

Transportwesen: Verkehrsexperte Klaus Willems zu den Ermittlungen beim ostbelgischen Branchenriesen Jost Group

„Die EU muss unbedingt aktiv werden“

• WEISWAMPACH

Die Ermittlungen gegen das ostbelgische Transportunternehmen Jost Group schlagen hohe Wellen. Der aus Büllingen stammende Firmeninhaber Roland Jost und zwei weitere leitende Angestellte des Unternehmens befinden sich seit Montagabend in Untersuchungshaft. Das hat die föderale Staatsanwaltschaft am Dienstag bestätigt.

VON ARNO COLARIS

Die Vorwürfe lauten unter anderem Menschenhandel, Betrug, Geldwäsche und Mitgliedschaft in einer kriminellen Vereinigung.

Unternehmenssprecherin Véronique Hustin bestätigte die laufenden Ermittlungen, wies die im Raum stehenden Anschuldigungen der Justiz aber entschieden zurück. „Die Vorwürfe entbehren jeder Grundlage. Wir werden, wie andere Transportunternehmen vor uns, zu Unrecht des Sozialdumpings beschuldigt“, so Hustin. Zugleich verwies sie auf die Unschuldsvermutung. „Weder gegen Herrn Jost noch gegen andere Mitarbeiter unseres Unternehmens wurde Anklage erhoben. Wir arbeiten in völliger Transparenz mit den Behörden zusammen.“

Insgesamt 120 Beamte ermitteln in der Angelegenheit und haben am Montag an 15 Niederlassungen der Jost Group in Belgien, Luxemburg, Rumänien und in der Slowakei Hausdurchsuchungen durchgeführt (siehe GE von gestern).

Darüber unterhielten wir uns mit dem Eupener Sachverständigen für den Straßenverkehr, Gerichtsgutachter und früheren Polizisten Klaus Willems.

Herr Willems, hat Sie die Nachricht von umfangreichen Ermittlungen bei Jost Group, immerhin eines der größten Transport- und Logistikunternehmens Belgiens, überrascht?

Nein, das hat sich in den letzten Jahren abgezeichnet. Vieles was in Belgien, aber auch in den unmittelbaren Nachbarregionen im Transportgewerbe geschieht, verstößt gegen das europäische Recht. Das irgendwann mal etwas unternommen werden musste, war schon eine ganz klare Sache.

Liegt die Ursache des Problems, das jetzt offenkundig wird, nicht in der fehlenden Harmonisierung der europäischen Steuer- und Gesetzgebung? Offenbar sehen sich westeuropäische Transportunternehmen mittlerweile ja dazu genötigt, erfinderisch zu werden, um sich gegen die osteuropäische Billigkonkurrenz behaupten zu können...

Ja, das stimmt, aber wenn ich im Ausland ein Transportunternehmen gründe, dann muss ich nach europäischem Recht auch eine Leitung des Unternehmens in diesem Land durchführen. Das ist bei sogenannten Briefkastenfirmen aber nicht der Fall. Leider spielen die lokalen Behörden vor Ort dieses Spiel billigend mit. Das europäische Recht schreibt ja auch klar vor, wie

viel ein Mitarbeiter eines Unternehmens im Ausland arbeiten darf, ohne in diesem Land Sozialabgaben leisten zu müssen. Die Praxis zeigt aber, dass Lkw-Fahrer aus osteuropäischen Ländern, die 200 bis 350 Euro netto im Monat verdienen, nach hier beordert werden, sich über Wochen und Monate hier aufhalten und alle Aufträge kommen von Belgien. Teilweise arbeiten diese Leute auch nur in Belgien oder machen internationale Transporte. Dabei wird das Gesetz umgangen, weil es nicht klar genug formuliert ist und wer einen guten Rechtsanwalt hat, wird schon die Schlupflöcher finden, um das Gesetz zu umgehen.

Können Sie uns ein Schlupfloch nennen?

Nehmen wir die sogenannten Kabotagefahrten, also das Erbringen von Transportleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Seit Oktober 2009 ist die Kabotage zwar auf drei Kabotage-Fahrten in sieben Tagen innerhalb des Mitgliedsstaates, in welchem der ursprüngliche Transport entladen wurde, begrenzt. Wenn ein Transportunternehmen aber im kombinierten Verkehr tätig ist, also zum Beispiel von einem Seehafen, Binnenhafen oder einem Güterbahnhof aus, dann benötigen die Unternehmen innerhalb eines Umkreises von 150 km Luftlinie nicht mal eine Transportlizenz, sondern lediglich eine Bescheinigung aus dem Herkunftsland, dass sie dort als Transportunternehmer tätig sind. Das ist EU-Recht. Dann werden die entsprechenden Fahrten auch nicht als Kabotage ausgelegt und holt man sich die billigsten Fahrer, die Monate hier in ihren Lkw verbringen. Das ist moderne Sklaverei.

Also ist es aus Ihrer Sicht überfällig, dass sich etwas tut...

Ja, es muss ein Konsens zwischen den west- und osteuropäischen Staaten gefunden werden, damit jeder arbeiten kann, und jeder sich an die Gesetze hält. Aber gerade in den osteuropäischen Ländern wird

nichts getan, um diesen Missständen Einhalt zu gebieten. Im Gegenteil. Was meinen Sie, was da gefuscht wird. Die Sozialabgaben sind ja nur eine Sache, mit den technischen Zuständen der Fahrzeuge wird ja auch hantiert. Sie können in Bulgarien eine TÜV-Bescheinigung kaufen, obwohl das Fahrzeug nie im Leben in Bulgarien gewesen ist und absolut nicht den technischen Anforderungen entspricht. Das kann man im Fahrtenstreifen nachweisen. Das gab es schon vor Jahren, als ich noch als Polizist aktiv war. Die Korruption ist auch heute noch allgegenwärtig. Da steckt viel kriminelle Energie dahinter, auch bei der Hinterziehung von Sozialabgaben.

Sie sagen es selbst, die Problematik ist keinesfalls neu. Was hat Ihrer Ansicht nach den Ausschlag gegeben, dass die Justiz gerade jetzt offenbar im großen Stil aktiv wird?

Nun, mein ehemaliger Kollege und Autobahnpolizist Raymond Lausberg ist ja schon seit einigen Jahren dabei, aufzuräumen und auf die Missstände im Transportgewerbe hinzuweisen. Darüber ist auch intensiv in den Medien berichtet worden und das hat die Justiz offenbar hellhörig gemacht, dass dort in der Tat einiges im Argen liegt. Jetzt hat die föderale Staatsanwaltschaft die Sache an sich gezogen und geht es richtig los. Anscheinend haben in Flandern bereits viele Betriebe Selbstanzeige erstattet, um vielleicht aus dem Größten

rauszukommen. Die Untersuchungen laufen ja schon seit anderthalb Jahren und irgendwann muss einem Unternehmer doch auch mal klar werden: Halt, Stopp, die kommen vielleicht auch mal zu mir. Zumindest hätte man dies als Signal auffangen müssen, den Ball flach zu halten.

Sind westeuropäische Transportunternehmen unter den gegebenen Umständen und bei unveränderter Gesetzeslage denn überhaupt noch konkurrenzfähig?

Wenn sich nichts ändert, nein. Dafür ist das Lohngefälle mit den neuen EU-Ländern einfach zu groß.

Also kann die Lösung nur von der Politik kommen?

Die Lösung müsste schon längst von der Politik da sein, aber das sind ja auch Wetterfahnen in der EU-Politik und da sind die Taschen größer als die Anzüge. Wenn es um wirklich wichtige Entscheidungen geht, gerade auch im arbeitsmarktpolitischen Bereich, spielt der Lobbyismus nach wie vor eine sehr große Rolle. Da werden eher Schlupflöcher aufgerissen als zugeschüttet. Das kann man immer wieder im Amtsblatt der Europäischen Union nachlesen.

Wie sehen Sie die weitere Entwicklung im Transportgewerbe?

Wir warten Ende Mai ab, dann will die EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, ja angeblich neue Initiativen für einen faireren Straßengüterver-

kehr ankündigen. Anscheinend soll die Kabotage komplett liberalisiert werden, jedoch sträuben sich wichtige Länder wie Deutschland und Frankreich. Auch soll das Nomadentum der Lkw-Fahrer unterbunden werden. Bisher müssen die Fahrer in der Regel alle 14 Tage zuhause sein, mittlerweile ist aber die Rede davon, dass dies auf einen Monat verlängert wird. Es ist sehr gut nachvollziehbar, dass die Gewerkschaften gegen das Nomadentum auf den Autobahnen zu Felde ziehen, denn es fördert Unfälle. Wer wochenlang auf ein paar Quadratmeter leben muss ohne Sanitäreinrichtungen und sich im Lkw bei Wind und Wetter mit seinem kleinen Gasofen ernähren muss, sorry, das geht einfach nicht. Jedem sollte klar sein, dass etwas gegen diese Zustände unternommen werden muss.

Aber können diese Probleme durch die Raum stehenden neuen EU-Direktiven behoben werden?

Das ist Politik, man will keinem auf die Füße treten und versucht einen notfalls krummen Kompromiss zu finden, mit dem vielleicht der eine besser leben kann als der andere, aber am Ende sind die Fahrer immer die Leidtragenden.

Zugleich könnten die Vorschläge der EU-Kommissarin komplett in die falsche Richtung gehen?

Das ist durchaus möglich. Zurzeit wird ja viel über Sozialdumping debattiert. Das ist

ein Thema, mit dem Politiker zu punkten versuchen, gerade vor Wahlen. Aber ob sie es wirklich konkret angehen, steht auf einem ganz anderen Papier. Es müsste jemand aufstehen und sagen, wir machen klare Gesetze, an die sich jeder hält und deren Einhaltung auch kontrolliert wird. Aber davon sind wir weit entfernt. Das ist schon traurig.

Wenn ich recht verstehe, glauben Sie selbst nicht an eine Verbesserung der Gesetzgebung?

Ach, da wird noch viel Wasser die Weser runterlaufen, ehe das alles in trockenen Tüchern ist. Sie müssen das so sehen: Wenn das bis zu den nächsten Wahlen 2019 nicht über die Bühne ist, dann müssen die nächsten EU-Parlamentarier und -Kommissare wieder bei Null anfangen und ein solcher Prozess braucht immer zwei bis drei Jahre. Wenn wir also Pech haben, sind wir in sieben Jahren immer noch nicht weiter als heute.

Und inzwischen darbt das regionale Transportwesen mehr schlecht als recht vor sich hin...

Leider ist das so. Sie bemühen sich um Aufträge, bekommen aber keine, weil sie nicht konkurrenzfähig sind. Viele sind leider schon in Konkurs gegangen. In den 90er Jahren hatten wir in Ostbelgien noch 180 Transportunternehmen, heute sind es noch knapp 50. Viele haben ihre Aktivitäten aus den bekannten Gründen ins Ausland verlagert und anderen steht das Wasser höher als bis zum Hals. Es wird höchste Zeit, dass die EU aktiv wird, aber was erleben wir? Die Politiker schwärmen überall von den offenen Grenzen, dass die Schlagbäume weg sind, aber gerade im Transportwesen kocht jedes Land noch sein eigenes Süppchen. Da müssen sich die Transporteur in jedem Land mit anderen Vorschriften herumschlagen. Und das sieht man ja jetzt auch wieder bei der Maut. Da kann man nur mit dem Kopf schütteln und sich fragen: Mein Gott, wo sind wir hingekommen?



Dass das ostbelgische Transport- und Logistikunternehmen Jost Group ins Visier der Justiz geraten ist, überrascht den Eupener Straßenverkehrsexperten Klaus Willems nicht: „Das hat sich in den letzten Jahren abgezeichnet, denn vieles im Transportgewerbe verstößt gegen EU-Recht.“ Fotos: belga



An den Fehlentwicklungen im Transportgewerbe trägt die EU nach Auffassung von Klaus Willems eine entscheidende Mitschuld.