



»Das Problem sind die Zustände«

Im Gespräch mit Anna Weirich* über die Proteste von Gräfenhausen und die Relevanz des Lieferkettengesetzes

In: *express* 10/2023

express: In der letzten Ausgabe des *express* hat Karsten Weber über den zweiten Streik der LKW-Fahrer auf den Raststätten Gräfenhausen – diesmal Ost und West – berichtet. Direkt nach Erscheinen hat es eine recht erhebliche Veränderung gegeben: Die LKW-Fahrer sind am 19. September in den Hungerstreik getreten, der allerdings mittlerweile, am 25. September, auch wieder beendet wurde. Unserer Einschätzung nach beeindruckt Mazur das nur wenig. Der erste Arbeitskampf war ja letztlich nur deshalb so gut ausgegangen, weil General Electrics Druck gemacht hat bzgl. der Terminierung einer Ladung. Gibt es aktuell keine ähnlichen Druckmittel?

Anna Weirich: Natürlich, allerdings entfalten sie diesmal offenbar eine andere Wirkung. Auf dem Parkplatz stehen viele beladene LKW und es gibt auch immer wieder Speditionen, die sich melden. Mit zweien davon haben die Fahrer ein Abkommen getroffen, dass die Speditionen ihnen jeweils 20.000 Euro als Anzahlung auf ihre Ansprüche (verteilt unter allen Fahrern) zahlen. Ich gehe davon aus, dass auch diesmal im ein oder anderen Fall Vertragsstrafen im Raum stehen, allerdings führt dieser Druck bislang nicht dazu, dass Mazur bezahlt. Sein Kalkül scheint ein anderes zu sein als beim ersten Mal, die Situation (vermutlich auch seine) ist ja auch eine andere.

In den Medien und auch von solidarischen Kampagnen wird recht viel Wert darauf gelegt, die Auftraggeber unter Druck zu setzen und sich von Mazur zu distanzieren. Das kann zwar eine sinnvolle Strategie sein, aber ist irgendetwas gewonnen, wenn die auftraggebenden Firmen sich einen anderen Transportdienstleister suchen?

Anna Weirich: Nein. Die katastrophalen Arbeitsbedingungen bei Mazur sind ja nicht die Ausnahme, sondern die Regel.¹ Dann fahren andere Fahrer:innen (oder die gleichen) zu miserablen Bedingungen mit anderen Lkw und anderem Vertrag. In Kombination mit dem Lieferkettengesetz (LKSG) macht das aber schon Druck, sowohl auf die großen Unternehmen, in deren Auftrag gefahren wird, als auch auf die Frachtführer, und zwar dahingehend, dass ganz klar ist, dass sie Verantwortung dafür tragen, was in ihrer Lieferkette passiert. Unwissenheit ist nicht nur keine legitime Ausrede mehr, sondern stellt einen Gesetzesverstoß dar. Wie viel Veränderungen sich hierdurch wirklich ergeben, wird die Zukunft zeigen. Grundsätzlich würde ich aber sagen, dass sich dadurch auch die Ausgangssituation für Fahrende verbessert, die Verbesserungen der Arbeitsbedingungen oder ihre Rechte einfordern.

Damit sich hieraus grundsätzliche Änderungen ergeben, braucht es aber kollektive Lösungen. Der Organisationsgrad in dieser Branche ist sehr gering und ich sehe bisher keine vielversprechenden Ansätze, etwas daran zu ändern. Voraussetzungen dafür wären: sehr gute Kenntnisse der Branche – das ist schon alles sehr speziell und kompliziert verregelt –, eine

¹ Siehe die thematischen Dossiers von Faire Mobilität:
<https://www.faire-mobilitaet.de/internationaler-strassentransport>

komplett transnationale Ausrichtung und ein konsequent mehrsprachiger Ansatz. Konstellationen wie bei Mazur – Fahrer aus Land A mit Vertrag in Land B, der für Spedition in Land C Transportaufträge in Land D durchführt – sind völlig normal. Die Fahrenden leben außerdem ständig im LKW, sind fast nie am Betrieb und haben oft keine Wohnung in der EU. Dem müssen alle Beratungs- und Organisationsansätze Rechnung tragen.

Das weist auch auf die von Karsten Weber zitierte Mahnung von Andrea Kocsis hin, dass solche Proteste in Deutschland »nicht zur Regel« werden dürften. Das lässt sich ja in zwei Richtungen interpretieren: Wir müssen diesen Protest verhindern oder aber die Zustände müssen abgeschafft werden, die solche Proteste notwendig machen...

Anna Weirich: Sicher, die Zustände sind das Problem, nicht die Proteste.

Es gibt – auch innerredaktionell – zwei Lesarten des aktuellen Protests im Vergleich zum ersten: Einige Redaktionsmitglieder diagnostizieren einen tendenziellen Rückzug bzw. ein halbherziges Engagement der »offiziellen« gewerkschaftlichen Strukturen und haben den Eindruck, die Solidarität ginge nur noch von Einzelnen aus; andere wiederum meinen im Gegenteil, dass die öffentliche Solidarität im Vergleich zum ersten Streik stark zurückgegangen ist und nun sogar in erster Linie von den Institutionen getragen wird.

Anna Weirich: Karsten Weber schreibt, »Vertreter:innen von DGB, FNV, RTDD und Faire Mobilität«² seien beim zweiten Streik aufgetaucht und »bekundeten ihre Solidarität«. Das ist nicht richtig, sondern sie wurden von den Fahrern am ersten Tag kontaktiert, waren auf deren Bitte von Beginn an vor Ort und haben diese beraten und unterstützt. In den ersten Tagen wurde z.B. in Verhandlungen mit Mazur erreicht, dass etwa 20 bis 30 Fahrer ihre vollen Ansprüche erhielten. Die Zahlungsbereitschaft brach dann über das erste Wochenende ab, mutmaßlich u.a., weil 120 weitere Fahrer dazu kamen: Mazur sah, dass seine Zahlungen nicht zur Eindämmung des Protests führten, sondern im Gegenteil weitere Fahrer zur Beteiligung motivierten. Dass Fahrer danach einzeln mit der Firma kommunizierten, lag vor allem daran, dass Mazur nicht zu weiteren Verhandlungen bereit war, sondern allenfalls Fahrer individuell kontaktierte.

In unterschiedlicher personeller Besetzung unterstützen RTDD, DGB, Faire Mobilität die Fahrenden auf deren ausdrücklichen Wunsch/Anfrage hin seitdem durchgehend. Dies war so nur möglich, weil es eine sehr breite Solidarität gab und ein verlässliches Netzwerk aus Unterstützer:innen, die sich um Versorgung mit Lebensmitteln, sanitäre Infrastruktur, etliche Arztbesuche und vieles mehr kümmerten – und das über einen Zeitraum von zwei Monaten hinweg. Dabei spielten z.B. kirchliche Akteure wie die Betriebsseelsorge des Bistums Mainz oder die KAB (Katholische Arbeitnehmerbewegung) Trier eine zentrale Rolle, die Kraftfahrerkreise (KFK) von ver.di, die IG Metall Darmstadt und viele andere Gruppen und Einzelpersonen.

** Anna Weirich ist Mitarbeiterin bei Faire Mobilität (Beratungsnetzwerk des DGB) in Frankfurt am Main und als Beraterin (für rumänischsprachige Arbeitnehmer:innen) sowie als Branchenkoordinatorin für den Internationalen Straßentransport tätig. Das Gespräch führten Torsten Bewernitz und Jürgen Schardt.*

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12

² FNV: Federatie Nederlandse Vakbeweging (Niederländischer Gewerkschaftsbund);
RTDD: Stiftung Road Transport Dual Diligence.