

Brandbrief II

von den deutschen Bürgern

- 1) Konstantin Popov
- 2) Udo Skoppeck
- 3) Thomas Hansche
- 3) Div. Unterzeichner der LKW-Demo

„**Dringlichkeitsantrag** mit Forderungen zur sofortigen Umsetzung“

Sehr geehrte Bundeskanzlerin Frau Dr. Merkel,
sehr geehrte Damen und Herren der Bundesregierung,
sehr geehrte Damen und Herren des Bundestages und Bundesrates,

die **Forderungen zur sofortigen Umsetzung** sind – nach Ansicht der LKW-Demo-Teilnehmer – zwingend notwendig, um ca. 7.000 Transportunternehmen vor dem Konkurs zu schützen und weiterhin die Versorgung von Industrie und Handel vollumfänglich aufrecht zu erhalten.

1. Kabotage-Stopp durch Art. 10 VO (EG) 1072/2009
2. Kabotagekontrollen
3. Freigabe der Mautdaten für die Kontrollen an die BAG

Die Branche der Frachtführer, die vor der Corona-Krise bereits gelitten hat, ist derzeit massiv unter Druck geraten. Es ist ein lange bekanntes Problem, welches jetzt eben sehr schnell und sehr extrem aufgetreten ist. Vor allem in den letzten Jahren ist ein großer Teil des deutschen Marktes durch den ausländischen Mitbewerber übernommen worden, indem diese sich den Marktanteil, durch billiger angebotene Frachtraten, gesichert haben. Der Markt ist für die deutschen Spediteure im Klein- und Mittelstand, die sich hauptsächlich als Frachtführer – nur Fahren ohne Lagerumschlag und Kommissionierung – betätigen, teilweise unbedienbar geworden.

Dabei gibt es seit dem 14. Mai 2010 gemeinschaftsweit einheitliche Kabotagebestimmungen (Art. 8 ff. Verordnung (EG) Nr. 1072/2009). Dabei lässt Art. 8 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges zu. Das soll regeln, dass die Frachtführer, die die Ladungen aus dem Ausland importieren, wiederum nicht leer zurückfahren müssen. Im Prinzip eine folgerichtige Sache, um Leerfahrten zu vermeiden. Daraus hat sich jedoch eine Schattenwirtschaft entwickelt, die niemand während der letzten zehn Jahren wirklich kontrolliert hat. Vor der Corona-Pandemie war es so, dass der Markt ausgelastet war. Jeder wusste von dem Problem, dass die Kabotageeregeln eigentlich nicht eingehalten werden, aber es hat auch keinen gestört, weil das ein schleichender Prozess war. In der aktuellen Situation hat es sich aber zum enormen Problem entwickelt. Zur Lösung kann aber ein Kabotage-Stopp i. V. m. Art. 10 VO (EG) 1072/2009 durch eine temporäre Notfallverordnung als Schutzmaßnahme umgehend politisch eingeleitet werden. Die Kabotage wird dabei zeitbedingt gestoppt und die

deutschen Klein- und Mittelstandsunternehmen des Logistik- und Transportbereiches können sich aus eigener Kraft am Markt halten und sich wieder erholen, ohne auf Hilfskredite und Förderungen angewiesen zu sein.

In Deutschland gibt es ca. 600.000 Fernfahrer, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind und ca. 400.000 ausländische Fernfahrer, die anders bezahlt werden oder für die andere Sozialleistungen fällig werden. Folglich können die ausländischen Unternehmer andere Preise anbieten. Einem deutschen Spediteur ist es unmöglich für den Preis den Markt zu bedienen, die der ausländische Mitbewerber anbietet, da allein schon die Personalkosten erheblich höher sind. Sicherlich wurden immer mehr Aufträge an die preiswerter fahrenden ausländischen Kollegen abgegeben. Aber es war ein sehr langsamer Prozess, der damals keinen aufgeregt hat. Das Problem wurde einfach hingenommen, sodass einige Unternehmen lediglich ein paar Fahrzeuge abgegeben haben oder der eine oder anderer Spediteur seine Firma aufgeben musste.

Aktuell haben wir das Problem, dass das allgemeine Marktvolumen um bis zu 25 Prozent bedingt durch Corona in manchen Monaten eingebrochen ist. Wir vermuten, dass von der oben aufgeführten Anzahl an Berufskraftfahrern ca. 150.000 – zunächst unabhängig von der Herkunft – nicht mehr gebraucht werden. Da die ausländischen Transporteure bessere Chancen haben Preisdumping zu betreiben, müssen wohl in der aktuellen Zeit die Berufskraftfahrer entlassen werden, die in Deutschland eingestellt sind. Man muss aber dazu sagen, dass von den ca. 400.000 ausländisch angestellten Fernfahrern nicht alle gegen Kabotageregeln verstoßen, sondern wahrscheinlich "nur" ca. 25 Prozent. Das dürfte aber genau dem Anteil am Gesamtmarkt entsprechen, um den der Markt zurückgegangen ist. Wenn die Vermutung, dass 25 Prozent der ausländischen Berufskraftfahrer gegen die Kabotage verstößt, der Realität sehr nahe ist, dann bedeutet es automatisch, dass 100.000 Fahrer ihren Job behalten dürfen, vorausgesetzt die Kabotagekontrollen werden ordnungsgemäß durchgeführt. Wenn die Kabotageregeln zunächst mal konsequent kontrolliert werden würden, dann würde es schon zur deutlichen Verbesserung der aktuellen Situation beitragen. Der Markt würde, ohne enorme Entlassungen der in deutschen Unternehmen beschäftigten Fahrer, von alleine ins Gleichgewicht kommen.

Wenn die ausländischen Unternehmen, die zu Unrecht in Deutschland fahren, die Preise drücken und diese kaputt machen, dann entsteht ein irreparabler Schaden. Arbeitsplatzabbau von ca. 150.000 Fernfahrer ist notwendig, damit der Markt wieder ins Gleichgewicht kommt. Während die 400.000 ausländischen Fahrer weiterhin den Markt bedienen.

Fragwürdig ist, warum die großen Spediteure nicht bei der LKW-Demo am 19.06.2020 in Berlin vertreten waren. Die Antwort ist, dass die großen Spediteure nichts dagegen haben, wenn die Subunternehmer billiger fahren. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die großen Speditionen, die Lebensmittel verteilen, 75 Prozent Mehrware haben. Die Lebensmittelhändler haben die Preise der Waren nach oben angepasst, weil die Transportkosten angeblich gestiegen sind. Uns stellt sich die Frage, wieso im Gegenzug nur noch die Hälfte der Frachtkosten pro Transport bezahlt werden, wobei die Lebensmittelhändler 20 Prozent Aufgeld aufgrund von Corona-Pandemie vergüten.

Das ausländische Transportunternehmen fährt zum halben Preis, weil die auch überleben wollen. Die deutschen Spediteure fahren demnach nicht, wenn das ausländische Unternehmen mit einem günstigeren Angebot ja letztendlich den Auftrag bekommt. Schätzungsweise werden die deutschen Klein- und Mittelstandsunternehmen aus dem Bereich Transport und Logistik bis zum Jahresende nicht überleben. Die Frage ist, wo die Arbeitsplätze abgebaut werden sollen, wenn sich die Wirtschaft dauerhaft auf dem niedrigen Level einpegelt. Soll weiterhin akzeptiert werden, dass die Unternehmen aus den

MOE-Staaten, die nicht die Sozialleistungen und die Löhne bezahlen, die in Deutschland angemessen sind, weiterhin den Markt voll bedienen. Das ist eine Frage, die nur der Politik zur Entscheidung steht.

Die Kabotageregeln gibt es seit ewigen Zeiten. Wie erwähnt haben die Verstöße dagegen bisher keinen interessiert, weil sie nicht wehgetan haben. Jetzt tun sie aber weh und es stellt sich die Frage, ob die Regeln nun kontrolliert werden oder nicht. Wenn die Kabotageregeln wenigstens ordnungsgemäß kontrolliert werden, dann haben die deutschen Unternehmer wieder Arbeit. Der große Spediteur ist dann nämlich nicht mehr in der Lage die ausländischen Transporteure beliebig oft einzusetzen, da die Kabotageregel es nicht zulässt. Automatisch werden die deutschen Spediteure wieder bei der Auftragsvergabe zum Zuge kommen, weil die ausländischen Unternehmen nicht mehr für die Daueraufträge eingesetzt werden können.

Des Weiteren besteht der Großteil des Lohnes eines Kraftfahrers aus steuerfreien Zuschlägen. Wenn diese in der Kurzarbeit wegfallen, dann fallen die angestellten Fernfahrer in Deutschland nicht auf 60 Prozent Kurzarbeitergeld zurück, sondern auf circa 35 – 40 Prozent des üblichen Gehalts. Die Miete kann der Fahrer zwar schieben, aber die muss er ja irgendwann nachbezahlen, sein Gehalt kriegt er jedoch nicht nachgezahlt. Das System muss schnell behoben werden, da es auf Dauer so nicht funktionieren kann. Wenn es nicht schnell behoben wird, dann entstehen Schäden, die erst in drei bis sechs Monaten zum Vorschein kommen, aber dann sind die 150.000 Arbeitsplätze der Fernfahrer in den deutschen Unternehmen bereits abgebaut. Die Unternehmer aus dem MOE-Staaten, die hier zu Unrecht fahren, behalten ihre Fahrer bei. Es werden aber deutlich mehr Arbeitsplätze in Deutschland abgebaut, da ja automatisch weniger Personal im Verwaltungsbereich benötigt wird.

Die Corona-Krise ist vielleicht eine Chance, um etwas zu ändern, was schon lange zum Problem geworden ist. Es kann nicht mehr erwartet werden, dass die BAG und die Zollmitarbeiter alles per Hand kontrollieren. Aufgrund des Personalmangels ist es gar nicht umsetzbar. Aber alle in Deutschland fahrenden LKWs werden im Mautsystem erfasst. Im Zeitalter der Digitalisierung können die Mautdaten für eine Überprüfung herangezogen und mit Hilfe von Softwarelösungen können Kabotageverstöße recht schnell aufgedeckt werden.

Die Speditionen aus dem Klein- und Mittelstand können das Problem, hervorgerufen durch Corona-Pandemie, nicht über Kurzarbeit oder Soforthilfe aussitzen. Es muss Die Fahrer, die von Kurzarbeit betroffen sind, müssen sich beruflich schnellstens umorientieren, um selbst nicht "pleite" zu gehen. Einem kleinen Spediteur ist es unter solchen Umständen unmöglich seinen Betrieb wieder hochzufahren. Die großen Speditionen werden nicht helfen, da diese die "Gewinner" der niedrigen Frachtraten sind und auch gegen keine Gesetze verstoßen. Daher haben sie auch kein Interesse daran, dass die ausländischen Speditionen, die die Kabotageregeln brechen, erwischt werden.

Einem deutschen Klein- und Mittelstandsunternehmen sind derzeit die Hände gebunden, da der ausländische Unternehmer für die Hälfte fährt und dieser logischerweise beauftragt wird. Die kleinen und mittelständischen Unternehmen in Deutschland können lediglich auf das Problem aufmerksam machen. Aus diesem Grund müssen von der Politik generelle Lösungen her, wie das Problem kurzfristig behoben werden kann.

gez. Konstantin Popov

gez. Udo Skoppeck

gez. Thomas Hansche

Anlage

Teilnehmerliste zur LKW-Demo vom 19.06.2020