

LOKALER TRANSPORT

# studie

2025-16

**südwind**  
INSTITUT FÜR ÖKONOMIE  
UND ÖKUMENE



# ZWISCHEN WARENSTRÖMEN UND VERANTWORTUNG

Arbeits- und Menschenrechte im globalen Transport- und Logistiksektor

VON IRENE KNOKE

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
<b>2. INDIEN: VIEL VERKEHR UND HOHE KOSTEN</b>	<b>5</b>
2.1 Der Logistiksektor in Indien	5
2.2 Akkord und geringe Entlohnung	5
2.3 Lange Arbeitszeiten und ihre Folgen	6
2.4 Geringe Aufstiegsmöglichkeiten	7
2.5 Politische Rahmenbedingungen	8
2.6 Chancen	8
<b>3. TÜRKEI: LOGISTIKZENTRUM ZWISCHEN ASIEN UND EUROPA</b>	<b>9</b>
3.1 Der Logistiksektor in der Türkei	9
3.2 Arbeitssicherheit und gesundheitliche Risiken	10
3.3 Arbeitsbedingungen im LKW-Transport	10
3.4 Gewerkschaftsrechte eingeschränkt	11
<b>4. MEXIKO: ARBEIT ALS SICHERHEITSRISIKO</b>	<b>12</b>
4.1 Der Logistiksektor in Mexiko	12
4.2 Überlange Arbeitszeiten und gesundheitliche Folgen	12
4.3 Sicherheit – ein zunehmendes Problem	13
4.4 Wie mehr Sicherheit erlangt werden kann	13
4.4 Mangel an Fachkräften	14
<b>5. WAS TUN?</b>	<b>14</b>

## AUTORIN



### IRENE KNOKE

arbeitet seit 1999 als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei SÜDWIND. Ihre Themenschwerpunkte sind Entwicklungszusammenarbeit im Kontext nachhaltiger Armutsbekämpfung, Unternehmensverantwortung und Wertschöpfungsketten.



**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 seit über 30 Jahren Bildungs-, Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit und tragen Forderungen in Kampagnen, Gesellschaft, Unternehmen und Politik.



Der nationale Transport in den Produktionsländern globaler Güter findet oft mit dem LKW statt.

## 1. EINLEITUNG

Unsere Wirtschaft ist nicht nur abhängig von Exporten, sondern auch auf Rohstoffe und Vorprodukte sowie auf Fertigwaren angewiesen, die von überall aus der Welt nach Deutschland transportiert werden. Transport und Lagerung all dieser Produkte sind ein zentraler Bestandteil und das Rückgrat unserer Wirtschaft. Dennoch hat der Transport- und Logistiksektor bei der Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten lange Zeit ein Schattendasein geführt. Gesetzliche Regulierungen – in Deutschland und auf EU-Ebene – haben Dynamik auch in diese Branche gebracht. Durch den starken Gegenwind aus Teilen von Wirtschaft und Politik

wird diese jedoch ausgebremst. Auf der anderen Seite haben Vorfälle wie der Ausstand von über 100 LKW-Fahrern an der Autobahnraststätte in Gräfenhausen<sup>1</sup> nicht nur die weit verbreiteten Missstände im Straßengüterverkehr zutage gebracht, sie haben auch – unbenommen der Situation auf gesetzlicher Ebene in Deutschland bzw. der EU – das Bewusstsein einiger Akteur\*innen<sup>2</sup> der Branche geschärft.

Die Bedeutung des Transport- und Logistiksektors für die Begrenzung menschenrechtlicher Risiken in globalen Lieferketten kann kaum unterschätzt werden. Die Branche selbst ist von einem hohen Maß an Intransparenz geprägt, beim

<sup>1</sup> Im Jahr 2023 kam es an der Autobahnraststätte Gräfenhausen zu zwei größeren Ausständen – im Frühjahr und erneut im Sommer/Herbst. Über 100 LKW-Fahrer, vor allem aus Georgien und Usbekistan, die für die polnische Spedition Mazur arbeiteten, weigerten sich über mehrere Wochen aufgrund ausstehender Löhne und schlechter Arbeitsbedingungen weiterzufahren. Sie erreichten schließlich die Auszahlung von insgesamt über einer halben Million Euro. Der Vorfall machte auf die prekären Arbeitsbedingungen und Ausbeutung im Straßengüterverkehr aufmerksam.

<sup>2</sup> Die Beschäftigten im internationalen Straßengütertransport sowie auf den Handelsschiffen sind überwiegend männlich. In geringen Anteilen gibt es aber auch Fahrerinnen und Seefrauen, die in dieser Branche mit besonderen Herausforderungen konfrontiert sind. Bezieht man zudem weitere Sektoren der Logistikbranche ein, erhöht sich der Anteil an Frauen. Daher verwenden wir in dieser Studie für alle Berufsbezeichnungen das Gender-Sternchen.

Straßengütertransport begünstigt durch weit verbreitetes Sub-sub-contracting, beim internationalen Schiffstransport durch das Ausflaggen von Schiffen und der Anwerbung der Crews durch (teils undurchsichtig agierende) Arbeitsvermittlungsagenturen. Das erschwert die Einflussmöglichkeiten hiesiger Unternehmen auf diese Teilbereiche ihrer Wertschöpfungskette. Doch mit den zunehmenden Transparenzanforderungen im Zuge gesetzlicher Regulierungen in Deutschland und Europa werden die Lieferketten teilweise kürzer und Beziehungen direkter. Das könnte auch die Einflussmöglichkeiten auf die Transport- und Lagerbedingungen in der tiefen Lieferkette verbessern.

Weiter oben in der Wertschöpfungskette (z.B. beim lokalen Transport von Rohstoffen oder bei der Lagerung in den Exporthäfen), sind die Transportwege und -bedingungen vielen Unternehmen gänzlich unbekannt. Auf dieser Ebene gibt es erhebliche Unterschiede je nach Beschaffenheit der Produktionsstruktur. Wenn es sich dabei um agrarische Produkte aus dem Globalen Süden handelt, sind oft kleinbäuerliche Betriebe und / oder Produktionsstätten in fern abgelegenen Regionen Teil der Wertschöpfungskette. Der erste Transport führt daher entweder direkt oder über Mittelsleute zu der ersten Verladestation, einem Sammelplatz oder zur Weiterverarbeitungsanlage. Vor allem im weiteren Verlauf und im Vorlauf zum Hafen gehört der LKW zu den am häufigsten genutzten Fahrzeugen. Der größte Teil der Fahrer\*innen arbeitet hier in ungeschützten Beschäftigungsverhältnissen, kämpft mit langen Arbeitszeiten, gesundheitlichen Problemen und niedrigen Löhnen (Knoke/Ferenschild/Hütz-Adams 2023: 21).

Auch Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Thema. Nach den neuesten Daten der Weltge-

sundheitsorganisation (WHO) sterben weltweit jedes Jahr 1,19 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen. Dies ist zwar eine Verbesserung seit der letzten Erhebung aus dem Jahr 2016, vom Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren, ist man jedoch weit entfernt. Wenig verändert hat sich zudem der Anteil der Verkehrstoten in Ländern mit niedrigen und mittleren Einkommen, der nahezu unverändert bei 92 % liegt, obwohl hier nur rund 60% der Fahrzeuge unterwegs sind (WHO 2023). Trotz einiger Fortschritte in den letzten Jahren bei Gesetzgebung, Sicherheitsstandards und der Erstversorgung in einigen Ländern verharrt die Todesrate vor allem in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen auf hohem Niveau. Für LKW-Fahrer\*innen bedeutet dies: Sie haben oft nicht nur per se einen unsicheren Arbeitsplatz, sie verursachen selbst auch oft Unfälle aufgrund von Übermüdung oder schlechtem Zustand der Fahrzeuge. Während Unternehmen und Speditionen wenig Einfluss auf Gesetzgebung oder Infrastruktur in den Beschaffungsländern haben, können sie im Rahmen ihrer Einkaufspolitik aber durchaus Einfluss nehmen auf Lieferzeiten und Arbeitsdruck.

Im Folgenden wurden drei Länder ausgewählt (Indien, Türkei und Mexiko), die für viele in Deutschland konsumierten Produkte von großer Bedeutung sind. Exemplarisch sollen die Probleme des Logistiksektors in diesen Ländern dargestellt werden. Alle drei Länder haben eine sehr große Landfläche. Die Türkei ist doppelt so groß wie Deutschland, Mexiko verfügt über eine mehr als 5-mal so große Landmasse und Indien ist sogar fast 10-mal so groß wie Deutschland. Der Güterverkehr im jeweiligen Land findet überwiegend auf der Straße statt, nur in Indien gibt es einen nennenswerten Gütertransport auf der Schiene (ca. 30%).

## 2. INDIEN: VIEL VERKEHR UND HOHE KOSTEN

### 2.1 DER LOGISTIKSEKTOR IN INDIEN

Der Logistiksektor ist für die indische Wirtschaft eine zentrale Säule und Schlüssel zum Wachstum. Das Land ist riesig, die Wirtschaft boomt. Aktuell erwirtschaftet die Logistikbranche 282 Mrd. US\$ pro Jahr, bis 2030 wird ein Anstieg auf 500 Mrd. US\$ erwartet ([AITWA 2025](#): 24). Der Sektor beschäftigt über 22 Millionen Menschen, sie arbeiten in den Bereichen Transport, Lagerung, Verpackung und Logistikdienstleistungen ([Civildaily 2025](#)). Der Straßengüterverkehr stellt den bedeutendsten Teil der Logistikbranche Indiens dar und ist für ca. 65% - 70% des gesamten Frachtvolumens verantwortlich ([AITWA 2025](#): 24; Bali 2025). Faktoren wie eine unzureichende Schieneninfrastruktur und begrenzte Kapazitäten im Wassertransport machen die Straße für die Frachtindustrie zum bevorzugten Transportweg. Hier sind insgesamt rund 8 Millionen LKW-Fahrer\*innen und 12 Millionen Helfer\*innen beschäftigt (vgl. Gangadhari / Tarei 2021: 67).

Für die Branche selbst ist eine der größten Herausforderungen, die allgemeinen Transportkosten zu senken. Mit einem Anteil von 14-18% am indischen BIP liegt der Sektor in Indien deutlich über

dem globalen Durchschnitt von etwa 8-10%. Eine LKW-Fahrt von Delhi nach Chennai dauert 6 bis 7 Tage mit hohen Kraftstoff- und Mautkosten, während ein Güterzug den Weg in 2 bis 3 Tagen zu 40% geringeren Kosten zurücklegen kann ([Civildaily 2025](#)). Der hohe Anteil an Straßengütertransport bei gleichzeitig schlechtem Flottenmanagement des hoch fragmentierten Sektors und die unzureichende Infrastruktur sind verantwortlich für die hohen Kosten. Die zu 85% informell agierenden Unternehmen sind schlecht koordiniert; das geringe Maß an Standardisierung erhöht den Mangel an Effizienz ([Civildaily 2025](#); [AITWA 2025](#): 25).

Technologische Entwicklungen im Sektor wie gemeinsame Interface-Plattformen und digitale Tracking-Systeme sind aber auch in Indien auf dem Vormarsch. Ihre Anwendung bleibt bisher jedoch fragmentiert und auf die großen Player beschränkt ([Civildaily 2025](#)).

### 2.2 AKKORD UND GERINGE ENTLOHNUNG

Lkw-Fahrer\*innen bilden gegenwärtig das Rückgrat des Logistiksystems in Indien. Die Arbeitsbedingungen sind oft prekär: Im Schnitt sind Lkw-Fahrer\*innen am Tag rund 12 Stunden unterwegs



Die rund 8 Millionen LKW-Fahrer\*innen und ihre Helfer\*innen arbeiten oft unter sehr prekären Arbeitsverhältnissen.

und legen dabei 417 km zurück. Ein zentrales Problem ist die niedrige und unregelmäßige Entlohnung. Im Rahmen einer nationalen Studie gaben mehr als 70 % der 1.217 Befragten an, mit der Unregelmäßigkeit und der Höhe ihres Einkommens unzufrieden zu sein. Obwohl sie lange Arbeitszeiten und physisch belastende Tätigkeiten auf sich nehmen müssen, verdienen über die Hälfte dieser Fahrer\*innen (53 %) nur zwischen 135 und 270 USD (10.000 – 20.000 INR) pro Monat. Bei den Fernfahrer\*innen lagen die Gehälter in der Regel sogar deutlich darunter (zwischen 81 und 108 USD). Nach der [Global Living Wage Coalition](#) liegt das existenzsichernde Einkommen je nach Region zwischen 14.000 INR und 22.700 INR. (vgl. [Save-LIFE Foundation 2020](#)).

Viele Fahrer\*innen erhalten keine monatliche Vergütung, sondern werden ähnlich zu Stücklohnverträgen pro Fahrt oder Lieferung bezahlt. Dies führt dazu, dass ihr Einkommen stark von ihrer Arbeitsgeschwindigkeit und der Anzahl der Fahrten abhängt. Zudem werden Fahrer\*innen für zahlreiche nicht fahrbezogene Tätigkeiten, wie das Be- und Entladen, das Durchführen von schriftlichen Formalitäten, das Passieren von Mautstellen oder zeitaufwändige Kontrollen durch die Straßenverkehrsbehörde, nicht entlohnt. Diese Tätigkeiten bleiben in der geplanten Lieferzeit unberücksichtigt und setzen die Fahrer\*innen zusätzlich unter Druck. Das gefährdet wiederum ihre Gesundheit und die Verkehrssicherheit (vgl. Koul / Singh 2022: o.S.).

Gleichzeitig kann es passieren, dass Fahrer\*innen bei Überschreitung der erwarteten Lieferzeit ein Teil ihres Lohns abgezogen wird. Verspätungen mindern nicht nur ihre Einkünfte, sondern schädigen zusätzlich die Reputation der Fahrer\*innen und damit ihre Chancen auf zukünftige Aufträge. Das setzt einen Anreiz, noch länger zu arbeiten und lässt den Fahrer\*innen kaum Verhandlungsspielraum. Der Wettbewerb auf dem Markt, das Prinzip der Just-in-time-Lieferungen und geschäftliche Ziele im Sinne der Kundenzufriedenheit führen dazu, dass der Warentransport Vorrang vor dem beruflichen und persönlichen Wohl der Fahrer\*innen hat (vgl. Koul / Singh 2022: o.S.).

### 2.3 LANGE ARBEITSZEITEN UND IHRE FOLGEN

Die sehr langen Arbeitszeiten tragen zu den zahlreichen gesundheitlichen Problemen bei, unter denen über 50 % der untersuchten Fahrer\*innen leiden (vgl. Gangadhari / Tarei 2021: 68). Häufige Beschwerden sind chronische Schlafstörungen, die durch die lange Fahrzeit und den unregelmäßigen Schlafrhythmus entstehen. Darüber hinaus haben LKW-Fahrer\*innen in der Regel eine sehr ungesunde Lebensweise, darunter lange Phasen ohne Bewegung während der Fahrt, unregelmäßiges und ungesundes Essen, übermäßiger Alkohol- und Tabakkonsum. Dies trägt zu einer hohen Prävalenz von Krankheiten wie Diabetes, Adipositas und damit verbundenen Begleiterkrankungen bei den untersuchten LKW-Fahrer\*innen bei, die

Gujarat Indien:  
Rohbaumwolle  
gelangt mit  
LKW in die  
Entkörnungsfabrik  
und wird dort  
entladen.



## LAGER- UND E-COMMERCE

Unzureichende Ausbildungsmöglichkeiten und ein Defizit an qualifizierten Fachkräften sind auch ein Problem in den Lagerhäusern. Sie sind ein zentraler Bestandteil der Wertschöpfungskette und machen etwa 5 % des indischen Logistiksektors aus (Singh 2024, S.1-2). Studien zeigen in diesem Bereich der Logistik die schlechten Arbeitsbedingungen, prekären Arbeitsverträge, niedrigen Löhne und fehlende Arbeitnehmervertretungen auf (Nataraj/Taylor/Biken 2025: 631). Das Sortieren, Kommissionieren und Verpacken in solchen E-Commerce Lagerhäusern wird nicht nur durch Algorithmen organisiert, sondern im weiteren Verlauf auch die Performance anhand bestimmter Parameter überwacht und die Leistung fortlaufend bewertet (Nataraj/Taylor/Biken 2025: 627).

Berichte dokumentieren strenge Zeitvorgaben, hohe Arbeitslasten und permanente Überwachung (Sprague/Sati 2020: 638). Ein Kommissionierer berichtete von einem Vorfall, bei dem sein Handscanner ihm mitteilte, dass er in der vergangenen Stunde nur 92 Artikel zusammengestellt hatte, während die Vorgabe bei 120 lag. Die schwere Erreichbarkeit von Artikeln, die Entfernungen zwischen ihnen und die Tatsache, dass die meisten Artikel groß waren, waren dabei offenbar nicht berücksichtigt worden (Nataraj/Taylor/Biken 2025: 638). Unsichere Arbeitskonditionen verschärfen die Belastung. Viele Mitarbeiter\*innen haben keinen schriftlichen Vertrag, arbeiten über Drittanbieter und unterliegen der ständigen Gefahr von Kündigungen (Nataraj/Taylor/Biken 2025: 639-640).

deutlich höher ist als die geschätzten Werte in der Allgemeinbevölkerung. Ein Großteil der befragten Lkw-Fahrer\*innen berichtete zudem über Muskel- und Skeletterkrankungen, die mit dem Bewegungsmangel und der schlechten Sitzhaltung einhergehen. Dieser Lebensstil führt nicht nur zu kurzfristigen Beschwerden, sondern auch zu chronischen körperlichen Leiden wie Rückenschmerzen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Hinzu kommt, dass die LKW-Fahrer\*innen neben ihrem Lohn häufig keine Sozialleistungen (wie Kranken- oder Lebensversicherung, Rente usw.) erhalten. So bleibt ihnen oft eine angemessene und frühzeitige medizinische Versorgung verwehrt (vgl. [SaveLIFE Foundation 2020](#); Koul / Singh 2022: o.S.).

Schlafstörungen und lange Arbeitszeiten beeinträchtigen die Reaktionszeit und Wachsamkeit der Fahrer\*innen. Das gefährdet zusätzlich die Verkehrssicherheit und führt zu häufigen Verkehrsunfällen. Indien wartet ohnehin mit einer sehr hohen Zahl an verkehrsunfallbedingten Todesfällen auf. 2021 waren es nach Schätzungen der WHO (2023) knapp 154.000 Todesopfer. LKW-Fahrer\*innen sind somit nicht nur dem hohen Risiko von verkehrsbedingten Arbeitsunfällen ausgesetzt, sie gefährden auch selbst die Sicherheit auf den Straßen. Bei Nacht ist das Fahren aufgrund von schlechter Sicht, Wetterbedingungen und erhöhter Müdigkeit zudem riskanter als tagsüber. Fahrer\*innen erwähnten in einer Befragung, dass

sie in der Nacht schneller fahren, da die Straßen verkehrsfrei sind und sie so das Ziel schneller erreichen können. Weitere erwähnte Gefahren sind der schlechte Zustand der Straßen, unübersichtliche Umleitungen und eine hohe Verkehrsdichte. Der Druck, den anspruchsvollen Lieferfristen gerecht zu werden, führt zudem zu überhöhter Geschwindigkeit (Gangadhari / Tarei 2021: 71f). Fahrer\*innen, die nach Lieferung bezahlt werden, haben eine höhere Tendenz zu riskanter Fahrweise. Längere Arbeitszeiten und nächtliches Fahren führen zu einer höheren Häufigkeit von Regelverstößen. Übermüdete Fahrer, die weniger als 4 Stunden schlafen, neigen in der Regel eher zu Verstößen und unvorsichtigem Fahren (Mahajan et al. 2019: 417).

## 2.4 GERINGE AUFSTIEGSMÖGLICHKEITEN

Auch der Mangel an Aufstiegschancen und beruflichen Perspektiven ist für die Fahrer\*innen von Nachteil. Viele steigen aufgrund von Armut, Analphabetismus und mangelnder Qualifikation in die Branche ein. Das Berufsleben beginnt für Einsteiger\*innen zunächst oft als Assistent\*in für etwa zwei Jahre. In dieser Zeit besteht die Möglichkeit, das Fahrzeug kennenzulernen und während der Pausen unter Aufsicht zu bewegen. Obwohl die anfängliche Hoffnung auf ein gutes Gehalt und die Möglichkeit, das Land zu erkunden, die Menschen motiviert, in diesen Bereich einzusteigen, können sie den Beruf nach einigen Jahren kaum

noch verlassen, da es für Personen mit niedrigem Bildungsniveau und ohne weitere Qualifikationen nur wenige andere berufliche Aussichten gibt (vgl. Gangadhari / Tarei 2021: 69).

Der Beruf wirkt für Einsteiger\*innen zunächst lukrativ, da wenig spezielle Fähigkeiten oder Zusatzausbildungen erforderlich sind und durch lange Arbeitszeiten vergleichsweise gute Einkommen im Niedriglohnbereich zu erzielen sind. Somit verdienen LKW-Fahrer\*innen zwar möglicherweise mehr pro Stunde als ungelernete Arbeiter\*innen mit ähnlichem Qualifikationsprofil, jedoch müssen sie lange Arbeitszeiten auf sich nehmen und eine Vielzahl sozialer und gesundheitlicher Kosten tragen. Zudem haben sie kaum Aufstiegsmöglichkeiten, denn selbst Fahrer\*innen mit vielen Jahren Berufserfahrung haben kaum einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Neueinsteiger\*innen (vgl. Koul / Singh 2022: o.S.).

## 2.5 POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Straßengüterverkehr ist für 90% der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Sektors verantwortlich, der wiederum zu etwa 13,5 % der gesamten Treibhausgasemissionen Indiens beiträgt. Einige politische Initiativen fördern daher den umweltfreundlichen Güterverkehr, z.B. über den Ausbau von Ladeinfrastruktur entlang wichtiger Pilotstrecken (z. B. Delhi-Jaipur) oder wasserstoffbetriebene Transporte, solarbetriebene Lagerhäuser und umweltfreundliche Zustellung auf der letzten Meile. Indien plant, den Flussfrachtverkehr bis 2030 zu verdreifachen (Civildaily 2025). Weitere wichtige politische Initiativen umfassen die Verbesserung der multimodalen Konnektivität (Straßen, Eisenbahnen, Wasserwege, Flughäfen) durch verbesserte Infrastruktur, neue Logistik-Hubs und technologische Entwicklungen. So sollen die Kosten auf ein internationales vergleichbares Niveau verringert und die Effizienz der Logistikbranche gesteigert werden (AITWA 2025; [Civildaily 2025](#)).

Nationale Vorschriften in Indien zielen auf die Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Arbeitswohlfahrt ab: Bereits seit 1961 legt der [Motor Transport Workers Act](#) die erlaubten Lenkzeiten auf höchstens 8 Stunden pro Tag und 48 h pro Woche fest. Allerdings gibt es Ausnahmen für Langstreckenrouten oder bestimmte festliche Anlässe (bis zu 10 Stunden täglich und 54 Stunden wöchentlich). Probleme gibt es jedoch bei der Umsetzung: aufgrund begrenzter Kapazitäten und Korruption werden viele Gesetze in der Realität nicht durchgesetzt (IIM / NHRC 2020: 30f.). Tatsächlich gaben in einer Umfrage etwa 44 % der Befragten an, täglich mehr als 10 Stunden zu fahren. Indische Fernfahrer\*innen sind zudem nicht verpflichtet, Fahrtenbücher über feste Zeiträume zu führen, um ihre Arbeitszeit zu dokumentieren (vgl. Koul / Singh 2022). Ein Grund für die häufi-

ge Überschreitung der Fahrzeit ist, dass die Vorschriften zu Arbeitszeiten in Indien nur für Betreiber mit mindestens fünf Angestellten Anwendung finden. Die Branche in Indien besteht jedoch zu einem großen Teil aus Kleinunternehmen, die zu 75–80 % weniger als fünf Lkw besitzen. Daher greifen diese Regelungen für die meisten Langstreckenfahrer nicht (vgl. Koul / Singh 2022).

Regelmäßig werden Fahrzeitobergrenzen auch bewusst missachtet, in der Absicht, mehr Geld zu verdienen. Langes ununterbrochenes Fahren, Müdigkeit, überhöhte Geschwindigkeit und Überladung der Fahrzeuge treten daher weiterhin auf, solange Fahrer\*innen nicht besser bezahlt werden. Regularien, die lediglich die Beschränkung der Arbeitszeit adressieren, lösen das Problem nicht (vgl. Koul / Singh 2022).

## 2.6 CHANCEN

Bei der ökologischen Transformation des Sektors hin zu mehr E-Fracht böten sich auch Chancen: Gezielte Ausbildungsprogramme können Karrierechancen für Frauen und marginalisierte Gruppen eröffnen, indem sie z.B. bei der E-Truck-Wartung, der KI-basierten Routenoptimierung oder der digitalen Kompetenz gezielt geschult und eingebunden werden. Eine grüne Logistik kann auch dazu beitragen, die Logistikkosten nachhaltig zu senken und eine inklusivere Belegschaft zu schaffen (Bali 2025). Auch dem aktuellen und sich weiter verschärfenden Mangel an Fahrpersonal kann durch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen, z.B. durch bessere Sicherheitsprotokolle und reduzierte Arbeitszeiten, entgegengewirkt werden. Denn um eines der drängendsten Probleme des Sektors zu lösen, muss der Beruf attraktiver gestaltet werden (Bali 2025). Dies müsste auch mit einer besseren Entlohnung der Fahrer\*innen einhergehen.

Insbesondere abgelegene und ländliche Gebiete sollten möglichst mit den großen Märkten verbunden werden, um die Isolation der dortigen Erzeuger\*innen zu reduzieren und ihnen Zugang zu besseren Preisen und Vermarktungsmöglichkeiten zu verschaffen. So können auch kleine Erzeuger\*innen wettbewerbsfähiger werden. Hierfür müssten auch Kühlkapazitäten ausgebaut werden. Der Ausbau von physischer Infrastruktur kann zudem regionale Disparitäten verkleinern ([Civildaily 2025](#)). Investitionen in den Logistiksektor, insbesondere in die Digitalisierung, schaffen Arbeitsplätze in den Bereichen Transport, Lagerung, Verpackung und Auslieferung - vor allem für Jugendliche, Frauen und Migrant\*innen. Im Haushaltsplan 2025 wurden fünf nationale Exzellenzzentren für die Ausbildung junger Menschen im Bereich Logistik und Lagerhaltung angekündigt. Im Zuge der Investitionen in digitale Logistikplattformen sollten auch kleine Akteure in die formelle Wirtschaft integriert werden ([Civildaily 2025](#)).

## 3. TÜRKEI: LOGISTIKZENTRUM ZWISCHEN ASIEN UND EUROPA

### 3.1 DER LOGISTIKSEKTOR IN DER TÜRKEI

Die Türkei ist die Brücke zwischen Asien und Europa. Das macht die Türkei als Logistikzentrum im globalen Handel so bedeutsam. Das Land liegt entlang der Route des "Mittleren Korridors"; einer Handelsroute, die als Teil der Neuen Seidenstraße Waren von China über Zentralasien, den Südkaukasus und die Türkei nach Europa bringt. In diesem Zusammenhang wurde die Türkei als zentraler Handels- und Logistikknoten zwischen den zwei Kontinenten gestärkt und Investitionen in logistische Infrastruktur (Straßen, Schienen, Luftfahrt und maritime Infrastruktur) intensiviert (OECD 2023: 17). Da der Mittlere Korridor eine Alternative zur nördlichen Landroute durch Russland ist, hat er nach dem Angriffskrieg auf die Ukraine zusätzlich an Bedeutung gewonnen. So stieg das Frachtvolumen entlang der Route 2022 um das 2,5-fache, (OECD 2023: 20). Die Türkei profitiert dabei auch von verschiedenen regionalen Initiativen entlang des Korridors, die den Kapazitätsaus-

bau, die Infrastruktur, den grenzüberschreitenden Transport und multimodale Transportrouten ausbauen wollen. Das ist auch wichtig und notwendig, um die Route zu stärken. Noch ist sie aufgrund unterschiedlicher Kapazitäten und ineffizienter Zollabfertigungen oft langsam und unzuverlässig (Schlager 2023: o.S.).

In der Türkei haben sich in den letzten Jahren das starke Wirtschaftswachstum und gestiegene Exportraten positiv auf Initiativen in der Verkehrspolitik und auf die Logistikleistung ausgewirkt. So ist der Logistiksektor in den vergangenen Jahren deutlich gewachsen. Durch weitere Investitionen sollen unter anderem der Schienengüteranteil deutlich ausgebaut und die Industriegebiete besser an die Häfen angeschlossen werden. Der Anteil der Transport- und Lagerdienstleistungen am gesamten BIP lag in der Türkei zwischen 1998 und 2021 meist bei etwa 9,0 %. Das entspricht einem guten Mittelwert für Industrienationen. Nach der verarbeitenden Industrie und dem Groß- und Ein-



Der zweitgrößte Hafen der Türkei in Mersin stärkt den Mittleren Korridor im Land.

zelhandel ist der Sektor der Transport- und Lagerdienstleistungen der drittgrößte Sektor gemessen am BIP (OECD 2023: 43).

Im türkischen Außenhandel dominiert der Seeverkehr mit einem Anteil von 55,7 % am Gesamtwert, gefolgt vom Straßengüterverkehr (22,4 %) (OECD 2023: 43). Im nationalen Transport dominiert hingegen mit großem Abstand der Straßengüterverkehr (mehr als 85 %). Für das Jahr 2023 wurde der Wert des türkischen Logistiksektors auf ca. 64 Milliarden USD geschätzt. Auch für die kommenden Jahre wird mit einer jährlichen Wachstumsrate von 4 % gerechnet. Auch wenn die Schieneninfrastruktur im Rahmen des Mittleren Korridors kontinuierlich ausgebaut werden soll, ist das türkische Straßennetz für das Wachstum der Logistikbranche nach wie vor von entscheidender Bedeutung und soll weiter gestärkt werden ([Mordor Intelligence](#) 2023: o.S.).

### 3.2 ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITLICHE RISIKEN

Auch in der Türkei sind die Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrer\*innen, Lager- und Hafendarbeiter\*innen schwierig. Generell zählt die Türkei laut [ITUC \(2024\)](#) zu den 10 gefährlichsten Ländern weltweit für Beschäftigte. Grundlage hierfür sind die schlechten Arbeitsbedingungen, die Unterdrückung von Gewerkschaften, das Fehlen wirksamer staatlicher Kontrollen und die hohe Anzahl an tödlichen Arbeitsunfällen ([Zambrana 2024](#)). Nach dem Bauwesen und der Landwirtschaft sind die meisten tödlichen Unfälle im Transportsektor zu verzeichnen: allein im September 2023 gab es hier 23 Todesfälle – hauptsächlich durch Verkehrsunfälle ([ISIG Meclisi 2024](#)). Gerade in diesen Sektoren fehlen statistische Daten, über viele Arbeitnehmer\*innen, insbesondere Migrant\*innen und Selbständige, gibt es keine Aufzeichnungen ([Zambrana 2024](#)). Beklagt wird aber vor allem auch, dass Arbeitgeber\*innen in der Türkei oft auf Kosten der Sicherheit ihrer Arbeitnehmer\*innen sparen, um das Land auf Kosten angemessener Sicherheitsmaßnahmen zu einer Quelle billiger Arbeitskräfte für Europa zu machen ([SCF 2024](#), [Zambrana 2024](#)).

Insgesamt hat sich die Sicherheitslage in den vergangenen Jahren eher verschlechtert. Die Zahl der Arbeitsunfälle im Logistiksektor hat im Vergleich zum Wachstum des Sektors überproportional zugenommen. Zwischen 2008 und 2023 hat sich die Zahl der Arbeitsunfälle mehr als verzehnfacht, während sich die Zahl der Beschäftigten etwa verdoppelt hat. Auch ist der Anteil der Arbeitsunfälle im Logistiksektor an den gesamten Arbeitsunfällen in der Türkei von 4,66 % im Jahr 2008 auf 6,71 % im Jahr 2023 angestiegen (mit einem Peak von über 8% im Jahr 2013). Das lässt den Schluss zu, dass sich Arbeitsschutzmaß-



nahmen im Sektor nicht ausreichend verbessert haben. Im Bereich der Lager- und Hilfstätigkeiten gibt es dabei nicht nur in absoluten Zahlen die meisten Arbeitsunfälle, hier ist auch der weitaus größte Anstieg zu verzeichnen. Dies wird auf das starke Wachstum, die hohe Arbeitsbelastung und die zunehmende Komplexität der Abläufe zurückgeführt ([Aksu 2024: 129-131](#)). In diesem Bereich wird neben schlechten Arbeitsbedingungen und fehlenden Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen vor allem die niedrige Entlohnung beklagt ([1+1 Express: o.S.](#)).

### 3.3 ARBEITSBEDINGUNGEN IM LKW-TRANSPORT

Eine Studie, in der (allerdings lediglich) 15 männliche LKW-Fahrer zu den Bedingungen im Straßengüterverkehr und ihren Arbeitsverhältnissen befragt wurden, zeigt, dass viele von ihnen keinen schriftlichen Arbeitsvertrag haben, Überstunden oft nicht korrekt bezahlt werden, Sicherheitsstandards lückenhaft sind und gewerkschaftliche Organisierung kaum stattfindet. Die gleiche Untersuchung fand auch heraus, dass Fahrer von ihren Arbeitgebern gelegentlich unrechtmäßige Anweisungen zum Bezahlen von Bestechungsgeldern oder zum Verstoß von Verkehrsregeln erhielten. Dies erfolgt aufgrund des hohen Zeitdrucks, vor allem bei Terminladungen oder verderblichen Gütern. Auch die vorsätzliche Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie die Manipulation von Fahrtenschreibern gehören dazu. Bußgelder scheinen hier keine abschre-



Die Transportarbeitergewerkschaft Nakliyat-İş kämpft für die Rechte der Arbeitnehmer\*innen aus der eigenen Branche und unterstützt den Kampf von Arbeitnehmer\*innen, die entlassen wurden oder deren Rechte verletzt wurden.

ckende Wirkung auf die Unternehmen zu haben, oder deren Bezahlung wird sogar den Fahrern aufgebürdet (Orhan 2019: 1112f).

Die ausgezahlten Löhne sind für die Fahrer unbefriedigend, insbesondere im nationalen Straßengüterverkehr. Sie lagen im Schnitt beim damals geltenden Mindestlohn von 2.000 Lira (ca. 350 Euro). Für Spesen und bei Grenzübertritten gibt es meist Zusatzzahlungen. Löhne werden oft nicht rechtzeitig ausgezahlt oder die Beiträge für die Sozialversicherungen sind unzureichend. Den Behörden werden nicht die tatsächlichen Löhne gemeldet und die Versicherungsbeiträge nur gemäß Mindestlohn abgeführt (Underreporting) (Orhan 2019: 1105f).

### 3.4 GEWERKSCHAFTSRECHTE EINGESCHRÄNK

Gleichzeitig ist die gewerkschaftliche Organisation in der Türkei mit großen Hürden versehen und viele Unternehmen nutzen die ohnehin schon hohen gesetzlichen Hürden zu ihrem Vorteil aus. Die gewerkschaftsfeindliche Politik und die geltenden Arbeits- und Gewerkschaftsgesetze begrenzen bis heute die Möglichkeiten gewerkschaftlicher Organisation. Selbst wenn Gewerkschaften in einem langen Rechtsstreit am Ende Recht zugesprochen wird, sind ihre Aktionsmöglichkeiten in dem langen Prozess stark eingeschränkt oder sie überleben die andauernden Schikanen nicht (Dufner 2025). Formal sind Gewerkschaftsrechte zwar geschützt, praktisch aber oft staatlich behindert. Auch viele Unter-

nehmen nutzen die schwierige Lage aus. So sind die existierenden Rechte in der Praxis schwer durchsetzbar.

Generell ist die gewerkschaftliche Organisation in einem so mobilen Gewerbe wie dem Straßengüterverkehr besonders schwierig, weil schon allein aufgrund der Tätigkeit die Beschäftigten in der Regel nicht an einem Ort vereint sind, sondern im ganzen Land oder sogar darüber hinaus unterwegs sind. Der Organisationsgrad der Beschäftigten im Transportsektor liegt mit etwas über 10% noch einmal unter dem ohnehin schon niedrigen Durchschnitt in der Türkei. Unabhängig davon, gaben Fahrer in einer Befragung an, dass sie auch aus Angst vor Entlassung oder negativen Konsequenzen eine Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft nicht in Erwägung ziehen (Orhan 2019: 1109f).

In den Häfen sind die Beschäftigten zwar ortsgebunden und weniger mobil, doch auch hier zeigen sich die Auswirkungen der generellen Feindlichkeit gegenüber freien Gewerkschaften in der Türkei. So gibt es auch hier Berichte über Entlassungen von Gewerkschaftsmitgliedern. Im Mai 2024 wurden beispielsweise sechs Hafenbeschäftigte des Borusan Port entlassen, nachdem sie einer Gewerkschaft ihrer Wahl beigetreten waren. Das Beispiel zeigt jedoch auch, dass eine organisierte Belegschaft hier Macht entfalten kann: Nachdem die Gewerkschaft zu einem Proteststreik aufgerufen hatte, der den Hafenbetrieb zeitweilig zum Stillstand brachte, und auch den Einschüchterungsversuchen der Hafentreiber und einberufenen Polizeieinheiten nicht nachgab, wurden die sechs entlassenen Beschäftigten wieder eingestellt, das Recht auf Gewerkschaftsfreiheit anerkannt. Und doch blieb das Management gewerkschaftsfeindlich, auch im Nachgang gab es Entlassungen von Gewerkschaftsmitgliedern ([itfglobal.org](http://itfglobal.org)).

Gerade angesichts des fehlenden Arbeitsschutzes, überlangen Arbeitszeiten, der hohen Unfallzahlen, fehlenden Kontrollen und niedrigen Löhnen in dem Sektor wären starke und freie Gewerkschaften wichtig. Die Hürden für die gewerkschaftliche Organisation sind in der Türkei jedoch sehr hoch. Dieser Umstand wird durch die Mobilität in einigen Teilsektoren noch zusätzlich erschwert. In Teilsektoren, die sich durch eine bewegungsarme, körperlich anstrengende oder stark repetitive Tätigkeit auszeichnen, wie dies z.B. bei Landtransporten und Lagertätigkeiten der Fall ist, sind darüber hinaus gute Präventionsmaßnahmen notwendig. Gerade angesichts der Tatsache, dass die Türkei als Logistik-Hub in Zukunft vermutlich eine größere Bedeutung erlangen wird, ist es wichtig, die zentralen Probleme wie fehlende Arbeitssicherheit, niedrige Löhne und die schlechten Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr schnell anzugehen.

## 4. MEXIKO: ARBEIT ALS SICHERHEITSRISIKO

### 4.1 DER LOGISTIKSEKTOR IN MEXIKO

Der wichtigste Exportmarkt für Mexiko sind die USA. Aufgrund von Größe und Wirtschaftskraft gibt es aber auch einen starken und dynamischen nationalen Markt, den der Logistiksektor bedienen muss. Viele Jahre profitierte Mexiko vom Nearshoring-Boom und den günstigen Zollbedingungen mit den USA und Kanada. Die aggressive Zollpolitik unter Donald Trump hat dem gegenwärtig einen Dämpfer versetzt, doch wird für die Zukunft wieder mit einer anziehenden Dynamik gerechnet ([Schuh 2025](#): o.S.). Anfang 2025 waren im Logistiksektor Mexikos (Transport und Lagerlogistik) 445.000 Menschen beschäftigt, 30,8% davon waren Frauen. Der durchschnittliche Monatslohn lag bei 9.100 Pesos (ca. 420 Euro) bei den Männern und 7.090 Pesos (ca. 330 Euro) bei den Frauen<sup>3</sup>. 14,7% aller Beschäftigten in dem Sektor waren informell beschäftigt ([Data Mexico](#), o.J.).

Der weitaus größte Teil der Güter wird über das gut ausgebaute Straßennetz transportiert. Vor allem die 11.500 Kilometer mautpflichtiger Autobahnen gelten als gut ausgebaut und sind sicherer als die Landstraßen ([Lisker 2023](#): o.S.). Praktikabilität für nahezu jede Art von Fracht, Rückverfolgbarkeit und einfache Überwachung der Fahrzeuge

zählen zu den Vorteilen dieser Transportart ([García Villagrán et. al 2024](#): 3). LKWs befördern 56 % der Güter in Mexiko, bedienen alle produktiven Sektoren und gelten daher als strategischer Faktor für das wirtschaftliche Wachstum des Landes. Die Branche ist stark fragmentiert, mit einer Unternehmensstruktur, die aus 152.487 Unternehmen besteht, von denen 97,2 % als Mikro- oder Kleinunternehmen klassifiziert sind ([Berrones-Sanz 2020](#): S.147f). Auf den Wasserstraßen werden knapp 30 % der Güter transportiert, der Rest entfällt weitgehend auf die Schiene ([Lisker 2023](#): o.S.).

### 4.2 ÜBERLANGE ARBEITSZEITEN UND GESUNDHEITLICHE FOLGEN

Gemäß der seit 2018 in Kraft getretenen Gesetzesnorm zu Lenk- und Ruhezeiten müssen LKW-Fahrer\*innen nach fünf Stunden Fahrzeit eine 30-minütige Pause einlegen. Die tägliche Lenkzeit ist auf 14 Stunden begrenzt, anschließend muss eine Mindestruhezeit von acht Stunden eingehalten werden ([NOM-087-SCT-2-2017](#)). Diese Zeiten werden jedoch oft überschritten. Mehr als ein Viertel der Fahrer\*innen im innerstaatlichen Güterverkehr gab an, mehr als die maximale Fahrzeit von 14 Stunden am Steuer zu sitzen ([García Villagrán et. al 2024](#): S.7).

Die langen Arbeitszeiten kommen auch dadurch zustande, dass die meisten mexikanischen Fahrer\*innen keine festen Schichten haben. Teilweise fahren sie mehrere Wochen hintereinander ohne freien Tag und arbeiten teils doppelt so viel wie die maximale 48-Stunden-Woche, die im Bundesarbeitsgesetz von 2015 festgelegt ist ([Nuñez-Castillo et al. 2023](#): s.1495). Fahrer\*innen neigen dazu, leistungssteigernde Substanzen einzunehmen, um die langen Arbeitszeiten zu überstehen und Lieferfristen einzuhalten. Solche leistungssteigernden Substanzen beschleunigen den Herzschlag und hemmen Appetit und Schlaf.



Sattelschlepper überquert die Grenzbarriere zwischen den USA und Mexiko.

<sup>3</sup> Der allgemeine Mindestlohn liegt in den meisten Regionen Mexikos seit dem 01.01.2025 bei 8.364 Pesos, wird aber nach Berufsgruppen spezifiziert. Für LKW-Fahrer\*innen wurde beispielsweise ein Mindestlohn von 9.847 Pesos festgesetzt, für Beschäftigte in den Lagerhallen auf 8.808 Pesos ([Gobierno de México, 2025a](#)).

Der Konsum dieser Substanz kann gesundheitliche Folgewirkungen an Prostata, Harnwegen oder Herz haben und außerdem Angstzustände und Depressionen auslösen (Villagrán A. García et al. 2024: S.7).

Stress und Müdigkeit durch die langen Arbeitszeiten, sowie der ständige Zeitdruck, der sich aus Lieferfristen und leistungsbezogenen Parametern für die Fahrer\*innen ergibt, wirken sich spürbar auf die körperliche und geistige Gesundheit aus und erhöhen das Unfallrisiko (Villagrán A. García et al. 2024: S.7; Nuñez-Castillo et al. 2023: 1491f). Zahlreiche Studien bringen die Arbeitsbedingungen, denen vor allem Fernkraftfahrer\*innen ausgesetzt sind, mit bestimmten, auch chronischen Krankheiten (wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinsuffizienz oder Arthrose) in Verbindung. Das andauernde Unterwegssein erschwert zudem regelmäßige medizinische Untersuchungen, die eine frühzeitige Diagnose ermöglichen würden. Schlechte und unregelmäßige Ernährung aus überwiegend hochkalorischen Lebensmitteln begünstigt andere Krankheiten wie Diabetes oder Adipositas. Oft werden Krankheiten zu spät erkannt, z.B. wenn der/die Fahrer\*in die Lizenz erneuern muss, oder schlimmer noch, wenn ein Unfall aufgrund einer Ohnmacht oder eines Herzinfarkts während der Fahrt passiert ([De la Torre et al. 2023: o.S.](#)).

### 4.3 SICHERHEIT - EIN ZUNEHMENDES PROBLEM

Mexikos Straßengüterverkehr hat aber noch mit ganz anderen Problemen zu kämpfen. Die zunehmende organisatorische, territoriale und (para-)militärische Macht krimineller Banden und der Drogenkartelle ist ein großer Unsicherheitsfaktor für die Fahrer\*innen. Überfälle auf Gütertransporte und der Wiederverkauf gestohlener Waren auf informellen oder illegalen Märkten versprechen diesen Banden einen hohen Profit. Die Strafen für solche Delikte sind vergleichsweise gering bzw. werden nicht verfolgt. Dieses Phänomen hat weltweit zugenommen, insbesondere aber in Lateinamerika. Mexiko zählt zu den riskantesten Ländern für terrestrische Logistikketten (Rodríguez / Cortes 2021: 6).

Besonders betroffen sind Regionen im Zentrum des Landes, allen voran die Bundesstaaten Mexiko und Puebla. Hier sind wichtige Standorte für Industrien wie Landwirtschaft und Genusswaren, die Automobil-, Baustoffe- und Elektronik-Branche. Deren Güter sind bei Kriminellen beliebt. Etwa 86 % der Überfälle im Jahr 2023 waren gewalttätig. Fahrer\*innen werden z.B. an gefälschten Kontrollpunkten oder Mautstationen unter Waffengewalt gezwungen, anzuhalten und ihre Ladung oder gleich den gesamten LKW herauszugeben. Neben den hohen Verlusten und



LKW-Fahrer in einem Tagebau im Norden Mexikos.

Schäden für die Wirtschaft der Region, sind die menschlichen Folgen dramatisch: Die Fahrer\*innen fallen Verletzungen, Entführungen oder sogar Mord zum Opfer. 2023 sollen 150 Fahrer\*innen ermordet worden sein ([Sledge 2025: o.S.](#)).

In einer Umfrage unter 409 LKW-Fahrern aus dem Bundesstaat Puebla gaben 53,7 % der Befragten an, im Jahr 2022 überfallen worden zu sein (García Villagrán et al. 2024: 10). Die Überfallraten sind seither deutlich angestiegen. Das zeigen auch aktuellere Analysen der Überfalldaten. Die Gesamtzahl der LKW-Diebstähle im ersten Quartal 2024 belief sich auf 5.140, das sind durchschnittlich 57 Diebstähle pro Tag. Etwa 74 % der Diebstähle ereigneten sich während des Transports, 26 % auf unsicheren Parkplätzen. 75 % der Überfälle finden nachts statt, zwischen 20 Uhr und 6 Uhr in der Früh ([Sledge 2025: o.S.](#)).

Die Problematik ist nicht ganz neu. Bereits vor der Corona-Krise wurde thematisiert, dass die Angst vor Entführungen, Überfällen und Morden verhindere, dass LKW-Fahrer\*innen die vorgeschriebenen Arbeitszeiten einhalten, indem sie z.B. ihre Pausen verkürzen oder ganz überspringen, um nicht Opfer eines Verbrechens zu werden (Cruz Ross 2019: 119). Was damals als zentrale Herausforderung formuliert wurde, die Schaffung sicherer Parkmöglichkeiten, ist Bestandteil einiger Maßnahmen, die gegenwärtig ergriffen werden, um die Fahrer\*innen besser zu schützen.

### 4.4 WIE MEHR SICHERHEIT ERLANGT WERDEN KANN

Sichere Parkplätze sind nur eine Maßnahme, um die Situation zu verbessern. Sie können strategisch auch so angelegt werden, dass die vorgeschriebenen Ruhepausen eingehalten werden können. Toiletten- und Essenspausen dazwischen sind dann aus Sicherheitsgründen aber gegebenenfalls nicht möglich. Darüber hinaus werden bestimmte Routen gemieden. Aufgrund der hohen Überfall-

gefahr in der Dunkelheit bleiben die LKW nachts auf sicherem Gelände stehen. LKW-Fahrer\*innen erhalten Trainings und klare Anweisungen, wie sie ihre eigene Sicherheit schützen können. Überwachungstechnologien mit Gesichtserkennung dienen hier auch dem Schutz der Fahrer\*innen, sowohl zur Erkennung von Müdigkeit als auch zur Abschreckung von Überfällen. Die Durchführung solcher Maßnahmen erfordert aber auch die enge und langfristige Zusammenarbeit mit großen Akteuren am Markt<sup>4</sup>.

Mitunter fahren LKW auch im Verbund oder sie werden von gepanzerten Fahrzeugen mit bewaffnetem Personal begleitet. Immer wieder schließen Anbieter aus Sicherheitserwägungen temporär Städte oder Regionen von der Zustellung aus (Nuñez-Castillo et al. 2023). Einige Transportunternehmen sind dazu übergegangen, ihre LKW zu schützen, indem sie unauffällige oder gar keine Informationen zu den transportierten Gütern angeben oder Transporte mit Produkten unterschiedlicher Preiskategorien mischen. Von entscheidender Bedeutung ist auch der Einsatz verschiedener technologischer Entwicklungen, wie fortschrittliche Ortungs- und Kommunikationstechnologien, die eine kontinuierliche Sendungsverfolgung ermöglichen oder die Möglichkeit aufweisen, LKW aus der Ferne ausschalten zu können (Flores / Cedillo 2020: o.S.). Hier sorgt die strikte Überwachungstechnologie nicht primär für permanenten Druck, sondern auch für Sicherheit.

#### 4.5 MANGEL AN FACHKRÄFTEN

Das hohe Sicherheitsrisiko mit realen Gefahren für Leib und Leben mindert die Attraktivität des Berufs erheblich und das stetig steigende Risiko hat dazu geführt, dass immer weniger Menschen den Beruf eines Fernkraftfahrers ergreifen wollen. Laut einem Bericht der International Road Transport Union fehlten in Mexiko im Jahr 2024 schätzungsweise 99.000 Fahrer\*innen (Hernandez 2025: o.S.). Noch 2021 waren es laut dem gleichen Bericht „nur“ 54.000 Fahrer\*innen (García Villagrán et al. 2024: 7). Von insgesamt 54 befragten Unternehmensvertreter\*innen gab über die Hälfte an, dass die Unsicherheit auf den Straßen die zentrale Ursache hierfür sei. Ein Viertel gab aber auch an, dass der Beruf nicht ausreichend wertgeschätzt würde. Nur 7,4 % nannten die niedrigen Löhne als Hauptursache (Hernandez 2025: o.S.).

In Mexiko wird es also ganz wesentlich darauf ankommen, die Sicherheit des Fahrpersonals durch verbesserte Routenplanung, sichere Rastplätze, neue Technologien und Sicherheitsprotokolle zu erhöhen. Aber auch hier gilt, dass bessere Löhne und eine höhere Wertschätzung zusätzlich nötig sind, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Gesundheitliche Präventionsprogramme, bessere Sozialprogramme und -versicherungen, Zusatzprämien und Weiterbildungen könnten helfen, den Beruf wieder attraktiver zu machen. Diese letztgenannten Punkte gelten auch für Fachkräfte aus anderen Teilssektoren, wie z.B. der Lagerlogistik.

## 5. WAS TUN?

**F**ür Unternehmen in Deutschland und Europa ist es oft herausfordernd, die menschenrechtlichen Risiken in ihren Wertschöpfungsketten zu identifizieren und anzugehen, gerade diejenigen, die sich in entfernten Regionen, oft am Anfang ihrer Lieferketten, zutragen. Das gilt auch für den Logistiksektor. Hier besteht die Herausforderung zudem darin, dass diese Dienstleistungen oftmals nicht selbst beauftragt werden. Insbesondere am Anfang der Lieferkette liegt die Verantwortung über den Transport zum Hafen oft beim Zulieferer oder bei der Spedition, die den Auftrag übernommen hat. Solche auf internationalen Transport spezialisierten Speditionen haben entweder Niederlassungen vor Ort oder sie arbeiten mit lokalen Partnern oder Speditionen zusammen, die den Vor-

lauf, also den Transport vom Absender zum Hafen, organisieren. Auch hier gibt es Untervergaben und die Lieferketten sind komplex. Der Sektor selbst ist in den Ländern von vielen kleinen Akteuren, teils auch stark informell geprägt. Hier mehr Transparenz zu erlangen, ist die erste Herausforderung, der sich die Unternehmen stellen müssen.

In den drei hier untersuchten Ländern spielt der Straßengüterverkehr die bedeutendste Rolle beim Transport von Waren, wie auch in vielen anderen Produktionsländern im Globalen Süden. Die Untersuchung hat deutlich gemacht, dass eine Reihe von Problemen vergleichbar ist mit den Problemen und Risiken, die wir auch aus dem Straßengüterverkehr und der Lagerlogistik in Deutschland und Europa kennen. Durch die Arbeitsintensität des Sektors,

<sup>4</sup> Diese Informationen entstammen einem Gespräch mit Diana Sanabria, Senior Manager LkSG bei Hapag-Lloyd, vom 12.06.2025 und ihren Ausführungen bei der [digitalen Fachkonferenz](#) vom 17.09.2024

und den hohen Zeitdruck der Betriebsabläufe sind die Beschäftigten erheblichen Risiken ausgesetzt. Trotz unterschiedlicher ökonomischer und institutioneller Rahmenbedingungen ist die Logistikbranche in allen drei Ländern von unsicheren Verhältnissen geprägt. Dazu zählen:

- ▶ Unsicherheit hinsichtlich Bezahlung und Arbeitsverhältnis: Neben niedrigen Löhnen gibt es oftmals keine festen Verträge sowie keine Sozialversicherung; das Einkommen ist oft unregelmäßig, teils leistungs- oder streckenbasiert, oder es gibt keine direkten und stabilen Arbeitsverträge. Diese Umstände führen zu Unsicherheit und Druck.
- ▶ Lange Arbeitszeiten: Fahrer\*innen arbeiten regelmäßig weit über gesetzliche oder gesundheitlich vertretbare Grenzen hinaus. Pausenregelungen werden oft ignoriert oder aus wirtschaftlichem Druck oder Sicherheitserwägungen heraus umgangen.
- ▶ Arbeitsschutz: Geltende Gesetze werden nur unzureichend durchgesetzt. Verstöße gegen Vorschriften wie Lenkzeiten, Ruhezeiten und Sicherheitsstandards sind weit verbreitet.
- ▶ Weitere Risiken: Hohe gesundheitliche Belastung durch Schlafmangel, mangelhafte Ernährung, Bewegungsmangel und Stress. In der Türkei und Indien gibt es zudem hohe Unfallraten, teils durch fehlende Sicherheitsmaßnahmen und mangelhafte staatliche Kontrollen. In Mexiko kommen kriminelle Bedrohungen durch Überfälle hinzu, die oft mit Gewalt oder sogar Entführungen und Mord verbunden sind.

Alle drei Länder haben mit einem massiven Fachkräftemangel zu kämpfen. Das hat einerseits mit einem steigenden Bedarf durch eine dynamisch wachsende und zugleich global eingebundene Wirtschaft zu tun, andererseits aber auch mit den Arbeitsbedingungen, die für viele nicht mehr attraktiv sind. Diese Arbeitsbedingungen nachhaltig zu verbessern, ist daher von zentraler Bedeutung, um eine gut funktionierende Logistik

aufrecht erhalten zu können. Hier sind nicht nur Unternehmen gefragt, an vielen Stellen braucht es staatliche Akteure, z.B. wenn es darum geht

- ▶ die Infrastruktur zu verbessern,
- ▶ Kontrollen zur Umsetzung geltenden Rechts zu intensivieren und
- ▶ Strafen zu verschärfen. Unternehmen und Logistikdienstleister müssen jedoch auch aktiv werden.
- ▶ Im Bereich Arbeitssicherheit können sie für eine sichere Routenplanung sorgen,
- ▶ Das Unfallrisiko kann durch Anpassung von Arbeitspensen gesenkt werden,
- ▶ Sie können Sicherheitsprotokolle verbessern und Präventionsmaßnahmen intensivieren.
- ▶ Sie können und müssen ihren Beschäftigten Perspektiven bieten durch sichere Arbeitsbeziehungen und kontinuierliche Weiterbildungen.
- ▶ Sie sollten technologische Entwicklungen nutzen, um den Arbeitsplatz attraktiver zu gestalten. Dadurch könnte man gezielt Frauen und junge Menschen stärker in qualitativ anspruchsvolle Bereiche der Logistik integrieren.

Staaten und Unternehmen sind also beide gefragt, wenn es um menschenrechtliche Risiken in der Transport- und Logistikbranche geht. Während die Staaten den Rahmen bereitstellen (Infrastruktur, Kontrolle, Sanktionen), sind es die Unternehmen, die über die Auswahl ihrer Geschäftspartner einen guten Hebel zur Vermeidung menschenrechtlicher Risiken in der Hand haben – ob dies die Frachteiniger sind, die Speditionen als Geschäftspartner auswählen, oder die Transport- und Logistikdienstleister, die in den Produktionsländern lokale Firmen beauftragen. Sie alle können einen Beitrag dazu leisten, Menschenrechte im Transport- und Logistiksektor zu verbessern. ♦

## LITERATUR

Das Literaturverzeichnis ist hier <https://t1p.de/vgsm6> oder unter diesem QR-Code abrufbar:



## FÖRDERER

**ENGAGEMENT  
GLOBAL**

Service für Entwicklungsinitiativen



STIFTUNG UMWELT  
UND ENTWICKLUNG  
NORDRHEIN-WESTFALEN

## IMPRESSUM

Bonn, November 2025

**HERAUSGEBER:**  
SÜDWIND e.V.

Kaiserstraße 201, 53113 Bonn  
Tel.: +49(0)228-763698-0  
info@suedwind-institut.de  
www.suedwind-institut.de

**BANKVERBINDUNG:**  
KD-Bank  
IBAN: DE45 3506 0190 0000 9988 77  
BIC: GENODED1DKD

**AUTORIN:**  
Irene Knoke

### MITARBEIT

Manuela Schmidt (Recherche  
Länderbeispiele)

### REDAKTION UND LEKTORAT:

Nina Giaramita,  
Sabine Ferenschild,  
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner

### GESTALTUNG:

twotype design, Hamburg

Für den Inhalt dieser  
Publikation ist allein der  
Herausgeber verantwortlich.

### studie

Lokaler  
Transport  
2025-16



INSTITUT FÜR ÖKONOMIE  
UND ÖKUMENE

## ABSTRACT

---

**D**er Transport- und Logistiksektor ist das Rückgrat der Wirtschaft – aber auch ein Bereich mit erheblichen menschenrechtlichen Risiken, die oft übersehen werden. Diese Studie beleuchtet die Bedingungen im lokalen Transport von Waren aus dem Globalen Süden nach Deutschland und gibt Einblicke in drei der wichtigsten Herkunftsländer: Indien, Türkei und Mexiko. Im Zentrum stehen die Arbeitsbedingungen von Fahrer\*innen und Beschäftigten in den Lagerhäusern:

Beschäftigte arbeiten häufig unter prekären Bedingungen. Unsichere oder fehlende Arbeitsverträge, niedrige und unregelmäßige Löhne, überlange Arbeitszeiten und mangelnder Arbeitsschutz prägen den Arbeitsalltag und setzen die Beschäftigten gleichzeitig erheblichen gesundheitlichen Belastungen und weiteren Risiken, wie kriminellen Gefahren oder Gewalt, aus. Strukturelle Probleme wie unzureichende Infrastruktur, schwache Rechtsdurchsetzung und Fachkräftemangel verschärfen die Situation. Gleichzeitig bieten gesetzliche Regulierungen, mehr Transparenz in den Lieferketten und verantwortungsvolle Unternehmenspraktiken Chancen, menschenrechtliche Risiken zu verringern und die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Die Studie zeigt: Unternehmen können und müssen Einfluss nehmen – durch die Wahl ihrer Logistikpartner, die Forderung besserer Arbeitsbedingungen und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit, Weiterbildung und sozialer Absicherung. Staatliche Akteure sind ebenso gefragt, wenn es um Infrastruktur, Kontrollen und die Bekämpfung von Korruption und Kriminalität geht. Nur so lässt sich eine nachhaltige Logistik gestalten, die die Menschenrechte entlang der gesamten Lieferkette respektiert und schützt.

**T**he transport and logistics sector is the backbone of the economy, yet it is also an area with significant, often overlooked, human rights risks. This study sheds light on the conditions surrounding the transportation of goods from the Global South to the United Kingdom, offering insights into three key countries of origin: India, Turkey, and Mexico. The focus is on the working conditions of drivers and warehouse workers.

Employees often work under precarious conditions. Characteristics of everyday working life include uncertain or non-existent employment contracts, low and irregular wages, excessive working hours, and a lack of occupational safety, exposing employees to considerable health risks and other dangers, including criminal threats or violence. Structural problems such as inadequate infrastructure, weak law enforcement and a shortage of skilled workers exacerbate the situation. However, legal regulations, greater transparency in supply chains and responsible corporate practices offer opportunities to reduce human rights risks and improve working conditions.

The study shows that companies can and must exert influence by choosing their logistics partners wisely, demanding better working conditions, and taking targeted measures to improve safety, training, and social security. Government actors also have a role to play in terms of infrastructure, controls, and tackling corruption and crime. Only in this way can sustainable logistics be designed that respect and protect human rights throughout the entire supply chain.

