

## **Zitate von Mogens Therkelsen, ehemaliger Verwaltungsdirektor einer großen Transportfirma**

*Übersetzt von Ellen Sophie Beindorf*

**Interviewer: Dänemarks Beitritt zum Schengen-Raum im Jahr 2001 muss ihre Arbeit etwas einfacher gemacht oder dazu beigetragen haben, dass Sie einige Arbeitsgänge nicht mehr ausführen mussten?**

**Mogens Therkelsen:** Ich will eigentlich bis zum Jahr 1972 zurückgehen, als wir in die Europäische Gemeinschaft eintraten. Das war ja ein Wake-up-Jahr für dänische Transporteure und auch unsere Kunden, weil wir nun plötzlich Teil eines riesigen Marktes geworden waren. Wir begannen mit 14 oder 15 EG-Ländern, oder so etwas in der Größenordnung, und dann begann ja eine Liberalisierung. Vor dieser Zeit brauchten wir Fahrgenehmigungen; wir konnten nicht einfach frei über die Grenze fahren, also verteilten Trafikudvalget (der Verkehrsausschuss) und das, was heute Fahrleitung (Færdselsstyrelsen) heißt, Lizenzen. Und so etwas war bis 1972 ein in Gold zu rahmendes Papier, denn es gab nicht so viele davon, wie gebraucht wurden, und das führte dazu, dass wenn eine Ware eine Mangelware war, die Preise nach oben gingen. Also kann ich sicher sagen dass wir bis 1972 nur Geld verdienten, richtig Geld, wenn wir international fuhren, weil diese Genehmigungen diese Einschränkung schufen – und die, die Lizenzen hatten (und zu denen gehörten wir Gottseidank, dafür hatte mein Vater gesorgt), die verdienten wirklich gut. Es war also bis 1972 sehr lukrativ, ein internationales Transportunternehmen zu sein. Dann kam die EG und dann 1972, und man begann langsam, die Sachen zu liberalisieren. Es wurde leichter, eine Lizenz zu erhalten, und damit kamen mehr Transporteure auf den Markt.

Wir bekamen einen größeren Markt, auf dem wir agieren konnten, aber wir bekamen auch mehr Konkurrenten: Franzosen, Holländer, Belgier, Deutsche, Engländer. So, in den Jahren nach 1972 wurde kräftig bei der Anzahl der Firmen, die internationale Transporte anboten, gesiebt, weil die einfach nicht konkurrenzfähig waren, nachdem das Tarifsysteem weggefallen war. Das hatte den Markt für die Preise geöffnet.

**Interviewer: Und passieren dann bis zu den 1980ern und 1990ern weitere Liberalisierungen auf dem freien Markt, oder meinen Sie, dass 1972 die größte Veränderung brachte?**

**Mogens Therkelsen:** Nein, das war ja ein laufender Prozess. Das passierte ja nicht nur bei Fuhrunternehmen und Transportgenehmigungen, wo liberalisiert wurde. Das passierte auch beim Zoll. Der Grenzübertritt wurde bezüglich der Dokumente und Kontrollen stark erleichtert, z.B. tierärztliche Kontrollen, Pflanzenkontrollen und alles so etwas. In den 1970ern und 1980ern wurde auch hier gradweise erleichtert. Wir waren eine der ersten Zollstellen in Europa, hier in

Padborg/Pattburg. Mein Vater war dabei, als das dänische und das deutsche Zollwesen einen gemeinsamen deutsch-dänischen Zollraum aufbauten, der auf dänischem Grund liegt. Das gab es vorher überhaupt nicht, dass man den deutschen Zoll und die Kontrollinstanz auf dänisches Territorium bekam. Das war schon an sich eine Riesenaufgabe und ein gewaltiges Problem, alles installiert zu bekommen; damals arbeitete man ja mit Telex, Schreibmaschinen und so etwas, und man musste auch das deutsche Telefonsystem auf dänisches Gelände herüberbringen. Also, das deutsch-dänische Zollgebiet, wie wir es nennen, war das modernste im Europa der 1970er Jahre, und wo alle Instanzen (sowohl deutsches als auch dänisches Zollwesen, Polizei, Pflanzenkontrolle, Tierarztkontrolle, alles, was dazu gehörte) versammelt waren. Die saßen zwar in zwei Gebäuden, aber man konnte von einem Gebäude zum anderen gehen. Das bewirkte, dass die Bearbeitungszeit hier in Padborg/Pattburg die beste von ganz Europa war. Ich glaube, dass sie durchschnittlich eine Bearbeitungszeit von unter fünf Minuten hatten. An anderen Grenzübergängen konntest du stundenlang stehen. In Österreich, Italien, der Schweiz oder Frankreich konnte es 3, 4, 5 Stunden bis zu einer Bearbeitung dauern.

#### **Die EU-Erweiterung von 2004**

**Mogens Therkelsen:** Ich bin nicht immer ein Anhänger von diesem Erweiterungstempo gewesen, das wir in der EU hatten, also von unseren 15 Ländern bis zu den 28, die zu einem Zeitpunkt dabei waren. Also, es gibt ja bestimmte Länder, die politische Probleme mit sich brachten. Nehmen wir ein Land wie Polen: Als es in die EU kam, war es ja so etwas wie eine – ich will nicht sagen Kriegserklärung –, aber es war eine Herausforderung, weil ja plötzlich ein Land dazukam, das auf einem ganz anderen Niveau lag, z.B. im Verhältnis zu so etwas wie Löhne und Arbeitsbedingungen. Das, finde ich, ist negativ gewesen; ich werfe jedenfalls der EU vor, dass sie nicht dafür gesorgt haben, dass es einen Übergang gab, wo die Dinge gesetzlich präzisiert wurden, anstatt nur einen freien Markt zu schaffen. Dass Polen und später auch andere Länder mit demselben Ausgangspunkt hinzukamen, führte ja dazu, dass es Verhältnisse gab, die miteinander konkurrierten. Plötzlich konnten wir ja billige Arbeitskräfte bekommen, indem wir Polen und solche hierherholten, und das führte zu einer Masse an Problemen, z.B. mit den Gewerkschaften bezüglich ausländischer Arbeitskräfte und ungleichen Lohnverhältnissen, Arbeits- und Sozialbedingungen und so weiter. Hier finde ich, dass man in der EU einen Fehler gemacht hat, als man keine Übergangsregelungen erließ, die regelkonform waren. Aber man ist allen den politischen Herausforderungen ausgewichen, die eine Menge Unmut und schlechte Stimmung zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern erzeugten – und auch teilweise zwischen den Ländern, weil es so große Ungleichheiten in den sozialen und Lohnstandards gab, bei den Arbeitszeiten und so weiter. Das hätte man auf andere Weise regeln müssen. Und das hat ja auch dazu geführt, dass viele Firmen in die Länder verlegt wurden, wo es billig war. Also Dansk Industris viele Mitgliedsfirmen und viele unserer Kunden bauten ja Fabriken da unten, weil es da billiger war zu produzieren. Und plötzlich fehlten uns die Waren in Dänemark, also mussten wir mitmachen,

und so errichteten wir eine Firma in Polen und Deutschland, weil Deutschland immer noch billiger war. Eigentlich hätte der ganze politische Aspekt meiner Meinung nach von der EU stärker kontrolliert werden müssen und nicht individuell von den Staaten, die sich auf gewissen Gebieten darüber zerstritten. Und die Unternehmen wurden einigen ungerechten Konkurrenzverhältnissen ausgesetzt, als man sich im Ausland etablieren musste. Das kostete dänische Arbeitsplätze. Ansonsten habe ich die ganze Zeit der EU positiv gegenübergestanden und tue das auch weiterhin. Aber es gibt einige Bereiche, wo ich finde, dass man falsch gehandelt hat, weil es keine unmittelbaren Vorteile gebracht hätte. Rückblickend kann man jetzt sagen, dass es doch fantastisch ist, wie schnell Länder wie Polen einen höheren Lebensstandard erreicht haben. Und heute ist es ja auch so, dass man keine polnischen Arbeitskräfte bekommen kann – versteh mich recht, wenn ich das sage – für günstige Absprachen. Das geht nicht. Sie sind auf der vollen Höhe der anderen Länder beim Lohnniveau und sozialen Niveau.

**Interviewer:** Das ist sehr interessant, dass Sie erzählen, dass die EU-Erweiterung den Markt fast stärker erschütterte als unser Beitritt in die EU 1972. Sie berichteten, dass sich die Konkurrenz verschärft hat, aber dass es doch einige ähnliche Umstände gab. Es gab größere Erschütterungen bei der EU-Erweiterung?

**Mogens Therkelsen:** Ja, als man die Schleusen öffnete, wie man so sagt, hat man nach meiner Meinung mehr Schaden als Nutzen in dem Spiel angerichtet. Das, was man gern haben wollte, war ein vereintes Europa, das politisch, wirtschaftlich und produktionsmäßig stark war. Aber man schuf, finde ich, einige Ungleichheiten, die mehr schadeten als nützten. Das wird nun berichtigt, aber das hat in den vergangenen zwanzig Jahren viel gekostet.

**Interviewer:** Was ich Sie sagen höre, ist, dass man auch etwas dazu gedrängt wurde, z.B. etwas in Polen aufzubauen und billigere Arbeitskräfte anzustellen, um als Firma überleben zu können?

**Mogens Therkelsen:** Ja. Es wurde ja ein Element dieser Konkurrenz, zu den Kosten zu produzieren, wie es einige der neuen Länder, die in die EU kamen, konnten. Sie lagen ja auch auf einem anderen Lohnniveau und Sozialniveau.

## **Grenzkontrolle**

**Interviewer:** Was war Ihre erste Reaktion, als Sie 2016 hörten, dass Grenzkontrollen eingeführt werden sollten?

**Mogens Therkelsen:** Wieder glaube ich, dass das eine Maßnahme war, die man mit der EU hätte abstimmen müssen, anstelle einen dänischen Alleingang zu unternehmen. Die EU hat das ja auch viele Male angesprochen. Und es gibt ja auch keine anderen EU-Staaten, die wie Dänemark

jahrelange Grenzkontrollen eingeführt haben. Ich meine, die EU hätte Dänemark stärker zurechtweisen und sagen müssen: Das ist nicht die freie Beweglichkeit von Waren und Arbeitskraft, was ein Grundelement der EU ist, wenn man Kontrollen durchführt. Weil es dann *keine* freie Beweglichkeit *ist*. Und das hat man ja nun in dem Protokoll unterschrieben, dass Dänemark dabei sein will. Aber es sind ja so viele Jahre vergangen, wo man vor- und zurückgeht, und es passiert nichts weiter, als dass die Kontrolle da ist. Selbstverständlich müssen wir in Dänemark Kontrollen haben, aber so, wie wir es hier unten in der Region angesprochen haben, würde eine wesentlich stärkere Kontrolle im Hinterland einen größeren Effekt haben. Die Einreisekontrollen, die heute und seit nunmehr vielen Jahren gemacht werden, behindern die mobile Arbeitskraft. Wir haben täglich 12.000 bis 14.000 Mitarbeiter, die aus Schleswig-Holstein kommen und in Sønderjylland arbeiten. Für die ist es unglaublich belastend, weil sie nicht wissen, ob sie eine halbe oder eine Stunde früher von zu Hause losfahren müssen und wie starke Grenzkontrollen es geben wird. Es ist auch für den Güterverkehr sehr hinderlich. Unsere Fahrer fahren nach Zeiten entsprechend der EU-Gesetzgebung, und sie sollen so und so viele Stunden fahren, und dann müssen sie eine Pause machen. Es sind meistens Fünf-Minuten-Intervalle, wann man einen Fahrer in Padborg/Pattburg erwarten kann. Aber wenn er eine Stunde an der Autobahn pausieren muss, dann funktioniert das nicht, und seine Fahrt- und Ruhezeit ist hin, und er kommt mit der Ware nicht an. Es ist ja eindeutig bewiesen, dass effektive Kontrolle im Hinterland wesentlich besser ist. Wenn Personen die Staatsgrenze nach Dänemark passieren, die beabsichtigen, Unregelmäßigkeiten zu begehen – das können Diebstähle sein oder andere Sachen –, kann man ihnen das nicht ansehen. Sie reisen einfach ein. Wenn man Kontrollen wegen irgendwelcher Gesetzesverstöße oder Diebstähle machen will, so muss man das auf dem Weg heraus aus Dänemark machen. Das habe ich sowohl in Christiansborg als auch an anderen passenden Orten gesagt und gesagt, dass es effektiv wäre, wenn man alle Lieferwagen konsequent kontrollieren würde. Dann würde das sicher mit der Zeit aufhören, und Dänemark wäre berüchtigt für seine effektive Ausreisekontrolle. Heute ist es ja so, dass die meisten dänischen Zechpreller von der deutschen Polizei gleich südlich der Grenze geschnappt werden und nicht von der dänischen Polizei. Ich weiß auch, dass man nun angefangen hat, viel offener zu werden und zu sagen, dass man eine ganze Menge von denen festnehmen konnte, die mit Drogen ins Land fahren. Und das ist ja auch gut, aber auch die kann man im Hinterland aufspüren. Wenn man im Hinterland Kontrollen durchführt, dann würde man auch die Personen finden, die die Hehler sind und Vereinbarungen mit unehrenhaften Menschen getroffen haben. Die Grenzkontrollen sind also bestimmt nichts, wovon wir Anhänger sind oder meinen, dass sie das Ziel erreichen, das beabsichtigt ist. Eine effektive Hinterlandkontrolle würde besser sein.