In der heutigen Zeit funktioniert kaum etwas ohne tägliche LKW-Lieferungen. Spiegelt sich diese Bedeutung in den Löhnen wieder?

Leider nicht wirklich. Mit 2000 Netto inklusive Spesen ist man als FahrerIn abgespeist. Die geringe Wertschätzung unserer Arbeit ist ein zusätzliches Problem. Bei vielen Firmen werden wir behandelt wie Menschen dritter Klasse. Gerade bei vielen Discountern. Wartezeiten von drei Stunden trotz Termin sind hierbei nichts besonderes.

In den vergangenen Wochen gab es erste Proteste gegen diese Missstände. Was sind die konkreten Forderungen der FahrerInnen?

Im Vordergrund standen die Forderungen für die Wiedereinführung von Frachttarifen. Damit soll verhindert werden, dass durch den Preisverfall immer mehr Firmen in die Pleite getrieben werden. Gleicher Lohn, gleiche Arbeit und am gleichen Ort soll garantiert werden. Die FahrerInnen aus Osteuropa sollen genau soviel verdienen wie wir.

Eine weitere Forderung ist die Aussetzung der Kabotage, sprich, dass innerstaatliche Transporte durch ausländische Transporte nicht mehr durchgeführt werden, wobei das meiner Meinung nach nicht zwingend erforderlich ist, wenn die oben genannten Forderungen konsequent durchgesetzt werden.

Man muss auch wissen, dass bei der kürzlichen LKW-Demo in Berlin die FahrerInnen zusammen mit ihren Unternehmern protestiert haben, es war also kein reiner Protest der ArbeiterInnen. Dementsprechend gingen leider die Forderungen, die in erster Linie den Menschen hintern Steuer unter. Da wär einmal der Parkplatzausbau, da laut BGL 30.000 Stellplätze fehlen. Verbot der GPS-Überwachung, um den Druck auf die FahrerInnen zu entschärfen. Spätestens nach 12 Tagen eine 60-stunden-pause zu Hause. Tariflöhne für alle FahreIinnen, die innerhalb der europäischen Union unterwegs sind.

Wie könnte den Forderungen noch mehr Nachdruck verliehen werden um diese umzusetzen?

Das Thema muss endlich mehr Aufmerksamkeit bekommen. Es kann nicht sein, dass wir bei der Aufzählung der sogenannten „systemrelevanten Berufen“ fast immer übersehen werden. Wir TruckerInnen müssen endlich erkennen, was für eine Macht wir haben, wenn wir miteinander und nicht gegeneinander arbeiten. Und mit allen Menschen, die sich ein besseres Leben erkämpfen wollen, sollten wir den Schulterschluss suchen, denn ohne uns läuft nichts. Und dadurch könnte man mit organisierten FahrerInnen ganz andere Forderungen durchsetzen als dies bislang möglich ist.

PERSPEKTIVE» ONLINE

Unabhängiger Journalismus von unten: mehrfach täglich objektive Nachrichten und revolutionäre Kommentare.

www.perspektive-online.net

fb.com/PerspektiveOn
t.me/perspektiveon
instagr.am/perspektiveonline

V.i.S.d.P.:
Verein für politische Bildung und unabhängigen Journalismus e.V.
Kalk-Mülheimer-Str 124
51103 Köln

PERSPEKTIVE» MOBIL

Für tägliche Nachrichten direkt auf das Handy:

1. Für die Nummer *0151 75803785* einen Kontakt anlegen.

2. Nachricht per Whatsapp oder Telegram mit „Start“ schicken.

3. Nach einer Bestätigungsnachricht werden alle Artikel direkt auf‘s Handy geschickt.

Zum Austragen eine Nachricht mit „Stop“ schicken.

MITMACHEN & UNTERSTÜTZEN

Um unsere Projekte umzusetzen und dauerhaft realisieren zu können, sind wir auf die Unterstützung Vieler angewiesen.:

- Verteilen Sie selbst die Printausgabe von „Perspektive“ *perspektive-online.net/abo/*
- Schicken Sie uns Ihre eigenen Nachrichten, Berichte, Artikel und Kommentare. *info@perspektive-online.net*
- Werden Sie Mitglied im „Verein für politische Bildung und unabhängigen Journalismus e.V.“ *perspektive-online.net/verein/*
- Unterstützen Sie uns mit einer Spende. *perspektive-online.net/spenden/*

Foto 1: „”Der Geldkoffer”“ (CC BY-NC-SA 2.0) by Aguno
Foto 2: “Fish“ (CC BY-NC-ND 2.0) by beautifulcataya
Foto 3: „BP57984 (18.07.18, Motorvej 501, Viby J)“ (CC BY 2.0) by Lav Ulv

PERSPEKTIVE»
Zeitung für Solidarität und Widerstand

Perspektive Nr. 41 | August 2020 www.perspektive-online.net

Wirtschaftsverbrecher Tönnies, Wirecard & Co: Enteignen!

– von Tim Losowski –

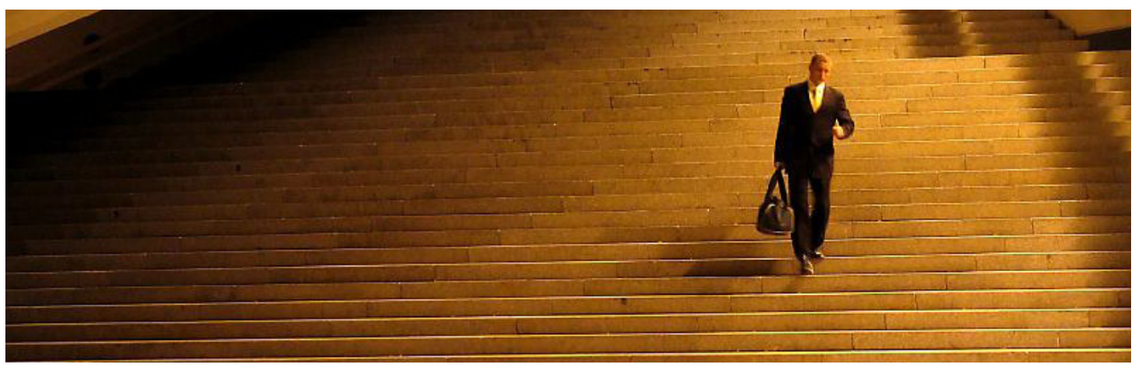
Die letzten Monate waren voll von Berichten über verbrecherische Unternehmen und die dahinter stehenden Milliardäre. Wie könnte man gegen diese Leute vorgehen – und wer?

Er steht für den Kapitalisten wie kein zweiter: Clemens Tönnies. Die Liste seiner Vergehen ist lang:

- Jahrzehntelang hat er systematisch Menschen ausgebeutet – besonders mit seinem perfiden System aus Werkverträgen.
- Er beteiligte sich an einem der größten Steuerverbrechen der deutschen Geschichte, dem Cum-Ex-Betrug.
- Seine Produktion verschmutzte die Umwelt mit multiresitenten Keimen.
- Er führte Preisabsprachen durch – und vermied Strafen durch einen miesen Trick.
- Tönnies beleidigte AfrikanerInnen rassistisch.
- Er missachtete die Corona-Regeln, um mehr Profit zu machen.
- Damit löste er den größten Corona-Ausbruch Deutschlands aus, der sicherlich Tote nach sich ziehen wird.
- Nun fordert er auch noch Geld vom Staat zur Zahlung der Löhne seiner ArbeiterInnen unter Quarantäne.

Doch bis heute ist dieser Mann auf freiem Fuß. Nicht nur das: Sein Geldvermögen von ca. 2 Milliarden Euro bleibt weiterhin unangetastet.

Bei seinen Machenschaften wurde er unter anderem vom SPD-Spitzenpolitiker und ehemaligen Außenminister Sigmar Gabriel beraten. Dieser verteidigte sein eigenes Vorgehen und auch das von Tönnies offensiv.



Wirtschaftsverbrechen Wirecard

Ein weiteres Beispiel für kapitalistische Realität ist das der deutschen Technologie-Hoffnung „Wirecard“. Das Unternehmen ist derzeit noch im DAX gelistet, gehört also zu den 30 Top-Konzernen in Deutschland. Doch auch hier liefen massive Wirtschaftsverbrechen im Hintergrund.

So wird derzeit gegen das Münchener Unternehmen wegen des Verdachts auf Betrug, Untreue, Bilanzfälschung, Marktmanipulation und Geldwäsche ermittelt.

Die Vorwürfe sind der breiten Öffentlichkeit teilweise schon mehrere Jahre - spätestens aber seit 2019 - bekannt. Doch die staatliche Finanzaufsicht schaute bewusst weg und ging ihrerseits sogar gegen investigative JournalistInnen vor, die Wirecard öffentlich anprangerten. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat sich noch im letzten Jahr aktiv für Wirecard in China eingesetzt. Außerdem wurde das Unternehmen von der Consulting-Firma des ehemaligen Verteidigungsministers aus adligen Hause, Karl-Theodor von und zu Guttenberg (CSU), beraten.

Ex-Wirecard-Chef und Multimillionär Markus Braun wurde nur kurzzeitig festgenommen, aber schnell wieder auf freien Fuß gesetzt. Der für das operative Geschäft zuständige Jan Marsalek hatte offenbar Verbindungen zum österreichischen und zum russischen Geheimdienst sowie zur rechten Österreichischen Partei FPÖ und ist kürzlich in Russland untergetaucht.

Kapitalismus ohne Kapitalisten?

Die großen Medien versuchen sich derzeit in der Verteidigung des Kapitalismus. So meinte ein Kommentator im Spiegel: „Hinter der Gier der Ganoven an der Spitze von Wirecard und bei Tönnies steckt immer auch die Gier von uns allen.“

Doch was können wir ArbeiterInnen und Verbraucher für die Verbrechen von Wirecard? Wir haben keine Entscheidungsgewalt über die Produktion oder Investitionen. Leute wie Tönnies oder Baumann werden nicht von uns gewählt. Unsere Löhne werden nicht von uns bestimmt, von denen wir letztendlich unser Essen kaufen müssen.

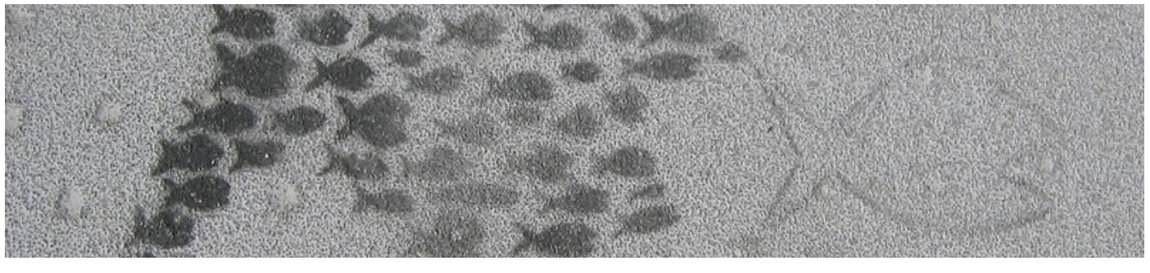
Ebenso absurd wie der Spiegel argumentiert die FAZ, wenn sie schreibt: „Rettet den Kapitalismus vor den Kapitalisten!“. Ihrer Meinung nach sei egoistisches Verhalten von Kapitalisten zwar „normal“, aber Tönnies und Wirecard seien nur besonders schlimme Ausnahmen. Hier müsse der Staat eingreifen und regulieren. Wie realitätsfremd! Ist es doch gerade der Staat und seine führenden Politiker, die sich genau für diese Unternehmen eingesetzt und sie beraten haben.

Die einzige Alternative: Enteignung und demokratische Kontrolle

Tatsächlich umschiffen die großen Medien einfach nur das Offensichtliche: Unternehmen, die Verbrechen an den Menschen begehen – durch Ausbeutung, Entlassung, Betrug – gehören enteignet. Und es ist klar, dass sie danach nicht einfach von einem Gabriel, einem von und zu Guttenberg oder einer Merkel weitergeführt werden sollten – denn sie werden nach der gleichen kapitalistischen Logik agieren.

Was es braucht, ist eine demokratische Kontrolle durch die Beschäftigten über unsere Grundversorgung und unsere Produktion. Dazu kommt es nicht von allein. Denn tatsächlich werden uns staatliche Institutionen dabei direkt im Wege stehen – denn sie schützen das Eigentum des Kapitals mit Gesetzen, Richtersprüchen und der Polizei.

Es braucht nicht bessere Kapitalisten oder bessere Politiker, sondern gar keine. Die große Masse der Menschen, die ArbeiterInnenklasse, sollte die Produktion und die Politik lenken. Dazu wird es nur in Folge einer starken antikapitalistischen Bewegung kommen, die nicht nur die Enteignung und anschließende geplante Produktion, sondern die staatlichen Geschicke selbst in die Hand nimmt.



„Die Arbeitsbedingungen von uns FahrerInnen sind Katastrophal!“

– Ein Interview mit Berufskraftfahrer Jan Gaede –

Lohndumping, massiver Druck und überzogene Arbeitszeiten: Es gibt mehr als genug was bei den Arbeitsbedingungen der BerufskraftfahrerInnen falsch läuft.Berufskraftfahrer Jan Gaede gibt uns im Interviw einen Einblick zu den Problemen und Forderungen.

Perspektive Online: Wie würdest du die aktuellen Arbeitsbedingungen von BerufskraftfahrerInnen beschreiben?

Durch die hohe Nachfrage und der Allgemein als äußerst schwierig. Es gibt viele Situation, wo man gegen ein Gesetz verstoßen muss, um ein anderes einzuhalten. Beispielsweise wenn die Fahrtzeit abläuft und du fährst Parkplatz für Parkplatz ab und findest einfach keine Parkmöglichkeit. Da hast du zwei Möglichkeiten. Entweder du stellst dich auf dem Standstreifen, was immer wieder zu tödlichen Auffahrunfällen führt, oder du überziehst deine Fahrtzeit. Da besteht zwar die Möglichkeit, von der sogenannten Notstandsklausel gemäß EG/VO/561/2006 Gebrauch zu machen. Aber ob dich das vor einer Strafe schützt, steht auf ein anderen Blatt Papier geschrieben.

Wenn du Pech hast, kommen die Beamten an mit: „Ja da müssen sie runter von der Autobahn fahren, dann müssen sie im Gewerbegebiet parken“. Also in den Gewerbegebieten, wo überall Parkverbot für LKW besteht. Dazu kommen die langen Arbeitszeiten. 13-15 Stunden Arbeitszeit sind im Fernverkehr absolut normal. Das sind allerdings die tatsächlichen Arbeitszeiten, nicht die offiziellen. Das bei Be- und Entladetätigkeiten der Fahrtenschreiber häufig auf Pause gestellt wird, ist in der Branche ein offenes Geheimnis.

Was sind die größten Probleme in der Branche?

Die größten Probleme fangen für mich mit dem Lohndumping an, welches die Existenz der westeuropäischen KollegInnen bedroht und die KollegInnen aus Osteuropa sklavenähnliche Arbeitsbedingungen einbringt. Die armen Schweine sind über Monate hinweg in ihren Fahrerhäusern eingesperrt und müssen mit einen erbärmlichen Monatslohn von gerade mal 700 Euro auskommen. Einer, der das aufgedeckt hat, ist der belgische Autobahnpolizist Raymond Lausberg, der von ihm festgestellte traurige Rekord sind sechs Monate in der Fahrerkabine. Auch der enorme Zeitdruck ist ein Riesenproblem. Bei Just-in-Time-Lieferungen müssen die Spediteure Vertragsstrafen zahlen, wenn es zur Verspätungen kommt. Dieser Zeitdruck sorgt dafür, dass die Verkehrssicherheit leidet. Aktuell wird bei den Schwerlastkontrollen eine Beanstandungsquote von ca. 80 Prozent zu verzeichnet. Viel schlimmer geht es also kaum noch.