Laut Gesetz muss jeder LKW-Fahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr alle fünf Jahre eine Schulung, die sogenannten Module, nachweisen. Wer Gefahrgut transportiert, muss den Gefahrgutschein besitzen. Diese Schulungen werden von vielen, aber nicht allen Firmen bezahlt. Leider aber müssen die Fahrer dafür ihren Urlaub- oder an Wochenenden ihre Freizeit opfern. Laut Gesetz muss der Fahrer mindestens 45 Stunden Wochenendpause nachweisen. Absolvierte Schulungen aber, werden dabei einfach ignoriert.

Es muss endlich möglich sein, dass der Fahrer einmal in fünf Jahren seine Schulungen auf Kosten des Arbeitgebers in extra dafür freigestellten Schulungstagen (ähnlich wie beim Bildungsurlaub) absolvieren kann, denn die Arbeitgeber haben ganz andere Möglichkeiten, das bei der Steuer geltend zu machen.

Der Gesetzgeber hat zwar festgelegt, DASS die Schulungen gemacht werden müssen aber nicht WIE! Oft müssen Fahrer diese Schulungen nicht nur selbst bezahlen sondern bleiben auch noch auf den Kosten von ärztlicher Untersuchung und neuem Führerschein/Fahrerkarte sitzen und Freizeit oder Urlaub sollen sie auch noch opfern.

Eigentlich müsste die Berufsgenossenschaft daran interessiert sein, dass die Fahrer gesundheitlich in der Lage sind, diesen Beruf ausüben zu können. Deshalb sollten sie es sein, die für die Kosten der Gesundheitsprüfung alle 5 Jahre aufkommen sollten.

Und mit der Schulung und der Gesundheitsprüfung muss der Fahrer nun obendrauf auch noch alle 5 Jahre für einen neuen Führerschein und für eine neue Fahrerkarte aufkommen.

Das ist eine völlig irrsinnige Regelung. Es muss doch möglich sein, dass der Fahrer, genau wie jeder andere Autofahrer, seinen Führerschein lebenslang behalten kann. Hat der Arzt etwas zu beanstanden, kann er das an die Zulassungsstelle melden. Oder der Fahrer ist einfach nur verpflichtet die ärztliche Bescheinigung alle 5 Jahre selbst an die Zulassungsstelle zu senden. Kommt sie nicht dort an, wird der Führerschein eingezogen. Das gleiche gilt für die Bescheinigung der Schulungen. Die Fahrerkarte kann bei jeder Zulassung eines LKW`s mitfinanziert werden.

Das alles sind Kosten, die kaum noch ein Fahrer selbst aufbringen kann. Aber sie sind notwendig, um den Beruf weiter ausüben zu können.

### **- Lebensbedingungen**

Das EU-Parlament hat jetzt im September 2015 bestätigt, dass Wasser ein Menschenrecht ist und nicht zur Ware werden darf. Dazu zählt auch der Zugang zu sanitären Anlagen.

Zitat von Jutta Steinruck, SPD und Mitglied im EU-Parlament:

„Das Europaparlament unterstützt auf Druck der Sozialdemokraten die Forderungen der Bürgerinitiative „Right2Water“. Damit folgen wir dem Willen von mehr als 1,6 Millionen Europäerinnen und Europäern aus allen 28 Mitgliedsstaaten. Mit der Initiative haben die Bürgerinnen und Bürger eindrucksvoll gezeigt, dass wir in Europa sichere und bezahlbare Versorgung mit Trinkwasser wollen. Heute nun hat das Europaparlament unsere Forderung übernommen und in einer Abstimmung die EU-Mitgliedstaaten aufgefordert, ein umfassendes Recht auf Wasser und sanitäre Grundversorgung zu verwirklichen. Ganz im Sinne der Bürgerinitiative.“

Jeder Arbeitnehmer in Deutschland hat an seinem Arbeitsplatz ein Recht auf sanitäre Einrichtungen, und zwar KOSTENLOS! Ist der LKW-Fahrer davon ausgeschlossen?

Unser Arbeitsplatz ist die Autobahn, unser „Pausenraum“ die Raststätte oder der Autohof. Aber wir müssen für jeden Gang auf die Toilette oder für Waschgelegenheit bezahlen.

Jeder, der durch Raststätte oder Autohof LKW-Fahrern einen "Pausenraum" bietet, muss zur Auflage bekommen, dass Berufskraftfahrer kostenlos an WC und Waschräume kommen!!! Duschen müssen "erschwinglich" bleiben (es soll ja Preise von 4 € und mehr geben). Erschwinglich wäre 1,50 € bis 2,50 €!

Die Autohofkette „MAXI“ und einige wenige Autohöfe zeigen uns, dass es durchaus geht, Berufskraftfahrern KOSTENLOSE sanitäre Räume zur Verfügung zu stellen.

Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass der LKW-Fahrer nach einer gewissen Arbeitszeit seine Pause oder Ruhezeit machen muss. In Deutschland gibt es mittlerweile sehr viele Autohöfe neben den Autobahnen und Bundesstraßen. Aber kaum ein Autohof ist heute noch kostenlos. Von der Autohofgebühr, die entrichtet werden muss, wird immer öfter ein Teil der Summe nicht mehr als Gutschein für Essen im Restaurant oder Einkauf im Shop ausgegeben, sondern als Festbetrag einbehalten. Mit welchem Recht muss der FAHRER mit SEINEM Geld für das Betriebsfahrzeug der Firma aufkommen? Es ist dringend notwendig, dass die Unternehmerverbände hier endlich eine Regelung MIT den Autohöfen finden, die die Fahrer finanziell entlastet.

Zurzeit ist es so:

Wenn der LKW-Fahrer einen Autohof zur Ruhe aufsucht, muss er eine Summe entrichten, meistens

sind es in Deutschland 10 €. Von den 10€ behält der Autohof z. Bsp. 3 € ein. Für 7€ gibt es einen „Verzehrbon“. Aber eine vernünftige Mahlzeit (nehmen wir mal Schweinebraten mit Rotkohl und Kartoffeln, gilt als preiswert) gibt es kaum noch unter 12 € bis 13 €. Noch ein Getränk dazu, sind wir ganz schnell bei über 15 €. Geht der Fahrer duschen, kommt er selten unter 4 € weg. Muss er dann noch mal auf die Toilette: 0,50 € (als Gutschein). Will er sich dann morgens waschen wieder 0,50 €. Und schon ist der Fahrer bei über 20 € und das nur am Abend und morgens, wenn er aufgestanden ist. Tagsüber muss er auch die Toilette bezahlen. Wenn er dann einen Gutschein über 0,50 € hat, muss er noch Geld drauflegen, damit er den Gutschein einlösen kann. Denn wo gibt es schon noch was Sinnvolles für 0,50 €?

Aus den oben genannten Gründen ist es auch dringend erforderlich, die Spesen für Kraftfahrer deutlich anzuheben. Es ist ersichtlich, dass die heutigen Sätze längst nicht mehr ausreichen. Diese Spesensätze wurden vor zwanzig Jahren gesenkt und seit dem nur unwesentlich verändert. Sie wurden nie an die schlechtere Kaufkraft des Euro angeglichen. Kaum einem Fahrer ist es möglich auch mal in den Städten nach billigeren Essensmöglichkeiten zu schauen, da meistens keine Parkmöglichkeiten für LKW vorhanden sind oder gar nicht erst mit dem LKW in die Städte dürfen. Also landen sie fast immer in den teureren Restaurants an den Autobahnen.

### ***- Steuern und Sozialversicherung für ausländische Unternehmen***

Um nach solchen Forderungen das Abwandern, bzw. Ausflaggen der deutschen Firmen zu verhindern, müssen wir gleichzeitig mit einigen Forderungen an die zuständigen EU-Kommissionen und Ministerien des Bundes herantreten.

Wie schon im Forderungskatalog der KCD e.V. enthalten, müssen ausländische Unternehmen bei Kabotagefahrten Steuern und Sozialversicherung an die Länder zahlen, in denen Kabotage gefahren wird. So würde ein einigermaßen fairer Kostenausgleich stattfinden und der Wettbewerb verzerrt nicht mehr so gravierend. Bei Kombiverkehr müssen Steuern und Sozialversicherung in den Ländern entrichtet werden, in denen der Trailer/Container aufgenommen wird. In Deutschland muss das Mindestlohngesetz streng kontrolliert und durchgesetzt werden.

Aber selbst hier finden findige Unternehmer eine Gesetzeslücke. Ihre Großlager können sie in Grenznähe in billigere Nachbarländer verlegen. Dann ist es auch keine Kabotage mehr, wenn die Ware über die Grenze transportiert wird. Das ist eine offensichtliche Umgehung der eigentlichen Kabotage und muss als solche trotzdem behandelt werden. Steuern und Sozialversicherung müssen in dem Land entrichtet werden, für die diese Ware vorgesehen ist.

Bei plötzlicher Verlegung des Kombiverkehrshafens oder -bahnhofes in das nächstgelegene billigere Nachbarland, sind Steuern und Sozialversicherung dort zu entrichten, wo der Trailer/Container entladen/beladen wird.

In den Niederlanden gab es 2011 ein Urteil gegen die Firma Mooy B.V. Das Gericht hat anerkannt, dass die polnischen Fahrer dieser Spedition im internationalen Fernverkehr hauptsächlich von den Niederlanden aus disponiert wurden. Deshalb steht auch ihnen der Lohn nach niederländischem Tarif zu.

Dieses Urteil sollte in Europa Schule machen und zum Gesetz werden!

## 6. Ein Wort zum Schluss

Die heutige Situation des Straßenverkehrs in Deutschland zeigt uns, dass ein Arbeitskampf ein sehr schwieriges Unterfangen wird, aber keine unlösbare Aufgabe ist, wenn es endlich eine Organisation gäbe, die den Fahrern signalisiert, dass sie an deren sicherer Zukunft interessiert ist. Es bedarf auch einiger beherzter Leute, die die Aufgabe übernehmen, eine Fahrergewerkschaft aufzubauen und zu führen. Aber dazu ist es dringend nötig, dass diese Leute in der Gewerkschaftsarbeit geschult werden und dass ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Bei der Arbeit mit unserem Verein, dem KCD e.V., haben wir schon erkannt, wer richtig aktiv etwas für die Fahrer tun will, muss das hauptberuflich machen. Denn bei der sehr knapp bemessenen Freizeit eines Fahrers ist es heute zu Tage kaum noch ehrenamtlich zu bewerkstelligen und wir denken, Gewerkschaftsarbeit erst Recht nicht.

Durch die Arbeit im Verein KCD e.V. haben wir gelernt, dass die deutsche Transportpolitik von der europäischen nicht mehr zu trennen ist. Denn alle Entscheidungen in Deutschland sind Bestandteil europäischer Regelungen und wirken sich auf den deutschen Transport mehr aus, als in vielen anderen Branchen und wird von der Wirtschaft auch umgehend zur Profitsteigerung, aber zum Nachteil der Kraftfahrer, der Kleinunternehmer und des Mittelstandes ausgenutzt.

Der übliche Arbeitskampf findet meistens zwischen Unternehmerverbänden und Gewerkschaften statt. Da aber die Transportunternehmerverbände die Möglichkeit geschaffen haben auch „OT“, also ohne Tarifbindung, Mitglied zu sein, muss eine Gewerkschaft die Firmen „OT“ wieder in den Tarif zurückzwingen. Das heißt, dass die Gewerkschaft den Arbeitskampf so lange gegen einzelne Firmen führt, bis sie sich unter dem Dach der Verbände wieder der Tarifbindung anschließen. Dabei ist dann immer die Solidarität der Fahrer gefragt, deren Firmen schon tarifgebunden sind. Wir müssen also einen völlig neuen Kollektivegeist erlernen, der vor allem in den letzten 20 Jahren verloren gegangen ist.

Es ist wichtig, dass eine Gewerkschaft nicht mehr mit den Sätzen „Werde Mitglied, dann helfen wir dir.“ argumentiert. Natürlich kann ein Nichtmitglied nicht den gleichen gewerkschaftlichen Service erwarten, wie ein Mitglied. Aber die Gewerkschaft darf sich nicht gegen Nichtmitglieder abschotten, wie es in der Vergangenheit zum Teil vorkam. Wenn man als Nichtmitglied nicht einmal eine Information über derzeit gültige Tarife bekommt, braucht die Gewerkschaft sich über Desinteresse nicht wundern. Nur durch Einbeziehung Aller kann eine Gewerkschaft dann auch mit Zuspruch rechnen. Allerdings sind Streikgelder, erkämpfte Tarife, Versicherungsschutz für Arbeitsrecht usw. nur für die Fahrer wirklich greifend, die auch Mitglied der Gewerkschaft sind.

## **8. Impressum**

Kraftfahrer-Clubs Deutschland e.V.

Wiesenweg 4

38154 Königslutter am Elm

Tel.: +49 (0) 5353 990310

Fax: +49 (0) 5353 990312

eMail: [kraftfahrerclubs@gmx.de](mailto:kraftfahrerclubs@gmx.de)

***Der Inhalt dieses Textes ist urheberrechtlich geschützt.***

***Veröffentlicht: Königslutter den 09.Oktober 2015***

***Ingo Schulze***

***Sylvia Steinbach-Schulze***

***Adam Zdeb***