

# Nach Europa gelockt und ausgebeutet

**ALSFELD** Auf mehreren Rastplätzen haben kürzlich afrikanische Lastwagenfahrer gestreikt. Ihre Ausbeutung durch osteuropäische Transportunternehmen ist auch für deutsche Spediteure ein Problem.

Von Barbara Schäder

N ahezu jede Woche bekommt Jochen Franz eine Mail, in der ihm Fahrer aus dem Ausland angeboten werden. „Teilweise für 1500 Euro im Monat“, sagt der Inhaber der Spedition Franz in Alsfeld – mit dem deutschen Mindestlohngesetz seien diese Angebote nicht vereinbar. Meistens kämen sie von gewerblichen Vermittlern aus Polen oder Litauen.

Wirklich überrascht war Franz deshalb nicht, als er in der ersten Februarwoche vom Speditionsverband BLV-pro erfuhr, dass auf einem Autobahnrastplatz in der Nähe ein afrikanischer Fahrer gegen seinen Arbeitgeber protestierte. Der Spediteur fuhr hin und ging mit dem Mann aus Simbabwe, der über ausbleibende Zahlungen klagte, erstmal Essen kaufen. Bärbel Karnik, Schriftführerin beim BLV-pro, sorgte dafür, dass der Fahrer in der Raststätte kostenfrei duschen und die Toilette benutzen konnte. Mittlerweile hat der Mann Geld bekommen, dafür kündigte das polnische Unternehmen Flare Trans seinen Vertrag, holte den Lastwagen ab und ließ den Afrikaner auf dem Rastplatz bei Alsfeld stehen. Nachdem er mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Polen gereist war, um sein Auto abzuholen, wurde er auf eine Polizeiwache gebracht – Flare Trans habe ihn wegen der vorübergehenden Blockade des Lastwagens in Deutschland angezeigt, berichtete der Simbawer vergangenen Freitag am Telefon. Die Polizei ließ ihn wieder gehen, der Mann, der hier ungenannt bleiben soll, schrieb danach, er wolle nach Simbabwe zurückkehren.

Das Unternehmen Flare Trans gehört zur baden-württembergischen Hegelmann-Gruppe – genau wie das Unternehmen Global Transporte Slovakia, gegen das in den vergangenen Wochen gleich neun Fahrer aus Simbabwe protestierten. Einen von ihnen versuchte ein Global-Transporte-Vertreter mitsamt Lastwagen



**Solidarisch:** Spediteur Franz (links) mit einem Fahrer aus Simbabwe, der gegen ausbleibende Löhne protestiert Foto Bärbel Karnik

von einem Rastplatz in Erlangen wegzubringen, die örtliche Polizei ermittelt wegen Verdachts auf Freiheitsberaubung. In dem Lkw befanden sich übrigens Chips – der Hersteller Lorenz aus Neu-Isenburg hat aufgrund der Vorwürfe Ende Januar seine Zusammenarbeit mit der gesamten Hegelmann-Gruppe beendet.

Die hob auf eine erste Anfrage der F.A.Z. hin hervor, die osteuropäischen Transportunternehmen seien juristisch eigenständig. „Die Festlegung der Lohnmodelle bei Global Transporte orientiert sich strikt an den entsprechenden nationalen gesetzlichen Regelungen und Empfehlungen“, schrieb die Marketingabteilung von Hegelmann Ende Januar. Diesen Montag teilte die Spedition Hegelmann Express Deutschland mit Sitz in Bruchsal dann allerdings mit, man distanzieren sich „von möglichen unrechtmäßigen Praktiken“ und habe das „Kooperationsverhältnis mit der Slowakei beendet“. Weiter hieß es: „Zukünftig setzen wir ausschließlich deutsche Frachtführer ein, um eine transparente und regelkonforme Abwicklung unserer Transporte sicherzustellen.“

Nach Informationen der F.A.Z. hatte einer der simbabwischen Fahrer zwischenzeitlich an Kunden von Hegelmann geschrieben und über Nettolöhne von lediglich 700 Euro monatlich geklagt. Die neun Männer werden von der Stiftung „Road Transport Due Diligence“ unterstützt, die von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation getragen wird. Die Stiftung besorgte den Streikenden auch Unterkünfte, nachdem Global Transporte die Lastwagen, die die Afrikaner aus Protest gegen ihre Arbeitsbedingungen auf verschiedenen Rastplätzen in Deutschland, Frankreich und Italien abgestellt hatten, abholen ließ.

Der monatliche Mindestlohn in der Slowakei, wo Global Transporte die Männer als Fahrer angemeldet und auch die für ihre Arbeit in Europa nötigen Papiere besorgt hat, lag im vergangenen Jahr bei 750 Euro. Allerdings haben Lastwagenfahrer bei Einsätzen in anderen EU-Staaten unter bestimmten Bedingungen Anspruch auf den dort gültigen Mindestlohn. Das gilt zum Beispiel, wenn ein ausländisches Transportunternehmen Waren in Deutschland lädt und auch aus-

liefert. Daten von der Fahrerkarte eines der Simbawer, die der F.A.Z. vorliegen, zeigen, dass der Mann etwa Ende Oktober tagelang in Deutschland und Frankreich unterwegs war. Zudem haben Fahrer der F.A.Z. und anderen Medien berichtet, dass sie zwar in der Slowakei aufgebrochen, danach aber hauptsächlich in Westeuropa eingesetzt worden seien.

„Man nutzt sie als Sklaven“, sagt Jochen Franz, der Spediteur aus Alsfeld. Seine Verbandskollegin Bärbel Karnik vom BLV-pro kritisiert: „Ausländische Fahrer müssen hier für einen Hungerlohn arbeiten, gleichzeitig wird hiesigen Spediteuren damit die Basis genommen.“ Mit den Preisen der osteuropäischen Anbieter können sie nicht mithalten: In Deutschland angestellte Lkw-Fahrer kamen laut Verdiensterhebung des Statistischen Bundesamts schon vor zwei Jahren auf einen Bruttolohn von durchschnittlich 3100 Euro – ohne Spesen.

Apropos Spesen: Laut EU-Recht müssen Lkw-Fahrer mindestens alle vier Wochen eine Ruhezeit von 45 Stunden einlegen, die nicht im Lastwagen verbracht werden darf. Für ihre Unterbringung hat

der Arbeitgeber aufzukommen. Der Simbawer, den Franz und Karnik betreuten, sagte dazu am Telefon, er habe monatelang in der Fahrerkabine geschlafen.

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), das die Übernachtungsregeln zusammen mit der Polizei und weiteren Behörden überwachen soll, spricht von einer „unzureichenden Kontrollierbarkeit der Vorschriften“. So dürften nach Vorgaben der EU-Kommission von den Fernfahrern keine Belege verlangt werden, dass sie im Hotel oder einer anderen Unterkunft außerhalb des Lastwagens übernachtet hätten. Die Kontrolleure dürften nur auf Daten des Fahrten-schreibers und der Fahrerkarte zurückgreifen, denen zum Ort der Übernachtung aber nichts zu entnehmen sei.

Wenn Fahrer an Wochenenden in ihren Lastwagen angetroffen würden, reiche das noch nicht, um einen Verstoß zu belegen – dafür müssten die Kontrolleure schon nachweisen, dass die Betroffenen wirklich 45 Stunden auf dem Rastplatz verbracht hätten, schreibt ein BALM-Sprecher. Verstöße gegen das Gebot, für die 45-Stunden-Pause eine richtige Unterkunft aufzusuchen, seien deshalb praktisch nur nachzuweisen, wenn Fahrer sich selbst belasteten.

Entsprechende Aussagen mehrerer Simbawer, die gegen Flare Trans und Global Transporte streikten, liegen allerdings vor. Und noch besteht Hoffnung, dass den Vorwürfen auch in den Sitzländern dieser Unternehmen nachgegangen wird. Die Europäische Arbeitsbehörde (ELA) erwägt, allen von der Auseinandersetzung betroffenen Ländern eine gemeinsame Untersuchung vorzuschlagen, „um den Vorwürfen gegen die Unternehmen nachzugehen“, wie ELA-Direktor Cosmin Boangiu der F.A.Z. sagte. Verstärkt kontrolliert werden müssten seiner Ansicht nach auch die Vermittler, die Fahrer aus fernen Ländern rekrutieren.

In der EU sind Hunderttausende von Fernfahrern aus Drittstaaten unterwegs. Das zeigt eine 2024 von der EU-Kommission veröffentlichte Statistik, die sich auf die Entwicklung bis Ende 2022 bezieht. Zu diesem Zeitpunkt waren in den 27 EU-Staaten rund 300.000 sogenannte Fahrerbescheinigungen im Umlauf, die Transportunternehmen für Beschäftigte aus Nicht-EU-Ländern benötigen. Von diesen Fahrerbescheinigungen wurden 160.000, also mehr als die Hälfte, in Polen ausgestellt.

Kurse für solche Fahrerbescheinigungen bietet auch Global Transporte Slovakia an. Ein Facebook-Post vom 23. Januar zeigt ein Video der neuesten Schüler aus Simbabwe. „Wollen Sie zu uns stoßen? Starten Sie Ihre Traumkarriere in Europa!“ steht darunter.