

Manuskript

Beitrag: Deutscher Unternehmer flaggt nach Zypern aus

Sendung vom 12.07.2005

von Ilona Rothin und Marita Prigge

Anmoderation:

Jeden Tag gehen in Deutschland 1.500 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze verloren, viele wandern aus. Wer da noch immer glaubt, er könne die Weltwirtschaft wegschließen, der sollte sich den nächsten Beitrag ansehen. Eigentlich geht es nur um eine ganz normale Speditionsfirma aus Niedersachsen. 80 Fahrer, 70 LKW, guter Mittelstand. Der Chef aber ist reif für die Insel - für Zypern. Nicht weil er Urlaub braucht, sondern weil er mit seiner Firma überleben will. Der Trick geht so: für Zypern gibt es als Neumitglied der EU keine Übergangsbeschränkungen und deshalb kann der deutsche Spediteur von dort aus zusätzlich mit Billigfahrern antreten. Denn wie zehntausend andere, sind auch die Jobs seiner deutschen Fahrer durch die billigere Konkurrenz aus Osteuropa bedroht. Unser Spediteur ist der erste, der in Deutschland bleibt und doch auswandert - aber er wird nicht der letzte sein. Marita Prigge und Ilona Rothin über Ausflaggen und Arbeitsplätze in Gefahr.

Text:

Die Spedition Kobernuss in Uelzen, Niedersachsen. Der mittelständische Betrieb hat 70 LKW, beschäftigt über 80 Fahrer. Viele fürchten um ihre Jobs – fühlen sich von ihrem Chef im Stich gelassen.

O-Ton Mario Rößler, LKW-Fahrer:

Mein Gefühl ist jetzt, dass er darauf hinarbeitet oder die Firma darauf hinarbeitet, dass wir verschwinden.

Die Angst vor dem Verschwinden ist begründet. Die Firma hat harte Jahre hinter sich. Jetzt weicht der Chef auf einen neuen, billigeren Standort aus: nach Zypern. Die Konsequenz für seine deutschen Mitarbeiter: Nur wenn sie Lohnkürzungen hinnehmen, wird die Firma in Uelzen bleiben – vorerst.

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:

Ich habe auf Grund des wirtschaftlichen Drucks hier die Löhne anpassen müssen, um die Existenz und die restlichen Arbeitsplätze zu sichern. Der Standort Deutschland, mein Standort Deutschland, ist solange sicher, solange ich wettbewerbsfähig bin in Deutschland. Und das geht auch nur mit angepassten Kosten. Das geht eben nur mit einem internationalen Standort, wo die Kostenvorteile auch voll zur Geltung kommen.

Kostenvorteile sind auf Zypern besonders gut einzustreichen. Hubertus Kobernuss will hier eine Firma gründen, „ausflaggen“ nennt man das. Auch bei LKW läuft das wie bei Schiffen. Von hier aus kann Kobernuss seine Laster kreuz und quer durch Deutschland fahren lassen - ohne deutsche Fahrer. Bald bekommt Kobernuss die zyprischen Nummernschilder. Bei Mercedes Benz-Zypern erkundigt er sich schon mal nach neuen LKW-Modellen. Nach billigen Fahrern muss er nicht lange suchen.

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:
Also 40 Prozent der Gesamtkosten sind Lohnkosten. Und Lohnkosten sind nun mal der größte Faktor in einem Unternehmen. Und da ich jetzt die Möglichkeit habe, hier auf Zypern osteuropäische Kraftfahrer einzusetzen, sinkt dieser Anteil erheblich. Ich bin mir sicher, dass der Lohnkostenanteil in der zyprischen Firma höchstens noch 20 Prozent beträgt.

Eine Lücke in den EU-Verträgen macht Kobernuss die Geschäftsgründung leicht und lukrativ. Während in Osteuropa registrierte Laster bislang nur im Grenzverkehr rollen dürfen, gilt diese Beschränkung für Zypern nicht. Zusätzlich können beliebig ausländische Fahrer geheuert werden. Dank EU – alles ganz legal.

O-Ton Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Bundesverband Güterverkehr:
In Zypern kann ich mit jedem Menschen dieser Welt, egal ob er aus dem Kongo oder von den Philippinen stammt, Güterkraftverkehr in Deutschland organisieren. Das ist das besondere an Zypern.

O-Ton-Szene:
„Prima – das ist schön!“

Im Transportministerium in Nikosia erhält Kobernuss die EU-Lizenz. Damit spart er gleich doppelt: Bei den Löhnen rund 2.000 Euro pro Fahrer im Monat. Und bei den Steuern: Allein an Kfz-Steuer macht das 1.000 Euro weniger pro LKW im Jahr. An deutsche Namen müssen sich die zyprischen Behörden noch gewöhnen. Als erster Deutscher, aber wohl nicht als letzter, meldet Kobernuss sein Gewerbe auf Zypern an.

O-Ton Behörde:
Herzlichen Glückwunsch.

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:
Danke schön. ...

Sie sehen, mir ist ein großer Stein vom Herzen gefallen, als

wir heute morgen unsere Lizenz erhalten haben. Und ich nun endlich weiter planen kann. Mein Antrieb ist auf jeden Fall, der Erste zu sein. Wer zuerst kommt, malt zuerst.

O-Ton Karl Kixmüller, ver.di Niedersachsen:

Wir werden es mit einem ungeheuren Verlust von Arbeitsplätzen im Transportgewerbe zu tun haben. Und das was jetzt schon sehr deutlich wird: Überall dort, wo die Absicht erklärt wird auszufliegen oder in andere Länder zu gehen, herrscht eine absolute Verunsicherung und die Bereitschaft der Kollegen, sich wirklich auf alles einzulassen, um bloß noch ihren Arbeitsplatz zu erhalten.

Die Beschäftigten in Uelzen, Niedersachsen, und ihre Familien haben die Folgen zu tragen.

Grafik:

In einem Brief von Kobernuss an die Mitarbeiter vom 10. Mai 2005 heißt es betreff der Anpassung der Bezüge zum 1.5.2005:

Wir werden ab 1.5.2005, bis auf die Nahverkehrszulage, alle bisher auf Widerruf gezahlten freiwilligen Leistungen einstellen.

Diese freiwilligen Leistungen aber hatten den niedrigen Grundlohn aufgebessert. Nun müssen die Fahrer mit ihrer Unterschrift eine drastische Lohnkürzung von bis zu 30 Prozent besiegeln.

Zitat:

Ich habe von dieser Änderung meines Arbeitsvertrages Kenntnis genommen und erkläre mich damit einverstanden.

Mit einem Betriebsrat musste sich der Unternehmer Kobernuss nicht abstimmen. Es gibt keinen. Für Kobernuss ist die Sache klar: Wer die Lohnkürzung nicht hinnimmt, muss gehen.

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:

Die Unterschrift unter einen schriftlichen Arbeitsvertrag ist ein Zeichen der Solidarität mit dem Arbeitsplatz. Und ich gehe davon aus, dass die meisten Fahrer sich solidarisch mit der Situation der Firma erklären. Sie sind schließlich bis zu einigen Jahrzehnten im Unternehmen. Wer damit nicht einverstanden ist, hat die freie Wahl, sich woanders zu bewerben und auch woanders tätig zu sein.

Die Botschaft ist klar – und die Fahrer haben sie verstanden.

O-Ton Thomas Behnecke, LKW-Fahrer:

Mir bleibt wahrscheinlich keine andere Wahl. Entweder ich gehe oder ich bleibe hier und unterschreibe.

O-Ton Jürgen Metz, LKW-Fahrer:

Ob ich den unterschreibe oder nicht. Irgendwann muss man sich dazu bekennen – und dann wird man weitersehen, was kommt.

O-Ton Heiko Kreiner, LKW-Fahrer:

Ich bin der Meinung, man sollte auch in schlechten Zeiten zur Firma stehen. Und nicht nur in guten Zeiten. Und nicht einfach gleich in den Sack hauen, wenn das Geld mal nicht stimmt.

Die meisten fügen sich. Nur wenige begehren auf.

Frage aus dem Off:

Was ist Ihnen passiert?

O-Ton Maik Schulenburg, LKW-Fahrer:

Ja, und ich habe dann halt eben die Kündigung in Kauf genommen und habe nicht unterschrieben.

Maik Schulenburg wurde zum 10. Juni gekündigt. Für seinen Chef völlig normal: Das seien eben die Gesetze des Marktes im Zeichen der Globalisierung.

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:

Das ist mein Unternehmen, das ist mein Kapital, das ist mein Risiko, was ich hier trage. Und deshalb bin ich der Meinung, dann kann auch nur einer das Sagen haben und das ist der Unternehmer. Es könnte passieren, dass, wenn die Politik weiterhin die Interessen des Verkehrsgewerbes benachteiligt, mein Standort nicht mehr Deutschland ist, sondern mein Standort dann Zypern sein wird.

Frage:

Komplett mit Mann und Maus?

O-Ton Hubertus Kobernuss, Unternehmer:

Ich könnte mir vorstellen, mit Mann und Maus nach Zypern zu gehen, wenn der Standort dort wesentlich wirtschaftlicher ist als der deutsche.

Die Zeichen stehen schlecht für den Standort Deutschland. Denn ausländische Fahrer sind einfach billiger. Schon heute kommen immer mehr aus Osteuropa.

O-Ton Karl Kixmüller, ver.di Niedersachsen:

Die ausländischen Fahrer, die hier in der Bundesrepublik unterwegs sind, fahren zu absoluten Dumpinglöhnen, sind damit konkurrenzlos. Die Monatslöhne für die Fahrer in Niedersachsen liegen bei einer wöchentlichen Arbeitsleistung von 60 Stunden und mehr zwischen 2.200 und maximal 3.000 Euro, brutto natürlich. Die Löhne der

osteuropäischen Fahrer liegen nach meiner Einschätzung bei maximal 300 und 500 Euro.

O-Ton Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Bundesverband Güterverkehr:

Sollten polnische Fahrer zu teuer werden, dann werden es demnächst vietnamesische sein.

Am Standort Zypern hat Hubertus Kobernuss reiche Auswahl. Von seinem neuen Büro aus kann er seine Laster durch Europa dirigieren. Seine deutschen Fahrer werden den Preis der Globalisierung bezahlen müssen.

Abmoderation:

Mit jedem abgemeldeten LKW gehen dem Staat rund 70.000 Euro verloren. Bei rund 100.000 Brummis, deren Standort künftig verlagert werden könnte, ist das schnell ein neues Milliardenloch.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins