



Der Handel floriert, aber die Arbeitsbedingungen an Deck sind oftmals miserabel.

VORFAHRT FÜR MENSCHENRECHTE

Menschenrechtsverletzungen beim Transport von Waren

VON DR. SABINE FERENSCHILD UND IRENE KNOKE

Der Transport- und Logistiksektor ist die Drehscheibe unserer globalisierten und arbeitsteiligen Wirtschaft: Die Verteilung einzelner Produktionsschritte über die ganze Welt und der Wunsch nach möglichst geringer Lagerhaltung und zeitlich optimierten Produktionsprozessen erfordert gute logistische Koordination. Gleichzeitig legen die einzelnen Produkte und ihre Bestandteile teilweise sehr weite Strecken zurück, bis sie bei uns auf dem Markt oder zuhause landen. Spätestens mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie haben wir gelernt, wie wichtig funktionierende Lieferketten sind. In dieser Zeit sind auch Missstände im internationalen Schiffsverkehr stärker ins Bewusstsein der Menschen gerückt. Zuletzt machten östeuropäische LKW-Fahrer auf der Autobahnraststätte Gräfenhausen in Südhessen auf ihre dramatische Situation aufmerksam. Während Menschenrechtsverstöße in den Produktionsstätten unserer Waren schon länger thematisiert werden, wird bislang weniger darüber gesprochen, wie die Waren zu uns gelangen.

Diesen wichtigen Teil globaler Lieferketten wollen wir in diesem Factsheet mit dem Schwerpunkt menschenrechtliche Risiken unter die Lupe nehmen, angefangen beim lokalen Transport im Produktionsland über den internationalen Seetransport bis hin zu der Verteilung der Waren hier in Deutschland und Europa.

IM PRODUKTIONSLAND: MEIST MIT DEM LKW

Für den internationalen Transport ist in der Regel eine Speditionsfirma verantwortlich, die auf länderübergreifenden Warenverkehr spezialisiert ist und den Transport per Schiff, Flugzeug oder Schiene organisiert. Diese hat Niederlassungen vor Ort oder arbeitet mit einem lokalen Partner oder einer Spedition zusammen, die den Vorlauf, also den Transport vom Absender zum Hafen organisiert. Je nach Beschaffenheit der Produktionsstruktur gibt es erhebliche Unterschiede.

Produktionszentren in den Ländern des Globalen Südens liegen nicht unbedingt in Hafennähe



In den Produktionsländern erfolgt der erste Transport – hier von flüssigem Naturkautschuk – meist mit dem Lkw.

und je kleiner und isolierter der Produktionsstandort ist, desto schwieriger kann die Anbindung an das Verkehrsnetz sein. Gerade bei vielen Agrar-Lieferketten, und insbesondere, wenn kleinbäuerliche Betriebe involviert sind, stehen viele Produzent*innen schon auf der ersten Meile vor einigen Herausforderungen, um ihre Produkte zu der ersten Verladestation, einem Sammelplatz oder zur Weiterverarbeitungsanlage, zu bringen. Mittelsleute stellen hier oft das Bindeglied dar. Beim selbstorganisierten Transport geschieht das nicht selten mit dem Motorrad, einem Pick-up oder einem Kleintransporter. Auch auf den weiteren Stufen der Wertschöpfung muss der Transport

der Ware organisiert werden, dies geschieht größtenteils mit dem LKW.

Ein großer Teil der Fahrer*innen im Transportsektor im Globalen Süden arbeitet in ungeschützten Beschäftigungsverhältnissen. Eine Forschungsarbeit aus Kambodscha, die die menschenunwürdigen Bedingungen weiblicher Beschäftigter in globalen Produktionsketten der Textilindustrie untersucht ([Doutch 2022](#)), geht an einer Stelle auch eingehend auf die Arbeitsbedingungen im Transportsektor ein. Die Erzählungen

AUS DEM LEBEN EINES LKW-FAHRERS IN KAMBODSCHA

Ich arbeite als Unterauftragnehmer für ein Transportunternehmen, das einen Vertrag mit einer Textilfabrik hat und Waren innerhalb des Unternehmens transportiert. Den Job habe ich vor sechs Monaten bekommen, musste dafür aber ein Bestechungsgeld in Höhe von 150 USD zahlen. Ich bekomme etwa 220 USD pro Monat und kann so die Familie mit unterstützen. Immer wieder muss ich aber Bestechungsgelder bezahlen, um Aufträge zu bekommen. Trotzdem ist das viel besser als die Zeit davor, als ich Container für ein Textilunternehmen von und zum Hafen transportiert habe. Wir hatten keinen Vertrag und haben Einzelaufträge für das Unternehmen angenommen. Für die Ware waren allein wir Fahrer verantwortlich, wenn etwas verloren ging, z.B. bei einem Unfall oder Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen. Das Unternehmen hat dann nur die Versicherung für den Unfall selbst übernommen, nicht aber für verloren gegangene Waren. Sie wollen vielleicht kein Geld, aber sie wollen, dass wir eine lebenslange Haftstrafe

bekommen. Dann können wir nur einfach wegrennen, um zu versuchen zu überleben.

Es gab extrem enge Zeitvorgaben. Wir fuhren so schnell, wie es von der Fabrik gefordert wurde. Sie haben immer gefragt: Schaffst du das? Sonst bist du raus! Sie nutzten das GPS-System, um uns zu kontrollieren. Entweder ich bin in der Nacht gefahren, oder ich musste teilweise unter dem LKW schlafen. Da waren Tiere, die haben so laut geschrien, dass ich aus Angst kein Auge zubekommen habe und nur auf den Sonnenaufgang gewartet habe. Manchmal habe ich nächtelang kaum geschlafen.

Jetzt habe ich immerhin feste Arbeitszeiten und muss nicht mehr über mehrere Tage oder gar Wochen fern von zuhause im LKW verbringen. Die strenge Kontrolle und der Zeitdruck sind aber identisch. Die strikten Vorgaben führen auch jetzt oft dazu, dass ich viel zu schnell fahre.

Eigene Zusammenstellung und Übersetzung aus den Erzählungen eines kambodschanischen LKW-Fahrers aus [Doutch 2022](#)

sind zwar sehr individuell und nur qualitativ auswertbar, gleichzeitig sind die strukturellen Parallelen zu den Beschäftigten in anderen Industrien, aber auch zu den prekären Beschäftigungsverhältnissen, die es im Transportsektor in Europa gibt, mehr als deutlich.

siehe
Kasten
S. 2

EIN BEISPIEL AUS KAMBODSCHA

Doutch (2022) lässt sehr eindrücklich die unsicheren **Arbeitsbedingungen eines Betroffenen** schildern. Subunternehmertum und informelle Arbeit sind hier weit verbreitet. Viele Fahrer haben keine festen Verträge, sondern nehmen Aufträge an, wie sie kommen. Die Bezahlung erfolgt nach erbrachter Leistung, was vor allem dann ein Problem darstellt, wenn z.B. exzessive Wartezeiten (z.B. am Hafen beim Warten auf die eintreffende Ware) nicht nur nicht vergütet werden, sondern auch mit hohen Sicherheitsrisiken und Unannehmlichkeiten verbunden sind. Auf der Straße wiederum wird die Arbeit als extrem stressig empfunden, da ein hoher Arbeits- und Zeitdruck herrscht und die zunehmende Digitalisierung in dem Sektor die permanente Überwachung verstärkt. Wenn Ware verloren geht, z.B. in Folge eines Unfalls, kann dies die Fahrer in eine Schuldenfalle oder ins Gefängnis führen.

Die Digitalisierung ist für die Logistikbranche mit einem sehr hohen Zusatznutzen verbunden. Prozesse können optimiert, unnötige Fahrten vermieden und Wartezeiten verkürzt werden. In Kambodscha wurde jedoch vor allem der Kontrollfaktor hervorgehoben, der zu zusätzlichem Stress führt. Die Kontrolle über die Arbeitsprozesse wird so auch zur Kontrolle über die Arbeiter*innen und ihr individuelles Verhalten. Der Stress wird durch enge Lieferfristen z.B. zwischen Fabrik und Hafen, erhöht. Hinzu kommen Schlafmangel, weil Wartezeiten nicht zum Schlafen genutzt werden können und / oder Nachtfahrten hinzukommen (vgl. *Doutch 2022*).

PREKÄRE ZUSTÄNDE AUCH IN ANDEREN LÄNDERN

Auch eine Untersuchung zu den Lenk- und Ruhezeiten von LKW-Fahrer*innen in Lateinamerika fand heraus, dass in vielen Ländern der Region noch unzureichende gesetzliche Regularien bezüglich Obergrenzen der täglichen Arbeitszeit, verpflichtender Fahrpausen und wöchentlicher Ruhezeiten herrschen. Trotz einiger Unterschiede gilt für die meisten Länder in Lateinamerika, dass Gesetze und Regularien nicht geeignet sind, um die Fahrer*innen ausreichend vor exzessiven Fahrzeiten zu schützen und ausreichend Ruhezeiten zu gewähren (*Simonelli 2018*).

Die prekären Arbeitsbedingungen stellen nicht nur ein Risiko für die LKW-Fahrenden selbst dar, sondern tragen auch zu den Sicherheitsrisi-

ken aller Verkehrsteilnehmenden dar. Der verbreitete risikoreiche Fahrstil kombiniert mit vielerorts schlechten Straßenverhältnissen führt zu einer Vielzahl von Unfällen. Auch in Afrika wurde als Ursache eines risikoreichen Fahrstils der hohe ökonomische Druck ausgemacht, dem die Fahrer*innen von LKW oder (Mini-)Bussen ausgesetzt sind. Dies wird noch dadurch verschärft, dass viele von ihnen die Fahrzeuge nicht selbst besitzen und daher Chartergebühren bezahlen müssen (*Boateng 2020*).

Weltweit sterben jedes Jahr 1,35 Millionen Menschen in Verkehrsunfällen (*2016, die letzten verfügbaren Daten der WHO*). 93% der Verkehrstoten sind in Ländern mit niedrigen und mittleren Einkommen zu beklagen, obwohl hier nur rund 60% der Fahrzeuge unterwegs sind. In Ländern mit niedrigem Einkommen sind nur 1% aller Fahrzeuge unterwegs, aber sie beklagen 13% aller Verkehrstoten. Trotz einiger Fortschritte in den letzten Jahren bei Gesetzgebung, Sicherheitsstandards oder der Erstversorgung in einigen Ländern verharrt die Todesrate vor allem in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen auf hohem Niveau (*WHO 2018*).

DIE INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT – SYSTEMRELEVANT FÜR GLOBALE LIEFERKETTEN

Nachdem die Produkte lokal per LKW, Bahn oder Binnenschiff transportiert wurden, erfolgt für mehr als 80% der Produkte (*Zanker 2018*) (oder 11 Mrd. Tonnen im Jahr) der Weitertransport über die Weltmeere auf den rund 100.000 Handelsschiffen der Welthandelsflotte (*UNCTAD 2022*). Laut UNCTAD lagen deutsche Eigner nach Griechenland, China, Japan, Singapur, Hongkong und Südkorea auf Platz 7 der größten Handelsflotten, gemessen in Ladekapazität, und laut Verband der deutschen Reedereien auf Platz 1 der Containerschiffahrt, gemessen an der Anzahl der Schiffe.

Zunächst klingt das beruhigend: Deutsche Reedereien – deutsches Arbeitsrecht – alles gut. Doch viele Schiffe deutscher Eigner*innen sind unter anderen Flaggen registriert. So können vor allem Lohnkosten gesenkt werden. Im Mai 2023 bestand *die deutsche Handelsflotte* aus 1.693 Schiffen (Schiffe ab 100 Bruttoreaumzahlen). Nur noch auf 141 dieser Schiffe galt das deutsche See-Arbeitsrecht für alle Beschäftigten. Alle anderen sind entweder im internationalen Schifffahrtsregister eingetragen (130), das Ausnahmen vom Arbeitsrecht erlaubt, oder fahren vollständig unter anderer Flagge (1.422). Auf den Schiffen deutscher Reedereien, die unter fremder Flagge fahren, gilt das Arbeitsrecht des jeweiligen Flaggenstaats. Und das ist in vielen Fällen eine sog. „Billigflagge“. Als „Billigflaggen“ werden Flaggenregister bezeichnet, die ohne besondere Anforderungen Schifffahrtun-

ternehmen anderer Nationalitäten akzeptieren und ihnen finanzielle Vorteile wie zum Beispiel sehr niedrige Steuern bieten. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) behauptet zwar, dass Schiffe der deutschen Handelsflotte überwiegend unter den „guten“ Flaggen von Antigua und Barbados, Liberia, Malta, Portugal und Zypern fahren. Doch die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) stuft diese Flaggen mit Ausnahme Portugals als Billigflaggen ein. In den meisten Fällen handelt es sich bei diesen Flaggenregistern nicht um staatliche Behörden, sondern um private Unternehmen, die ihre Gewinne im hart umkämpften Geschäft der günstigsten Konditionen (Steuern, Gebühren, Regulierungen) mit den jeweiligen Flaggenstaaten teilen. Arbeitsstandards, darunter selbst die von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) als Mindestanforderungen formulierten und weltweit verbindlichen Kernarbeitsnormen, werden auf solchen Schiffen oft nicht eingehalten.

EINE VIELZAHL VON SCHIFFEN DEUTSCHER EIGNER*INNEN SIND WEGEN FINANZIELLER VORTEILE UNTER SOGEMANNEN „BILLIGFLAGGEN“ REGISTRIERT.

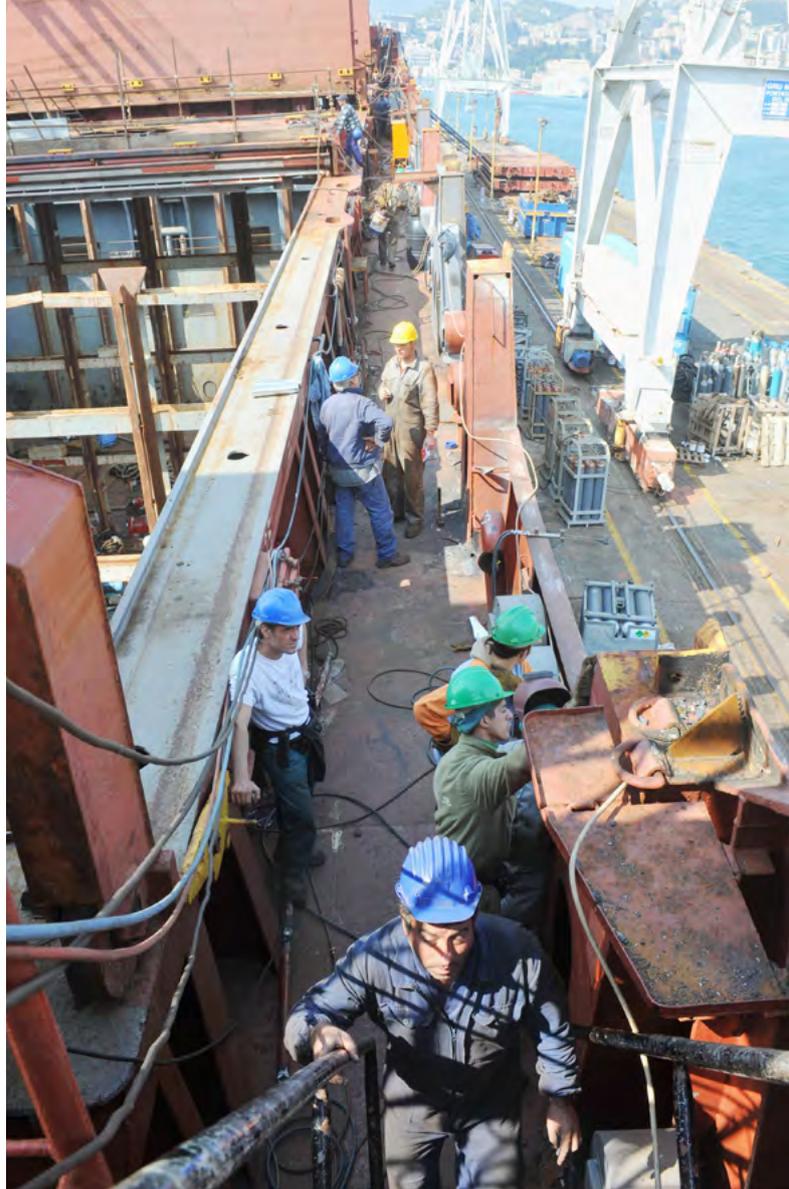
Die wichtigsten Herkunftsländer der knapp 1,9 Mio. Seeleute sind die Philippinen, Russland, Indonesien, China und Indien (UNCTAD 2021). Immer noch werden Seeleute von Agenturen angeworben, die sowohl Vermittlungsgebühren verlangen als auch die Kosten für die Anreise zum Schiff und nötige Visa in Rechnung stellen, obwohl diese Praxis rechtswidrig ist (ITF 2022). Die Arbeit auf See beginnt so für viele häufig schon mit einer Schuldenfalle. Neben harter, körperlicher Arbeit auf den Schiffen wird von überlangen

Arbeitstagen, ausbleibenden oder zu geringen Lohnzahlungen, mangelhafter Verpflegung, einbehaltenen Pässen oder fehlender medizinischer Versorgung berichtet (Surtees 2013). Von solchen Bedingungen sind vor allem Menschen aus vulnerablen Gruppen betroffen, die ihre Rechte nicht kennen und auf See arbeiten wollen, um der Armut zu entkommen.

Der Frauenanteil unter den Seeleuten war bis vor kurzem mit rund 1,3 % sehr gering, ihr Anteil unter den Offizier*innen mit 0,73 % noch geringer. Während Frauen in der Schifffahrt vor allem auf Kreuzfahrtschiffen und Fähren beschäftigt waren, führte die Pandemie dazu, dass viele Frauen in die Handelsschifffahrt wechselten, wo in der Folge eine Frau auf 20 Männer in der Crew kommt. Laut ITF ist die Zahl der Frauen auf See, die sexuelle Übergriffe melden, „absolut abscheulich“ (ITF 2022).

MINDESTANFORDERUNGEN WERDEN NICHT EINGEHALTEN

Die oben geschilderte prekäre Situation vieler Seeleute hat zur Verabschiedung des Seearbeitsübereinkommen durch die ILO geführt. Im Jahr



Arbeiter auf dem Schiff „Ameglia Star“ im Hafen von Genua

2013 trat es in Kraft. Deutschland und weitere 100 ILO-Mitgliedsstaaten haben das Übereinkommen ratifiziert (Stand: Januar 2023). Es formuliert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen in den Bereichen Mindestalter, Arbeitsbedingungen, Unterbringung, Mindestlohn, Gesundheits- und Sozialschutz, aber auch einen Anspruch auf Heim-schaffung nach weniger als zwölf Monaten.

Die Corona-Pandemie hat die Lage der Seeleute verschärft, denn sie erschwerte u.a. den Crew-Wechsel. Das führt dazu, dass Seeleute auch über das Auslaufen ihrer Verträge hinaus an Bord bleiben müssen. Sie „stranden“ sozusagen auf See. Dadurch kann die laut ILO-Seearbeitsübereinkommen maximale Dauer von elf Monaten an Bord überschritten werden. Dann steigt das Risiko, zu weiterer Arbeit auf dem Schiff gezwungen zu werden sowie das Risiko der Vorenthaltung von Löhnen. Besonders problematisch ist die Situation von Seeleuten, deren Schiffe von den Eigentümer*innen aus ökonomischen Gründen aufgegeben wurden. Manche Seeleute harren monatelang auf diesen verlassenen Schiffen aus – in der Hoffnung, ausstehende Löhne doch noch zu erhalten (ITF 2021).



Auch auf deutschen Straßen sind immer mehr ausländische LKW unterwegs.

Zwischen Sommer 2021 und Winter 2022/23 hat sich diese Krise zwar entschärft. Dennoch sind regelmäßig Tausende von Seeleuten in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt, wenn sie beispielsweise wegen Quarantänemaßnahmen oder ihres Impfstatus die Schiffe nicht verlassen dürfen. Die Lehren aus der COVID-Pandemie führten dazu, dass sich Regierungen, Seeleute und Reedereien auf die Stärkung von Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen auf den Schiffen im Seearbeitsübereinkommen der ILO einigten. Weitere Änderungen betreffen die Verbesserung der medizinischen Versorgung von Seeleuten an Land und bessere Kommunikationsmöglichkeiten mit ihren Angehörigen (UNCTAD 2022). Letztere beinhalten die Verpflichtung der Reedereien, auf den Schiffen Internet zur Verfügung zu stellen.

TRANSPORT IN DEUTSCHLAND – EBENFALLS „UNTER FREMDER FLAGGE“

Die generelle Freizügigkeit innerhalb des Europäischen Marktes (der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital) führt auch hierzulande dazu, dass die Flotten auf unseren Straßen „unter fremder Flagge“ fahren. Insbesondere für den Transport von Waren haben die EU-Osterweiterungen dazu geführt, dass immer mehr osteuropäische Transportunternehmen gegründet oder dort eine Zweigstelle etabliert wurde. Diese Unternehmen sind sehr viel stärker auf den internationalen (innereuropäischen) Güterverkehr konzentriert als Unternehmen in den alten Mitgliedsstaaten (EU-15). Das gilt insbesondere für Unternehmen aus Polen, Kroatien, Lettland, Litau-

en und Slowakei (De Smedt / De Wispelaere 2020). Im Jahr 2022 wurden gemäß der Mautstatistiken 42,6 % des Warenverkehrs auf deutschen Straßen mit ausländischen LKW transportiert, überwiegend kommen diese LKW aus Polen, gefolgt von Rumänien, Tschechien und Litauen (BALM 2023).

„Unter fremder Flagge“ bedeutet in diesem Kontext also in der Regel innereuropäisch. Der Unterschied zum Ausfliegen auf hoher See liegt darin, dass überall in Europa einheitliche Mindeststandards gelten, die nicht nur das Arbeitsrecht allgemein betreffen, sondern auch spezifische EU-weite Regularien für den Transportsektor (z.B. zu Lenk- und Ruhezeiten). Große Unterschiede bestehen jedoch hinsichtlich der Löhne und Sozialversicherungsbeiträge. So liegen die durchschnittlichen Personalkosten pro Arbeitnehmer*in im Transportsektor in Bulgarien mit 4.800 Euro jährlich (2017) mehr als 12-mal niedriger als in Dänemark (58.600 Euro). Mit 29.400 Euro hat Deutschland Personalkosten im unteren Drittel der EU-13 (De Smedt / De Wispelaere 2020).

INTRANSPARENZ UND SUBUNTERNEHMERTUM

Da der Kostenfaktor im Transportsektor eine große Rolle spielt, haben sich im grenzüberschreitenden Verkehr komplexe Systeme von Unteraufträgen an Subunternehmer etabliert, die Verstöße gegen Vorschriften und Arbeitsschutzgesetze begünstigen und die Intransparenz fördern (ELA 2022). Die vom produzierenden oder versendenden Unternehmen beauftragte Spedition (Generalunternehmer) führt den Auftrag nicht not-

wendigerweise selbst aus, sondern vergibt ihn weiter an ein Subunternehmen, den Frachtführer. Dieses Subunternehmen ist der Arbeitgeber der LKW-Fahrer*innen. Im Zweifelsfall kann dies eine Briefkastenfirma eines westeuropäischen Unternehmens sein (*Weirich / Wahl 2022*).

Das hohe Maß an Unterauftragsvergabe ist ein wichtiger Faktor im Wettbewerb. Den Zuschlag bekommt oft der günstigste Anbieter, ungeachtet der Arbeitsbedingungen. Besonders groß sind die Herausforderungen auch für die Kontrollbehörden auf der sogenannten letzten Meile, also hinsichtlich des Warentransports von einem Logistikzentrum oder Sammellager zum endgültigen Bestimmungsort (*ELA 2022: 3*). Die Problematik bleibt: Das auftraggebende Unternehmen zeichnet sich nicht direkt verantwortlich für die Arbeitsbedingungen auf diesen Transportwegen.

Zu den Missständen im Straßengüterverkehr gehören u.a.:

- ▶ lange Arbeitszeiten und unbezahlte Überstunden, auch unter Umgehung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten sowie der vorgeschriebenen Mindestlöhne,
- ▶ Arbeitszeitmodelle, deren Ausgestaltung einen zusammenhängenden Erholungsurlaub verhindert, indem z.B. einzelne Urlaubstage für die freie Woche verrechnet werden,
- ▶ niedrige Löhne, teils auch einbehaltene Löhne, z.B. im Falle einer Kündigung, oder die widerrechtliche Anrechnung von Spesen auf die Mindestlöhne,
- ▶ schlechte Infrastruktur für die notwendigen Pausen, fehlende Parkplätze und unsichere und unhygienische Bedingungen auf den Rastplätzen und den Ladestationen,
- ▶ Umgehung von gesetzlichen Vorgaben, z.B. auch durch die Aushändigung falscher Dokumente und falscher Arbeitszeitdokumentation,
- ▶ der Einsatz von Arbeitnehmer*innen aus Drittländern ohne ausreichende Papiere

Quellen: *De Smedt / De Wispelaere 2020;*
Weirich / Wahl 2022

Die Arbeitsbedingungen sind dem zunehmenden Kostendruck immer weiter zum Opfer gefallen, wodurch der Beruf immer unattraktiver wird. Der allseits beklagte Fachkräftemangel macht sich in der Transportbranche deutlich bemerkbar. Doch statt die Attraktivität durch eine Verbesserung der Bedingungen zu erhöhen, werden zunehmend Fahrer*innen aus Drittstaaten angeheuert. Diese benötigen für den Einsatz in Europa eine Fahrerlaubnis. Die Ausstellung solcher Fahrerlaubnisse hat sich zwischen 2012 und 2020 verfünffacht, mit einem erheblich höheren Anstieg in den osteuropäischen Mitgliedsstaaten (EU-13), allen voran Polen und Lettland (*Weirich / Wahl 2022*).

DIE ERSTEN WEHREN SICH

Die **LKW-Fahrer*innen aus den Drittstaaten** sind besonders verletzlich gegenüber Missständen, denn erstens ist ihr Aufenthaltsstatus mit dem Arbeitsverhältnis verknüpft, was die Bereitschaft, gegen unlautere Bedingungen anzugehen, einschränkt. Zweitens kennen sie möglicherweise ihre Rechte nicht ausreichend, haben keinen juristischen Beistand und verstehen aufgrund von Sprachbarrieren vielleicht nicht einmal ihren eigenen Arbeitsvertrag. In der Regel sind ihre Löhne noch niedriger als die Löhne osteuropäischer Fahrer*innen, und teilweise werden sie sogar ohne ausreichende Papiere auf internationale Routen geschickt, was für sie eine dauerhafte Ausweisung zur Folge haben kann (*Weirich / Wahl 2022*).

Und doch haben es im Frühjahr und im Sommer 2023 etliche Fahrer aus osteuropäischen Drittstaaten (Georgien, Usbekistan, Tadschikistan u.a.) gewagt, ihren polnischen Auftraggeber mittels einer koordinierten Streikaktion unter Druck zu setzen. Wochenlang harrten sie auf einer Autoraststätte in Südhessen aus, um ihre ausstehenden Löhne einzufordern und ernteten hierfür erstmals öffentliche Aufmerksamkeit sowie Solidarität von Gewerkschaften und der umliegenden Bevölkerung. Etliche deutsche Unternehmen wurden als ursprüngliche Auftraggeber des Transportgutes ausgemacht, darunter z.B. die DHL. *Der Konzern beteuerte schnell*, dass es keine direkte vertragliche Beziehung gäbe und verwies auf seinen Lieferantenkodex, der solche Arbeitsverhältnisse auch in der tieferen Kette nicht dulde. Doch die unübersichtlichen Strukturen der Untervertragsnahmen konnten die Rechtswidrigkeiten nicht verhindern. Das zeigt, wie wichtig es ist, Anforderungen zur Einhaltung von Arbeits- und Menschenrechten nicht nur nach unten weiterzugeben, sondern auch effektiv zu kontrollieren und mehr Transparenz in den Logistiklieferketten herzustellen. Beide Male gab der polnische Spediteur am Ende nach, auch weil ein Auftraggeber mit Schadensersatz wegen ausstehender Lieferungen drohte. Das zeigt, welchen Druck die beteiligten Unternehmen aufbauen können.

WAS TUN?

Der Blick in die lokalen und internationalen Transportstrukturen zeigt, dass es entlang der Transportwege mehrere menschenrechtliche Hotspots gibt, die dringend der Verbesserung bedürfen. Um menschenwürdige Arbeitsbedingungen im Transport sicherzustellen, sind deutsche bzw. europäische Unternehmen gefragt. Sie müssen ihrer menschenrechtlichen Verantwortung nachkommen und die Einhaltung grundlegender Menschenrechte auch auf den Transportwegen einfordern und überprüfen!

**LKW-FAHRER
PROTESTIEREN
MIT WOCHEN-
LANGEM
STREIK IM
HESSISCHEN
GRÄFENHAU-
SEN GEGEN
MASSIVE
AUSBEUTUNG
DURCH EINE
SPEDITION**

DAS SYSTEM DER AUSBEUTUNG – EIN BEISPIEL

Im Zuge des Streiks der osteuropäischen LKW-Fahrer in Südhessen, hat der DGB Hessen-Thüringen das folgende Beispiel recherchiert, das exemplarisch steht für viele andere: „Der Fahrer Y. kommt aus einem EU-Drittstaat und spricht nur seine Landessprache. Auf der Suche nach einer Arbeitsstelle wurde ihm eine Position in Polen angeboten, bei der er ein Monatsgehalt von 2.400 € verdienen könnte. Hierzu musste Y. 1.000 € zahlen, um dem Arbeitgeber in Polen vorgestellt zu werden und dieser sich um alle erforderlichen Unterlagen kümmern würde. [...]

Als seine Dokumente fertig waren und er mit der Arbeit beginnen konnte, teilte ihm Imperia [das Unternehmen, an das er vermittelt wurde] mit, dass er 5.500 PLN (1.231,67 €) zahlen müsse, weil sie seine Dokumente organisiert hätten. Y. unterzeichnete seinen Vertrag am 05.08.2022 und begann zu arbeiten. Im August 2022 erhielt er 223 €, im September 2022 insgesamt 120 € und im Oktober 2022 weitere 286 €. Für das Jahr 2023 wurde der Stundenlohn anhand der Fahrtschreiberkarte und seines Bankkontos berechnet. Er betrug 1,45 € im Februar 2023, 2,94 € im März 2023, 1,50 € im April 2023 und 3,59 € im Mai 2023.

Y. ist seit August 2022 ununterbrochen auf der Straße und lebt in seinem Fahrzeug. Im Frühjahr dieses Jahres wurde er bei einer Straßenkontrolle durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität kontrolliert. Y. besaß keine Fahrerbescheinigung und keinen Nachweis über die Fahrerqualifikation. Das Unternehmen wurde mit einer Geldstrafe in Höhe von 5.000 € belegt. Infolgedessen beglich Imperia das Bußgeld und informierte Y. darüber, dass dieser Betrag von seinen Zahlungen abgezogen werden würde.“

Quelle: [DGB Hessen-Thüringen, Pressemitteilung vom 23.08.2023](#)

SÜDWIND setzt sich für wirtschaftliche, soziale und ökologische Gerechtigkeit ein – weltweit. Wir recherchieren, decken ungerechte Strukturen auf, machen sie öffentlich und bieten Handlungsalternativen. Wir verbinden entwicklungspolitische Bildungs-, Öffentlichkeits-, und Lobbyarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik. Seit 30 Jahren.

Hierfür gibt es mittlerweile Hilfestellungen. So hat zum Beispiel der UN Global Compact Leitlinien für den maritimen Transport entwickelt ([UNGC o.J.](#)). In Europa geht es vor allem um eine flächendeckende Durchsetzung bereits bestehender Regulierungen durch Politik und Behörden. Das würde auch denjenigen Unternehmen helfen, die sich aufgrund unlauterer Praktiken ihrer Konkurrenten benachteiligt sehen. Darüber hinaus gibt es eine Initiative, im Rahmen derer [Sozialrichtlinien](#) für Lkw-Transporte erarbeitet wurden. An diesen kann man sich orientieren.

Der Blick auf die lokalen und internationalen Transportstrukturen macht auch deutlich, dass sich die Risiken der Branche entlang der gesamten Kette in ihren Auswirkungen und strukturellen Ursachen stark ähneln. Sie unterscheiden sich zudem kaum von den systemischen Strukturen der Ausbeutung in den Produktionsstätten, in denen die Güter hergestellt werden. Hier bietet sich für international agierende Gewerkschaften ein weiterer Ansatzpunkt, Arbeitsrechtsfragen und das System der Ausbeutung entlang aller Stufen einer Wertschöpfungskette auszuleuchten und in bestehende Ansätze transnationaler Gewerkschaftsarbeit einzubringen. ♦



LITERATURVERZEICHNIS

Das Literaturverzeichnis ist [hier](#) oder unter diesem QR-Code abrufbar.

FÖRDERER



Diese Publikation erscheint im Rahmen des SÜDWIND-Projekts zu Menschenrechtlichen Risiken in der Transport- und Logistikbranche. Sie wird sukzessive ergänzt durch weitere Factsheets, Blogbeiträge und Podcasts. Sie trägt bei zu SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit), SDG 10 (Weniger Ungleichheiten), SDG 12 (Nachhaltige/r Konsum und Produktion).

IMPRESSUM

Bonn, Oktober 2023

HERAUSGEBER:
SÜDWIND e.V.
Kaiserstraße 201
53113 Bonn

Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

Für den Inhalt dieser Publikation ist allein der Herausgeber verantwortlich.

BANKVERBINDUNG SÜDWIND:

KD-Bank
IBAN: DE45 3506 0190 0000 9988 77
BIC: GENODE33DKD

AUTORIN:

Dr. Sabine Ferenschild,
Irene Knoke

REDAKTION UND LEKTORAT:

Nina Giarmita, Janna Fischer
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

GESTALTUNG:

twotype design, Hamburg

Factsheet
Transport &
Logistik
2023-16

