

Sehen: Auf unseren Straßen unterwegs – Transportwesen und Post- und Zustelldienste

1. Prekär unterwegs auf unseren Fernstraßen

1.1 Das Leben auf und an der Autobahn: Mit Tomaten durch Europa

Raststätte Aachen Land Süd an der A 4. Ich bin auf der Rückfahrt von einem Außertermin, mache Mittagspause an der Raststätte und parke neben zwei in der Logistikbranche sogenannten „Polensprintern“. Marke CITROËN Jumper, 3,5 Tonner, Kleinlaster mit Kastenaufbau, Dachkabine, fast neue Fahrzeuge, polnisches Kennzeichen. Zwei Männer rauchen, unterhalten sich. Schon oft habe ich versucht, mit den Fahrern aus Polen, der Slowakei, aus Lettland und Estland oder anderen osteuropäischen Staaten ins Gespräch zu kommen, um zu erfahren, wie ihr Arbeiten und Leben aussieht. Oftmals vergeblich. „Kein Deutsch“, die kurze Antwort.

Wenn sie nicht hinter dem Lenkrad sitzen, leben und kochen sie auf den Raststätten an unseren Autobahnen, schlafen in ihren Sprintern in ruhigen Seitenstraßen unserer Städte, möglichst da, wo es zumindest frisches Wasser und gelegentlich auch die Möglichkeit zum Duschen gibt. Tankstellen sind ihre bevorzugten Lebensorte, sofern sie nicht vertrieben werden. Ihre einzige Verbindung zu Freunden, zur Frau und den Kindern ist ihr Handy.

In den letzten Jahren sind es viele geworden, die ihr Leben auf den Autobahnen Europas so verbringen, oftmals mehrere Wochen unterwegs, vor allem junge Menschen. Die genauen Zahlen kennt niemand. Die Ausbeutung auf unseren Straßen ist ein Tabuthema. Führende deutsche Unternehmen bedienen sich ihrer Dienste, die über Subunternehmer, oftmals ansässig in osteuropäischen Ländern, eingekauft werden. Es herrscht eine gnadenlose Konkurrenz in der Branche. Die Preise werden gedrückt, wo es nur geht. Kostensenkungen und Einsparungen, so lautet das Mantra führender Unternehmen, die – wie die Deutsche Post – ihre Transportsparte weitgehend „outgesourct“ haben. Und dann sind die billigen osteuropäischen Subunternehmen eine willkommene Offerte. Der Preis zählt, nicht die katastrophalen Arbeitsbedingungen der Fahrer. Sie stehen am Ende der Profit- und Wertschöpfungskette.

Wir kommen über ihre Fahrzeuge ins Gespräch. Fast neu und geleast, erfahre ich in guter englischer Sprache. Beide sind Unternehmer, erzählen sie stolz, d.h. sie fahren auf eigene Rechnung. Sie sind ihre „eigenen Herren.“ Warum ich mit den Kollegen von ihnen ansonsten so schwer ins Gespräch komme, will ich wissen. Seit es einige Berichterstattungen und Dokumentationen im deutschen Fernsehen über die Transportsprinter gegeben habe, hätten die Kollegen strikte Anweisungen von ihren Vorgesetzten, mit niemanden unterwegs zu reden, außer mit den eigenen Landsleuten, erfahre ich. Über die Arbeitsbedingungen solle nichts mehr nach außen durchdringen. So blieben die slowakischen, rumänischen und die Fahrer aus anderen Ländern unter sich. „Jede Gruppe organisiert das Zusammentreffen der eigenen Leute. Bestimmte Raststätten sind dann die Treffpunkte. Man weiß, wo man sich findet oder vereinbart das per Handy. Wir Polen sind oft in Aachen Süd, Slowenen oft an der Raststätte Bottrop, Rumänen an der Raststätte Gruibingen. Jede Nationalität hat feste Anlaufpunkte, wo man vorbeischaut, wer da ist, zusammen kocht, redet. Wir sind ja in ganz Europa oft Wochen unterwegs und dann sind das Handy und diese Treffen die einzigen Verbindungen. Fahren ist ein einsamer Job.“ erzählt der Jüngere der beiden.

Wie sie an ihre Aufträge kommen, interessiert mich. „Wir werden von Firmen in ganz Europa engagiert. Ein Großteil läuft über den telefonischen Kontakt per Handy und über Internetplattformen, wo Frachten und Strecken ausgeschrieben werden. Oft geht es auch um den Transport von kleinen Umzügen. Dann rechnet man, bekommt den Zuschlag oder eben nicht.“ Sie transportieren, was sich in ihrem Sprinter unterbringen lässt, von Maschinenteilen bis hin zu Druckerzeugnissen. „Mehr und mehr läuft das über das Internet. Auch große Logistikunternehmen schreiben da Aufträge aus, die sich für sie selbst nicht mehr lohnen, vor allem für Kleintransporte. Davon profitieren wir und wir sind mit unseren Fahrzeugen schneller als LKWs“, erläutern sie mir. Ich erfahre, dass beide aus Zielona Góra in Polen stammen, etwa 70 Kilometer hinter der deutsch-polnischen Grenze. Ein idealer Standort, meinen beide, denn man ist schnell in Deutschland, wo Fracht aufgenommen werden kann und dann geht es weiter durch ganz Europa.

Wie sich das rechnet und was sie verdienen, will ich wissen. „Das hängt vom Auftrag ab. Wir haben viele Kosten. Leasingraten, Sprit, Versicherungen, Mautgebühren, Steuern... Unterwegs sparen wir an allem. Wir schlafen im Jumper, kochen selbst unser Essen, nehmen eigentlich alles aus Polen mit, was wir unterwegs brauchen. Kaufen nichts unterwegs außer Sprit und Kleinigkeiten. Essen gehen oder so, ist gar nicht drin. Zu teuer. Duschen ab und zu mal an den Raststätten kostet Geld. Also, es kommt ganz darauf an, wie es läuft.“ Beide behaupten als „Solo-Selbstständige“ deutlich mehr zu verdienen als ihre Kollegen, die für Subunternehmer fahren: „Wir haben auch das gesamte Risiko mit allem drum

und dran. Das muss sich irgendwie niederschlagen.“ Nur zögerlich kommt die Antwort, dass, wenn es gut läuft, auch mal 1.300 Euro in einem Monat übrigbleiben. Meistens allerdings weniger. Das Durchschnittseinkommen in Polen liegt bei derzeit ca. 990 Euro. Über ihr Einkommen wollen beide nicht weiterreden, aber sie seien zufrieden, sagen sie, denn vielen ginge es viel schlechter als ihnen. „Da wird für 400, 500, auch 600 Euro im Monat durch ganz Europa gefahren, manchmal sieben Tage in der Woche. Die Rumänen sind da noch schlechter dran als wir Polen.“ Beide halten sich für privilegiert; anderen geht es schlechter.

Sie wollen weiter. Was sie geladen haben, will ich noch wissen. „Tomaten, die falsch verpackt wurden, aus der Nähe von Balanegra in Spanien. Die hätten dort teuer wieder ausgepackt und entsorgt werden müssen. Wir haben sie für wenig Geld über eine Internetplattform ersteigert und versuchen sie seitdem in Polen über das Internet wieder zu verkaufen. Wenn alles klappt, machen wir gutes Geld.“ Und wenn nicht? „Dann fahren wir weiter nach Estland oder Litauen, denn da gibt es immer Bedarf für Tomaten.“ Sie haben es eilig, sagen sie, denn die Tomaten sind in den Kleintransportern nicht gekühlt. Noch spielt das Wetter mit. Bis zur polnischen Grenze sind es noch über 700, bis zur litauischen Grenze über 1.500 Kilometer. Wenn alles gut läuft, wollen sie am späten Abend in Polen sein... „Have a good trip, my friends!“¹

1.2 Der Konkurrenzdruck ist gnadenlos...

Wer über die Autobahnen in Deutschland fährt, dem fallen sie sofort auf: Kleinlaster und LKWs mit Kennzeichen aus Polen, Rumänien, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Estland, Lettland, Litauen und anderen osteuropäischen Ländern. Seit dem Krieg in der Ukraine fehlen die Laster aus Weißrussland und nur vereinzelt noch sind Nummernschilder aus der Ukraine zu finden. Das Transportwesen bzw. die Logistik sind seit der Öffnung der Grenzen in Europa und der deutlichen Zunahme des Warenverkehrs zu einer Domäne osteuropäischer Fahrer*innen geworden. Als Kinder war es für uns ein Sport, stundenlang auf einer Bank an einer Landstraße in meinem Heimatdorf zu sitzen und Nummernschilder in einem Heft zu notieren. Konnten wir das Schild eines in Italien zugelassenen LKW aufschreiben, waren wir stolz. Unser Dorf hatte Anschluss an die Welt. Selbst aus Italien fahren LKWs durch unseren Ort... Osteuropäische LKWs gab es nie, denn an der Grenze der Bundesrepublik wurden die Waren in der Regel von deutschen Transportunternehmen in Empfang genommen, umgeladen und weitertransportiert. Heute wäre es eher eine kleine Sensation bei der Jagd nach

¹ Der Text wurde erstmals veröffentlicht in: Katholische Arbeitnehmer-Bewegung Deutschlands u.a. (Hg.), Zukunft der Arbeit. Arbeit 4.0 | Digitalisierung | Menschenwürde, Köln 2018, S. 10-12.

LKW-Kennzeichen, Nummernschilder mit in Deutschland zugelassenen Zugmaschinen und LKW-Auflegern zu ergattern.

Viele große deutsche Speditionen haben nach der Öffnung des „eisernen Vorhangs“ in den 1990-er Jahren Logistikunternehmen in osteuropäischen Ländern aufgekauft oder halten Mehrheitsbeteiligungen. Gleichzeitig entstanden in den 1990-er Jahren aus den vormaligen Staatsbetrieben in den osteuropäischen Ländern privatisierte Unternehmen. Die größte LKW-Flotte in Europa unterhält die ungarische börsennotierte Spedition Waberer, die aus einem ehemaligen Staatsbetrieb hervorgegangen ist. Die Budapester Spedition Waberer mit ihren gelb-blauen LKWs mit dem Sonnenlogo beschäftigt 6.000 Mitarbeiter und erzielte im Jahr 2021 im Geschäftsbereich internationale Transporte einen Umsatz von 344,9 Millionen Euro, was eine Steigerung von 4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutete.

Der Konkurrenzdruck in der Branche ist gnadenlos. Der Güterverkehr auf der Straße ist zu einer internationalen, globalisierten Branche geworden. Neben wenigen ganz großen Speditionen, die europa- und weltweit agieren, ist das Gewerbe in Deutschland noch weitgehend mittelständisch geprägt. Dennoch hält der Konzentrationsprozess an: Die vier Größten der Branche vereinen einen Marktanteil von ca. 33 Prozent auf sich. Tendenz weiter steigend. Der geschätzte Umsatz für den Bereich Spedition und Logistik wird für das Jahr 2022 auf ca. 150 Milliarden Euro geschätzt. Zum Vergleich: Zehn Jahre zuvor lag der Umsatz bei ca. 91 Milliarden Euro. Der europäische Logistikmarkt setzt ca. 1.200 Milliarden Euro um.

1.3 Zahlen, Daten, Fakten: Logistikbeschäftigung und insbesondere die Berufe der Lagerwirtschaft

Leider gibt es keine statistisch aktuelle *Gesamtstudie über die Logistikbeschäftigung* insgesamt. Eine Studie des Fraunhofer-Instituts für Integrierte Schaltungen (IIS) aus dem Jahr 2015 kam zu folgenden Ergebnissen:²

- In Deutschland gingen im Jahr 2014 2,48 Millionen Beschäftigte einer direkten operativen und administrativen Logistiktätigkeit nach. Das entsprach einem Anteil von 8,3 Prozent aller versicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland.

² Vgl. zum Folgenden Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Logistikbeschäftigte in Deutschland. Vermessungen, Bedeutung und Struktur, Stuttgart 2015 (Download der Kurzfassung unter https://www.scs.fraunhofer.de/content/dam/scs/de/dokumente/studien/Logistikbeschaeftigung_Studie_Executive_Summary_2015.pdf; eingesehen 09.11.2022).

- Gemessen an der Beschäftigtenzahl war die Logistik damit der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland.
- Ein Anteil von 53 Prozent der Logistikbeschäftigten war im Bereich Lager und Umschlag tätig; 26 Prozent in Transport- und Zustelldiensten und rund 21 Prozent im kaufmännischen Bereich der Verwaltung.
- Zeitarbeitsverhältnisse spielten im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen eine überdurchschnittliche Rolle. Neun Prozent der Logistikbeschäftigten waren Zeitarbeitskräfte. Dies deutet auf die hohe Flexibilität der Beschäftigungsstruktur hin.
- 2014 waren 34 Prozent der Beschäftigten in der Logistikbeschäftigung über 50 Jahre alt; nur acht Prozent der Beschäftigten unter 25 Jahre. Noch deutlicher fiel die Alterspyramide in den direkten Transport- und Zustellberufen aus: hier waren nur drei Prozent jünger als 25 Jahre.

Ein aktuelles Bild für die Teilbereiche der Logistikbranche, nämlich die *Berufe der Lagerwirtschaft* und die Berufe für Post- und Zustelldienste zeichnet die „Marktbeobachtung Güterverkehr“ des „Bundesamtes für Güterverkehr“ aus dem Jahr 2021.³ Zusammenfassend kommt das Bundesamt hinsichtlich der Berufe der Lagerwirtschaft zu folgenden Ergebnissen. „Die Wachstumsdynamik (*in den Berufen der Lagerwirtschaft; M.S*) schwächte sich damit im Vergleich zu früheren Jahren ab. Der Anteil der älteren Beschäftigten ab 55 Jahren gewann erneut an Bedeutung. Sie vereinten zuletzt einen Anteil von rund 20,1 Prozent an den Gesamtbeschäftigten. Die Anzahl der geringfügig Beschäftigten stieg im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,1 Prozent auf 287.660. Hiervon waren rund 37,5 Prozent der Personen im Nebenjob und weitere 62,5 Prozent ausschließlich geringfügig beschäftigt. Der Anteil von Ausländern an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten erreichte mit rund 29,3 Prozent im Jahr 2020 einen neuen Höchstwert. Besonders stark waren die Zuwächse bei Beschäftigten aus anderen EU-Ländern – insbesondere aus Polen und Rumänien. Zum Stichtag 31.12.2020 waren insgesamt 71.697 Personen mit einer Staatsangehörigkeit eines der acht zugangsstärksten nichteuropäischen Asylherkunftsländer in Berufen der Lagerwirtschaft beschäftigt – rund 17,6 Prozent mehr als im Jahr 2019. Staatsangehörige aus Syrien, Eritrea und Afghanistan waren zahlenmäßig am stärksten vertreten.“⁴ Die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Lagerwirtschaft sind unterschiedlich und hängen von vielen Faktoren ab. Trotz unter-

³ Vgl. ausführlich Bundesamt für Güterverkehr (Hg.): Marktbeobachtung Güterverkehr. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2021 – II. Berufe der Lagerwirtschaft, Berufe für Post- und Zustelldienste, Köln 2021.

⁴ Ebenda, S. 4.

stützender Technik bleibt in vielen Bereichen die schwere körperliche Arbeit die Regel. Die harte körperliche Arbeit schlägt sich in einem „vergleichsweise hohen Krankenständen und einer überdurchschnittlichen Anzahl von Arbeitsunfähigkeitstagen in Folge von Muskel- und Skeletterkrankungen nieder. Eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Arbeitsunfähigkeitsfällen ist in der Lagerei zudem auf Arbeitsunfälle zurückzuführen.“⁵ Ca. 75 Prozent der in der Lagerwirtschaft Arbeitenden sind Männer, ca. 25 Prozent Frauen. 27 Prozent der Beschäftigten sind ohne einen beruflichen Bildungsabschluss, was mit der Zahl der Helfer in etwa korrespondiert: Etwa 2/3 der Beschäftigten sind Fachkräfte mit Berufsausbildung, ca. 1/3 sogenannte „Helfer“.

Die Lohnentwicklung zeigt – trotz steigender Löhne und einer Lohnhöhe deutlich oberhalb des gesetzlichen Mindestlohnes – weiterhin eine große Spreizung auf. „Der durchschnittliche Stundenlohn eines ungelernten Arbeitnehmers stieg von 12,46 Euro am Anfang des Jahres 2018 bis auf 13,96 Euro am Ende des Jahres 2020. Die angelernten Arbeitnehmer verdienten im 4. Quartal 2020 durchschnittlich 14,83 Euro pro Stunde, im entsprechenden Vorjahresquartal erhielten sie 14,53 Euro; dies entsprach einer Lohnerhöhung von rund 2,4 Prozent. Weisen Fachkräfte eine mehrjährige Berufserfahrung sowie spezielle Fachkenntnisse vor, verdienten sie im 4. Quartal 2020 durchschnittlich 9,57 Euro pro Stunde mehr als Fachkräfte ohne diese Zusatzqualifikationen (durchschnittlicher Stundenlohn herausgehobener Fachkräfte: 27,25 Euro; durchschnittlicher Stundenlohn Fachkräfte: 17,68 Euro). Die durchschnittliche Vergütung, die ein Arbeitnehmer in leitender Stellung im 4. Quartal 2020 pro Stunde erhielt, betrug 42,69 Euro. Somit lagen die durchschnittlichen Stundenlöhne der Beschäftigten aller Qualifikationsniveaus in der betrachteten Berufsgruppe deutlich über den gesetzlichen Mindestlöhnen der letzten Jahre (2018: 8,84 Euro/Stunde; 2019: 9,19 Euro/Stunde; 2020: 9,35 Euro/Stunde).“⁶

1.4 Zahlen, Daten, Fakten: Onlineshopping, Verkehrsaufkommen und die Berufe für Post- und Zustelldienste

Immer mehr Menschen kaufen online. Onlineshopping boomt und dies nicht erst seit der Coronakrise. Dies gilt für Deutschland, aber auch für Gesamteuropa und die Welt. Weltweit wurden im Jahr 2021 ca. 2,2 Milliarden Waren online gekauft. Tendenz weiter steigend. Vor allem werden hierzulande und in Europa Bekleidungsstücke und Schuhe bestellt. Im Jahr 2021 war es in Deutschland vor allem die Altersgruppe der 25- bis 45-jährigen mit knapp 82 Prozent, die Online-

⁵ Ebenda, S. 2; vgl. ebenda, S. 12ff.

⁶ Ebenda, S. 18.

Einkäufe tätigten. Der schnelle Einkaufs-Click auf dem Smartphone wird zunehmend dem Direkteinkauf in Geschäften vor Ort vorgezogen. Wir bewegen uns nicht mehr zum Einkaufen, sondern ziehen die Bequemlichkeit der häuslichen Umgebung vor: 43 Prozent der Onlineshopper bestellen laut einer Erhebung von Amazon ihre Produkte am liebsten im Bett.

Online geshoppt wird weltweit mit zunehmender Tendenz. Der größte Online-Markt ist mit einem Bruttowarenvolumen von ca. 600 Milliarden US-Dollar die chinesische Plattform Taobao – gefolgt von Tmall und Amazon. Gezahlt wird über die digitalen Wallets, wie Apple Pay, Samsung Pay, Google Pay oder PayPal. Onlineshopping hat den E-Commerce explodieren lassen. Der Umsatz in diesem Bereich belief sich in Deutschland im Jahr 2021 auf 86,7 Milliarden Euro – 19 Prozent mehr als im Vorjahr. Immer weniger Bargeld wird für Einkäufe eingesetzt. Wir kaufen und wir zahlen online – und das massenhaft. Amazon setzte während des Prime Day vom 12. – 13. Juli 2022 ca. 12 Milliarden US-Dollar um. Prime-Mitglieder kauften laut Amazon über 100.000 Artikel – wohlgemerkt pro Minute!

Dementsprechend boomen die Post- und Zustelldienste. Die Anzahl der Paket-, Express- und Kuriersendungen (KEP) betrug im Jahr 2021 ca. 4,51 Milliarden Sendungen, wovon entfielen ca. 3,9 Milliarden auf Paketsendungen. Das bedeutet fast eine Verdoppelung in den letzten zehn Jahren nur beim Paketaufkommen. Pro Tag liefert der größte deutsche Paketzusteller DHL alleine fünf Millionen Pakete aus.

Entsprechend steigt das Verkehrsaufkommen der Post- und Lieferdienste. War es vor zwei Jahrzehnten fast ausschließlich das gelbe Postfahrzeug, welches Pakete an die Haustür brachte und eine fast völlige Monopolstellung innehatte, sind es heute DPD, UPS, Hermes, GLS, FedEx/TNT und andere, die ihre Fahrzeuge und Fahrer*innen zur Auslieferung der bestellten Waren losschicken. Hinzukommen unternehmenseigene Lieferdienste, wie bei Amazon prime, und private Klein- und Kleinstunternehmen, oftmals „Soloselbstständige“, die vor allem die un-lukrativen Strecken bedienen. Statt einem Postfahrzeug sind es nicht selten sechs oder sieben Kleintransporter, die die Wohngebiete der Onlineshopper täglich ansteuern und die Waren ausliefern.

Aktuelle Zahlen hinsichtlich der Transportmengen seitens des „Statistischen Bundesamtes“ belegen den Gesamttrend. So betrug 2021 der Gütertransport inländischer LKWs 3,1 Milliarden Tonnen. Die weitaus größte Gütermenge wird mit dem LKW transportiert. Tendenz weiter steigend. Nach dem Einbruch durch die Coronapandemie steigt das Güteraufkommen wieder und mehr und mehr wird mit immer größeren LKWs transportiert. Einen erheblichen Beitrag dazu leisten Onlinebestellungen und kostenfreie Rücksendungen.

Mehr Aufkommen bedeutet mehr Arbeit und Belastungen in den Berufen für *Post- und Zustelldienste*. Die bereits erwähnte „Marktbeobachtung Güterverkehr“ des „Bundesamtes für Güterverkehr“ stellt zusammenfassend zur Situation in diesem Bereich fest. „Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit gab es im Jahr 2020 insgesamt 263.818 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Berufen für Post- und Zustelldienste – rund 5,3 Prozent mehr als im Jahr 2019 und rund 8,0 Prozent mehr als im Jahr 2018. Der Frauenanteil reduzierte sich dabei bis auf rund 39,6 Prozent. Der Anteil der Fachkräfte nahm im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 7,6 Prozent zu und machte zum Stichtag 31.12.2020 rund 60,3 Prozent der Gesamtbeschäftigten aus. Eine deutliche Zunahme war im Jahr 2020 bei den Beschäftigten mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft zu verzeichnen. Ihre Beschäftigungszahl stieg im Vergleich zum Vorjahr um rund 19,3 Prozent, ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten damit auf rund 21,2 Prozent. Die meisten Arbeitnehmer mit einer anderen europäischen Staatsangehörigkeit stammten im Jahr 2020 aus einem jungen EU-Mitgliedstaat – insbesondere aus Rumänien. Unter den Beschäftigten aus einem nicht-europäischen Asylherkunftsland stieg im Jahr 2020 insbesondere die Anzahl der aus Syrien stammenden Personen mit rund 31,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. (...) Im Zuge der Coronapandemie ist das Sendungsvolumen auf dem deutschen KEP-Markt nochmals deutlich angestiegen. (...) Begleitet wurde die positive Entwicklung der Online-Transaktionen von einem verstärkten Ausbau des Online-Versandhandels diverser Unternehmen, die auf diese Weise versuchten, stationäre Umsatzrückgänge zu kompensieren. Als Reaktion auf die erhöhte Paketnachfrage stockten KEP-Unternehmen vor allem mit Blick auf das Weihnachtsgeschäft die Zahl der Beschäftigten zum Teil deutlich auf und erprobten regional neue Auslieferungskonzepte. Aufgrund einer Vielzahl von körperlich anstrengenden Tätigkeiten wie z.B. dem Heben und Tragen von schweren Sendungen sowie dem Be- und Entladen des Fahrzeugs sind Beschäftigte in Berufen für Post- und Zustelldienste überdurchschnittlich oft von Muskel- und Skeletterkrankungen betroffen. Die Höhe der tariflichen Vergütungen entwickelte sich weiter positiv. Die tariflichen Stundensätze bewegten sich mit regionalen Unterschieden zwischen 12 Euro und 14 Euro.“⁷

Der Anteil der Beschäftigten unter 25 Jahren hat sich erhöht.⁸ Gleichzeitig hat der Anteil der Beschäftigten mit einem anerkannten bzw. einem akademischen Abschluss zugenommen.⁹ Insgesamt weist das Qualifikationsniveau folgende Entwicklung auf. „Danach entwickelte sich der Anteil der angelernten Arbeit-

⁷ Ebenda, S. 3-4.

⁸ Vgl. ebenda, S. 33.

⁹ Vgl. ebenda, S. 34.

nehmer in diesem Wirtschaftszweig nach Zuwächsen in den Vorjahren seit dem Jahr 2019 wieder rückläufig und lag mit rund 14,0 Prozent im Jahr 2020 auf dem Niveau des Jahres 2014. Der Anteil der Fachkräfte an den Arbeitnehmern in Post-, Kurier- und Expressdiensten hingegen stieg zum wiederholten Male an und erreichte zuletzt rund 69,0 Prozent (2019: 63,0 Prozent; 2018: 56,0 Prozent).¹⁰ Anteilig weniger Helfer und anteilig mehr Fachkräfte ist der sich verfestigende Trend. Hinsichtlich der Lohnhöhe und -entwicklung stellt die Studie wie bei der Lagerwirtschaft eine relativ starke Varianz der Struktur und Höhe der Vergütungen fest. Von den ca. 332.000 geringfügig Beschäftigten waren im Jahr 2020 ca. 2/3 ausschließlich geringfügig Beschäftigte und ca. 1/3 im Nebenjob geringfügig Beschäftigte.

Die Berufe der Lagerwirtschaft und der Post- und Zustelldienste weisen also einige Gemeinsamkeiten auf, die diesen Teilbereich der Gesamtlogistik kennzeichnen:

- Die Beschäftigungszahlen entwickeln sich aufgrund des erhöhten Fracht- und Zustellungsaufkommens positiv. Lagerwirtschaft und Post- und Zustelldienste schaffen Arbeitsplätze, deren Qualität aber in weiten Teilen unzureichend ist und zu hohen Belastungen führen (siehe unten).
- Die Ausweitung des Arbeitsvolumens konnte vor allem durch die vermehrte Einstellung von Personen mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft bzw. Personen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten bewerkstelligt werden. Die Belegschaften setzten sich – neben den Arbeitnehmer*innen mit deutschem Pass – aus Beschäftigten u.a. aus Rumänien, Polen, Syrien, Eritrea, Afghanistan und dem asiatischen Raum zusammen. Ohne diese „Arbeitskräfte“, die überwiegend in den unteren Lohngruppen als an- und ungelernte Kräfte arbeiten, wäre die Branche nicht lebens- und ausbaufähig.
- Das Qualifikationsniveau in beiden Bereichen steigt weiter an, was sich u.a. in der Zunahme des Anteils von Fachkräften niederschlägt. Der im Vergleich mit anderen wirtschaftlichen Branchen hohe Anteil (ca. 1/3) von Beschäftigten ohne beruflichen Abschluss, die ungelernte und angelernte Tätigkeiten ausüben, weist daraufhin, dass für viele ausländische Beschäftigte mit oder ohne EU-Status die Lagerwirtschaft und der Post- und Zustelldienst einen Einstieg in den einheimischen Arbeitsmarkt ermöglichen.
- In beiden Bereichen wird schwere körperliche Arbeit geleistet, die zu Muskel- und Skeletterkrankungen führen. Ein hoher Krankenstand ist die Folge. Vor allem ältere Beschäftigte müssen hohe körperliche Anstrengungen ertragen.

¹⁰ Ebenda, S. 35.

In der Phase der Coronapandemie kam es u.a. durch die Einführung neuer Schichtsysteme und den notwendigen Infektionsschutz zu einer deutlichen Zuspitzung der physischen und psychischen Belastungsgrenzen. Die neuen Zustellkonzepte tragen ebenfalls dazu bei.¹¹

- Das Lohnniveau entwickelt sich allgemein positiv. Gleichzeitig sind die Lohnspreizung, Varianzen und regionalen Unterschiede sehr hoch. In den unteren Lohngruppen liegt das Niveau zwar im untersuchten Zeitraum über der jeweiligen Höhe des gesetzlichen Mindestlohnes, aber mit ca. 14 Euro für ungelernete Arbeitnehmer*innen weiterhin an der Armutsgrenze. Arm trotz Arbeit – ist die Folge. Überwiegend sind sozialversicherungspflichtige Beschäftigungen in Voll- und Teilzeit anzutreffen, die sich mit geringfügigen Beschäftigungs- und Zeitarbeitsverhältnissen mischen. Hierdurch sollen die hohen Flexibilitätserfordernisse an die Lagerei und die Zustelldienste abgefangen werden.

Beschäftigte in Eigenanstellung bei den Post- und Zustelldiensten sind aber nur die eine Seite der Medaille. Darüber hinaus gibt es bei Sub-Unternehmen Beschäftigte und Solo- bzw. Scheinselbständige. Und hier sieht die Situation in weiten Bereichen völlig anders aus. Andrea Kocsis, stellvertretende ver.di Vorsitzende, stellt fest: „In der KEP-Branche hat die prekäre Beschäftigung inzwischen ein unerträgliches Maß angenommen. Kontrollen des Zolls belegen Sozialversicherungsbetrug, Unterschreiten des Mindestlohns, Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung sowie systematischen Betrug an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die bei Subunternehmen beschäftigt sind und häufig aus Osteuropa kommen.“¹² Nicht selten mischen sich – wie bei der Zustelllogistik von Amazon¹³ – Eigenbeschäftigung und die Beauftragung von Sub-Unternehmen und Soloselbständigen, vor allem beim Auslieferungsservice im ländlichen Raum. Das „System Amazon“ ist das schillerndste der Branche und steht berechtigterweise heftig in der Kritik.¹⁴ Während die Deutsche Post und UPS in erster Linie mit eigenen Festangestellten arbeiten, setzen etwa Hermes und DPD vor allem auf Auftragsauslagerung an Sub-Unternehmen.

¹¹ Vgl. Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (Hg.): Zustellarbeit 4.0 – Eine 360-Grad Analyse, Stuttgart 2020, S. 47-51 (Download unter https://www.inputconsulting.de/files/inpcon-DATA/download/2020_Zustellarbeit4-0_FraunhoferIAO_INPUTConsulting_final.pdf; eingesehen 10.11.2022).

¹² Entschlossenes Vorgehen gegen prekäre Arbeitsbedingungen in der Paketbranche (Download unter <https://psl.verdi.de/branche/++co++5b5f0f3e-59b0-11ec-a324-001a4a160116>; eingesehen 10.11.2022).

¹³ Vgl. Fraunhofer-Institut 2020, a.a.O., S.15.

¹⁴ Vgl. zu Amazon ausführlich die Recherche von „Correctiv“: Die Maschine Amazon (Download unter https://correctiv.org/aktuelles/ungerechte-arbeit/2022/11/23/amazon-kurierfahrer-lkw-logistikzentrum-paket/?fbclid=IwAR0rOtkCMY-4WZaLTp_8tEJWq5xMJ1iemOSVQDdk0BAZuYrDbdQt3BS0JBM; eingesehen 25.11.2022).

In vielen Sub-Unternehmen und bei den Soloselbständigen ist prekäre Arbeit weit verbreitet: lange Arbeitszeiten, flexible Abrufbarkeit, z.T. Stückbezahlung pro Zustellung, niedrige Löhne, Beibringung von Eigenmitteln (Kleidung, Fahrzeug, Handy etc.), fehlender Versicherungsschutz, keine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, lange Fahrtstrecken...

1.5 Truckerleben: Fern – Schnell – Gut?

Das Truckerleben war einst mit viel Nostalgie, großer Freiheit und Abenteuer verbunden. Wer erinnert sich nicht an Manfred Krug als Trucker in der Hauptrolle der Vorabendserie „Auf Achse“ oder an das Roadmovie „Theo gegen den Rest der Welt“ mit Marius Müller-Westernhagen. Doch damit scheint es vorbei zu sein.

Heute sind schätzungsweise 480.000 Menschen als LKW-Fahrer in Deutschland beschäftigt. Auf Europas Straßen sind es nach Schätzungen fast 4 Millionen. Und ihre Arbeitswelt hat sich dramatisch gewandelt.

Raststätte Frechen Nord, A 4, Fahrriichtung Aachen. Polnische Kennzeichen der Raben Gruppe, von DB Schenker Polen und DPD Polska prägen mehrheitlich das Bild. Die Community der polnischen LKW-Fahrer kocht Suppen aus Dosen, Nudeln und Fertiggerichte an den Fahrzeugen auf. Zu sehen sind zudem Kennzeichen aus Rumänien, Bulgarien, der Slowakei, der Niederlande. Es ist Mittagszeit. Die Sonne scheint und die Temperaturen sind für Anfang November ausgesprochen mild. Ich suche nach einem Truck und Sattelaufliieger mit deutschem Kennzeichen. Erst nach längerer Suche werde ich fündig. Kurt fragt mich als erstes, ob ich von der Presse sei, denn die berichtete nur schlecht über seine Zunft, vor allem über LKW-Unfälle, die ihnen immer in die Schuhe geschoben würden. Erst als ich ihm erzähle, dass ich für die Katholische Arbeitnehmer-Bewegung einen Beitrag über das Leben auf deutschen Straßen schreibe, wird er zugänglicher. „Ich komme aus Bayern. Da ist man katholisch. Aber in die Kirche gehe ich nicht.“

Kurt ist 59 Jahre alt, wirkt aber deutlich älter, was aber auch an seinem Outfit liegen könnte – Turnschuhe, abgetragene Jogginghose und kurzärmliges Hemd. Aus der Nähe von Augsburg komme er, fahre seit nunmehr 32 Jahren LKW durch Deutschland für einen Frachtspeditionsdienst in Augsburg, zwischenzeitlich mal auch für andere Firmen, meistens die Strecke München, Augsburg, Stuttgart, Köln, Aachen. Die sei sozusagen mittlerweile seine „feste Strecke“. Natürlich auch andere Strecken, was halt ebenso anliege. Nur im innerdeutschen Verkehr sei er unterwegs. Alles andere sei ihm längst zu stressig geworden. Heute hat er Möbelteile eines Küchenherstellers aus Franken geladen, die er nach Aachen

liefert. Er sei spät dran, erklärt er. Ab 05:30 Uhr habe er am Werk geladen und eigentlich für die Strecke bis Frechen Nord fünf Stunden eingeplant. Die Sperrung der Leverkusener Brücke hat Kurt gut zwei Stunden gekostet. Kein Durchkommen, alles dicht. Kurt macht in Frechen Nord nur eine kurze Pause, erklärt er mir, „denn sonst wird es mit den Lenkzeiten eng, um noch nach Aachen zu kommen und den LKW entladen zu lassen.“ In Aachen will er im LKW übernachten und dann morgen zurück nach Augsburg. „Das ist mittlerweile so meine übliche Tour. Eine Nacht weg und dann wieder erstmal zuhause. Früher war ich oft die ganze Woche unterwegs, auch im Ausland. Jetzt Gott sei Dank nicht mehr.“

Kurt erzählt, dass er mit 21 Jahren eine Ausbildung als Speditionskaufmann in einem kleinen Unternehmen absolviert hat. „Aber da verdiente man damals nicht viel. Wenn man sich auf den Bock gesetzt hat, sah das deutlich besser aus. Da kam mehr rein.“ Also hat Kurt eine klassische Ausbildung als Berufskraftfahrer gemacht. „Drei weitere Jahre, Berufsschule und Ausbildung.“ Was sich in den letzten Jahren veränderte habe, frage ich ihn: „Alles, wirklich alles. Damals gab es für jede Übernachtung unterwegs noch 25 D-Mark Spesen. Da biste natürlich nicht in ein Hotel gegangen, sondern hast im LKW gepennt und die Kohle eingesteckt. Und in der Firma gab es noch ein Frachtgeld, je nachdem welchen LKW und wie viele Tonnen man bewegte. Auslandszuschläge, wenn man über die Grenze fuhr. Da kam gutes Geld zusammen.“ „Also noch echte Truckerromantik?“ – Kurt lacht. „Fernfahrer war immer ein hartes Geschäft, aber viel spannender als heute. Die niederländischen Speditionen waren damals die großen Konkurrenten. Heute geht’s jeder gegen jeden. Die großen deutschen Speditionen haben nach der Wende kräftig im Ostblock eingekauft und viel Geld verdient. Neue LKWs, neue Logistikzentren, neue Betriebsgelände an unterschiedlichen Orten, Beteiligungen hier übernommen, wieder verscherbelt, Europageschäfte. Und haben dann die Polen, dann die Rumänen usw. auf den Bock gesetzt. Die sind anfangs für Hungerlöhne gefahren, gab ja nichts und die waren froh, dass sie Arbeit hatten. Frag’ mal hier rum. Wenn Du einen triffst, der 1.500 Euro verdient, hast du den König unter den Polen gefunden. Die meisten gehen mit deutlich weniger nach Hause, so zwischen 500 und 800 Euro. Die geben nicht mal die zwei Euro für eine Dusche aus, sparen für sich oder die Familie, was sie können.“ Wieviel Kurt verdient, hacke ich nach. „Deutlich mehr, aber nur, weil ich so lange dabei bin. Zuschläge, Spesen und anderes nebenbei läuft nicht mehr. Die in meiner Firma nach mir kommen, verdienen schon deutlich weniger. Über Geld redet man nicht.“

Das Verhältnis zu den „ausländischen Kollegen“ beschreibt Kurt als nicht existent. Es werde nicht miteinander geredet, Sprachbarrieren, jede Nationalität habe ihre eigene Community und Rastplätze. Am Anfang sei es sehr schwierig ge-

wesen und in den 1990er Jahren sei einiges auch schon mal mit Fäusten geregelt worden. Jetzt hänge jeder an seinem Handy. Alle ständen unter einem enormen Zeitdruck. Dazu die Hackordnung: „Die Polen, die für die von Deutschen aufgekauften Unternehmen arbeiten, sind die Chefs. Von der rumänischen Mafia will ich gar nicht reden... Die Weißrussen sind die ärmsten Schweine. Die müssen meist das Spritgeld aus eigener Tasche vorstrecken und wenn der LKW zu viel verbraucht hat, wird das zuhause abgezogen. Die beziehen unterwegs von ihren Kontrolleuren und anderen seit dem Krieg Prügel. Sind ganz wenige geworden... Die Holländer fahren heute Richtung Westen. Spanien, Portugal, Nordafrika. Die Italiener siehste fast gar nicht mehr. Noch ein paar Türken im Eurotransverkehr hauptsächlich nach Schweden und Finnland. Früher, wenn ich an eine Raststätte kam, kannte ich zehn, zwanzig Kollegen. Wenn ich heute einen kenne, ist das schon ein Glücksfall.“

Kurt wird ungeduldig. Er muss weiter. Wie es für ihn weitergehe, frage ich zum Abschluss. „Nächstes Jahr ist für mich Schluss. Wie die meisten schaffe ich es bis 60. Der Körper will nicht mehr, obwohl ich mich immer versucht habe, fit zu halten, nicht zu viel auf den Rippen, aber der Rücken und die Füße... Ich habe ein bisschen vorgesorgt. Haus, Familie, Enkel... Ich will noch ein paar Jahre haben. Es macht auch keinen richtigen Spaß mehr. Und demnächst will das sowieso keiner mehr machen...“ Warum ich ausgerechnet ihn angesprochen hätte, will Kurt wissen. „Weil ich jemanden gesucht habe, der zwei deutsche Kennzeichen hat.“ Kurt: „Reiner Zufall. Letzte Woche hatte ich einen Auflieger mit slowakischem Kennzeichen...“ – lacht und entschwindet.

1.6 Sozialdumping auf Europas Straßen

Dass es seit Langem vorbei ist mit der „Sozialromantik“ des Truckerlebens belegen auch Ermittlungen gegen führende Speditionsunternehmen in Europa. Die Vorwürfe: Sozialdumping, Bestechung und Sozialversicherungsbetrug. Einer der spektakulärsten Prozesse wurde 2003 gegen den mittlerweile verstorbenen Großspediteur Willi Betz vor dem Landgericht in Stuttgart eröffnet. Die Spedition fährt mehrheitlich mit südosteuropäischen Fahrern. Von 1999 bis 2002 ließ Betz osteuropäische Fahrer illegal auf Strecken innerhalb der EU fahren. Schuldig gemacht hatte er sich zudem der Urkundenfälschung und zahlreicher Verstöße gegen das Ausländergesetz. Mit rund 1,7 Millionen Euro wurden zudem Behörden in Georgien und Aserbaidschan bestochen. Willi Betz sagte vor Gericht umfassend zu den Vorgängen aus, die das „System Betz“ deutlich machten. Wettbewerbsvorteile und zusätzliche Gewinne waren die treibenden Kräfte der illegalen Machenschaften auf Kosten der osteuropäischen Lastwagenfahrer. Betz wurde

zu fünf Jahren Haft und einer Geldstrafe in Höhe von 2,16 Millionen Euro verurteilt.¹⁵

Die Gerichtsprozesse gegen das belgisch-luxemburgische Transport- und Logistikunternehmen Jost Group S.A. und dessen Chef Roland Jost wurden im März 2019 eröffnet. Jost ist kein „kleiner Fisch“, sondern spielt mit 1.500 eigenen Zugmaschinen, 3.000 Anhängern und ca. 2.800 Mitarbeitern in der „oberen Liga“ mit. Der Vorwurf lautete, dass osteuropäische LKW-Fahrer mit Verträgen aus ihren Heimatländern für Fahrten in West- und Mitteleuropa eingesetzt und somit Sozialdumping und Sozialbetrug begangen worden seien. Die belgische Staatsanwaltschaft stellte das Verfahren gegen die Organschaft der Jost Group S.A. durch einen Vergleich gegen eine Strafzahlung in Höhe von 30 Millionen Euro ein.¹⁶ Die Klage gegen den Firmenchef Roland Jost persönlich sollte ebenfalls durch einen Vergleich niedergeschlagen werden. Jost hatte eine Haftstrafe von drei Jahren auf Bewährung akzeptiert. Das Strafgericht in Lüttich kassierte im Oktober 2022 den zwischen Staatsanwaltschaft und Jost ausgehandelten Vergleich allerdings. Der Ausgang des Verfahrens ist noch offen.

Nachdem ein Fahrer des Familienunternehmens Verjans Transport zehn Tage mit einem gebrochenen Fußknochen arbeiten musste und sich an die Öffentlichkeit wandte, ermittelten ab 2020 die belgischen Kontrollbehörden. Der Eigentümer von Verjans Transport wurde wegen der Mitgliedschaft in einer kriminellen Vereinigung und Steuer- und Sozialbetrug verurteilt. Slowakische und rumänische Fahrer wurden bei ortsansässigen Firmen angestellt. So konnten Zahlungen von Steuern und Beiträge an die Sozialversicherung (ONSS) vermieden werden, was als Steuerbetrug und Dokumentenfälschung seitens des Gerichts in Liege gewertet wurde. Vier führende Mitarbeiter wurden zu Haftstrafen von zwei Jahren auf Bewährung und eine Geldzahlung von 4,6 Millionen Euro an den ONSS verurteilt.

Weitere Verfahren belegen das große Ausmaß und die Kontinuität der Ausbeutung von Fahrern und das systematische Sozialdumping sowie Verstöße gegen Recht und Gesetz. Ziel war und ist es, dass Lohngefälle in Europa auszunutzen – auf Kosten der LKW-Fahrer. Und es geht nicht einfach um einige wenige „schwarze Schafe“ der Branche. Spediteure aus Osteuropa und „westeuropäische Firmen tragen das System mit. Entweder indem sie als Generalunternehmer Aufträge nach Osteuropa vergeben oder indem sie selbst Firmen in Osteuropa

¹⁵ Vgl. tagesspiegel online vom 17.03.2008 (Download unter <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/funf-jahre-haft-und-hohe-geldstrafe-fur-spediteur-betz-6575641.html>; eingesehen 21.11.2022).

¹⁶ Vgl. verkehrs Rundschau online vom 28.10.2021: Sozialdumping: Jost bezahlt für Einstellung des Gerichtsprozesses (Download unter <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/sozialdumping-jost-bezahlt-fuer-einstellung-des-gerichtsprozesses-2983816>; eingesehen 21.11.2022).

gründen, um das Lohngefälle auszunutzen. Dabei handelt es sich nicht selten um Briefkastenfirmen“¹⁷ – so die zutreffende Feststellung des DGB.

Dieses System wird immer unerträglicher, grenzt an moderne Sklaverei und die systematische Ausbeutung auf den europäischen Autobahnen ist alltäglich geworden. Unmenschliche Arbeitsbedingungen, insbesondere der hohe Zeitdruck, unter dem LKW-Fahrer permanent stehen, führen zu Gefahren für Leib und Leben bei den Fahrern und allen Verkehrsteilnehmern. Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) führt jeden zehnten Verkehrsunfall in Nordrhein-Westfalen auf einen LKW zurück. Jeder fünfzigste Unfall endet mit Todesfolge.

Edwin Atema von der niederländischen Transportgewerkschaft FNV stellt fest: „Das Problem ist riesig. Es passiert direkt vor unseren Augen. Auf jedem Autobahnparkplatz sehen wir, dass Menschenrechte verletzt und Gesetze gebrochen werden.“¹⁸

Urteilen: Arbeit menschenwürdig statt prekär

Die Katholische Arbeitnehmer-Bewegung setzt sich dafür ein, prekäre Arbeit abzuschaffen und menschenwürdige Arbeit für alle zu schaffen. Wie dringend dieser Forderung und das Handeln dafür sind, zeigt die aufgezeigte Situation im Transportwesen und bei den Post- und Zustelldiensten. Prekäre Arbeit bedeutet für viele:

- Löhne, die nicht zum Leben reichen – bis hin zu Hungerlöhnen,
- starke körperliche Belastungen, die zu Gesundheitsschäden und zur Auszerrung des menschlichen Körpers führen – bis hin zur Arbeitsunfähigkeit,
- wenige oder keine Gestaltungsmöglichkeiten, keine Mitbestimmungsrechte, die Behinderung von Zusammenschlüssen in Gewerkschaften und anderen Arbeitnehmerorganisationen – bis hin zur völligen Entrechtung durch Formen moderner Sklaverei,
- ständiger Druck, Angst vor Versagen und vor dem Verlust des Arbeitsplatzes – bis hin zur Apathie gegenüber dem eigenen Leben.

Prekäre Arbeit entsteht nicht zufällig, prekär beschäftigt zu sein ist nicht Folge eigenen Versagens, sondern das Ergebnis eines ungerechten Wirtschaftssystems,

¹⁷ Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB): Gleicher Lohn für gleiche Arbeit – auf der gleichen Autobahn, S. 3 (Download unter <https://www.dcm-bestellportal.de/dgb/downloads/DGB-0055.pdf>; eingesehen 21.11.2022).

¹⁸ Zitiert nach SWR Wissen: Sozialdumping auf Autobahnen vom 12.11.2020 (Download der Sendung unter <https://www.swr.de/wissen/odyso/sozialdumping-auf-autobahnen-100.html>), eingesehen 21.11.2022).

das auf Profitmaximierung für wenige und möglichst geringe Löhne setzt. Menschen werden in prekäre Arbeitsverhältnisse „gepresst“. Prekäre Arbeit ist Teil eines Unrechtssystems. Prekäre Arbeitsverhältnisse sind unsolidarisch, ungerecht, menschenunwürdig und nicht nachhaltig. Sie verstößt gegen die Menschenrechte.¹⁹

Handeln: Das muss getan werden!

2 Dringender Handlungsbedarf in der Logistikbranche

2.1 Europa: Mobilitätspakt I ausbauen! Rechte stärken!

Die Analyse zeigt, dass in der *Logistikbranche*, insbesondere im *Transportwesen*, dringender Handlungsbedarf hinsichtlich einer deutlichen Verbesserung der Arbeitsverhältnisse nach dem Grundsatz „Gleiche Bedingungen und Rechte für alle“ besteht. Der europäische Arbeitsmarkt, der sich zunehmend globalisiert und damit ausfranst, bedarf dringend einheitlicher gesetzlicher Regelungen. Wo Ausbeutung von vielen und Vorteilmahme von wenigen zum System wird, sind die Politik und der Gesetzgeber gefordert, soziale Standards und Regelungen zu setzen und durchzusetzen, um Arbeitnehmerrechte zu fördern und einen fairen Wettbewerb zu sichern.

Das Europäische Parlament hat auf die offensichtlichen Missstände mit dem Mobilitätspakt Teil I reagiert und Neuregelungen in den Bereichen Arbeitnehmerentsendung von Berufskraftfahrern und für den Markt- und Berufszugang sowie bei den Sozialvorschriften beschlossen, die ab dem 08. Juli 2020 und mit weiteren Änderungen vom 21. Februar 2022 Geltung haben. U.a. wurde folgendes geregelt:

- Der Einsatz der Fahrzeugflotte eines Unternehmens muss so geplant werden, dass spätestens nach acht Wochen eine Rückkehr jedes Fahrzeugs an den Betriebsstandort gewährleistet ist.
- Die Kabotagebeförderung, also das Erbringen einer Transportleistung innerhalb eines europäischen Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen, wurde dahingehend geregelt, dass innerhalb von vier Tagen nach Abschluss der Kabotagebeförderung keine weiteren Kabotagebeförderungen im selben Aufnahmemitgliedsland mehr durchgeführt werden dürfen. Damit soll sichergestellt werden, dass keine dauerhaften Transportleistungen durch

¹⁹ Vgl. ausführlich KAB Deutschlands (Hg.): Für ein christliches Miteinander in der Arbeitswelt. WERTvoll arbeiten – menschenwürdig statt prekär. Beschluss der 17. Bundesdelegiertenversammlung der KAB Deutschlands vom 18. - 20. Juni 2021, Köln 2022.

ausländische Transportunternehmen in einem bestimmten europäischen Land möglich sind. Eine „Abkühlphase“ von vier Tagen ist einzuhalten.

- Reguläre wöchentliche Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden dürfen nicht im Fahrzeug oder auf Parkflächen verbracht werden. Kann der Fahrer nicht an seinen Wohnort zurückkehren, hat der Arbeitgeber die Kosten für die Unterkunft zu übernehmen.
- Innerhalb jedes Vier-Wochen-Zeitraums muss das Unternehmen den Fahrplan so gestalten, dass der Fahrer mindestens einmal an seinen Wohnort oder den Betriebsstandort zurückkehren kann. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr gelten Sonderregelungen.
- Grenzübertritte von Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber müssen dokumentiert werden. Analoge Fahrtenschreiber sind mit einem handschriftlichen Vermerk zu versehen.
- Grenzüberschreitende Beförderungen unterliegen in vollem Umfang den Entsendebestimmungen, d.h. wer Arbeitnehmer in ein anderes Land schickt, hat die dort geltenden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen einzuhalten, z.B. Lenk- und Ruhezeiten, Mindestlohn- und Überstundenregelungen usw. Wird eine Beförderung eines ausländischen Unternehmens mit Anfang- und Endpunkt in Deutschland erbracht, erhält der Kraftfahrer den gesetzlichen Mindestlohn. Es gibt jedoch Ausnahmen, etwa bei der Anwendung des Mindestlohngesetzes. Dieses findet keine Anwendung bei Beförderungen im Transit (etwa Durchfahrt von Polen nach Frankreich), insgesamt wenn die Beförderung keinen hinreichenden „Inlandsbezug“ aufweist und für den kombinierten Verkehr (Beförderung durch verschiedene Verkehrsmittel, wie LKW, Schiff, Bahn etc.).

Der Mobilitätspakt ist der Versuch, die in 27 Staaten der EU sehr unterschiedlichen Systeme und Regelungen des Transportwesens auf der Straße durch europäische Standards und Vorgaben zu vereinheitlichen. Kritik wird dahingehend geäußert, dass das Regelwerk zu kompliziert ist, zu viele Ausnahmen zulässt und nur Maßnahmen durch die zuständigen Behörden nur schwer zu kontrollieren sind. Zutreffend ist die Kritik des DGB und anderer Organisationen, dass wir auf europäischer Ebene von der Forderung „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit – auf der gleichen Autobahn“ noch weit entfernt sind. Das bereits erwähnte aggressive Lohn- und Sozialdumping wird durch den Mobilitätspakt nicht beendet und z.B. ein europäischer Mindestlohn für alle LKW-Fahrer, die auf Europas Autobahnen unterwegs sind, nicht angegangen, da hierfür eine europäische Zuständigkeit (bisher) nicht reklamiert wird.

Jedenfalls wird die „Ausbeutung des rollenden Prekariats auf Europas Straßen“ (DGB-Vorstand Anja Piel) nur durch europäische Regelungen einzudämmen bzw. abzuschaffen sein. Ein zentraler Schritt wäre, die Beförderung im Transit kritisch zu betrachten. Fährt z.B. ein Fahrer von Polen durch Deutschland nach Frankreich, ist nicht einzusehen, warum der in Deutschland geltende gesetzliche Mindestlohn als Mindestmaß keine Anwendung während der Durchfahrtszeiten auf deutschen Straßen finden sollte, wird doch der LKW bei Grenzüberschreitungen und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer erfasst. Erleichtert und vereinheitlicht würde diese Erfassung zudem durch die ab 2025 geplante verpflichtende Einführung des sogenannten „Digi-Tachos“ für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Die Lenkzeiten durch Deutschland aller LKW-Fahrer würden dann einheitlich der Bezahlung nach dem gesetzlichen Mindestlohn oder einem Tarif unterliegen. Eine solche Regelung würde den Wettbewerbsvorteil osteuropäischer Speditionen beim Transit aushebeln und für einen faireren Wettbewerb sorgen, der gerade den Transportunternehmen zugutekommen würde, die Standards einhalten und tarifgebunden agieren.

Eine weitere Möglichkeit in Richtung einer fairen Bezahlung und eines fairen Wettbewerbs ist auch der Vorschlag des DGB, das „Prinzip der nächsten Entladung“ anzuwenden. Danach würde das Arbeitsrecht des Landes die Höhe des Lohnes bestimmen, in welchem die nächste Ladung abgeliefert wird.²⁰ Beide Vorschläge – „Transit nach Mindestlohn bzw. Tarif“ und das „Prinzip der Entladung“ könnten ggf. auch kombiniert werden und dies hätte eine deutliche Verbesserung des Lohnniveaus zur Folge.

Das jetzige System spielt jedenfalls den „schwarzen Schafen“ in die Hände, während „anständige Speditionen“, vor allem klein- und mittelständische Unternehmen, massiv benachteiligt werden. Da auch das EU-Parlament einen fairen Wettbewerb in Europa auf seine Fahnen geschrieben hat, ständen Überlegungen in diese Richtung dem Parlament gut an. Der derzeitige Unterbietungswettbewerb geht zulasten der Beschäftigten im Transportwesen. Deshalb ist es wichtig, weiterhin auf europäischer Ebene politisch aktiv zu sein und Abgeordnete des EU-Parlaments für verschärfte Regelungen zu gewinnen.

Dass sich die einflussreichen Lobbygruppen des Speditionswesens, vor allem die großen Transportunternehmen in Osteuropa, gegen einen „Transit nach Mindestlohn bzw. Tarif“ und / oder das „Prinzip der Entladung“ einsetzen werden, ist mehr als wahrscheinlich, wurden die Lobbygruppen doch bereits im Vorfeld der Verabschiedung des Mobilitätspakts durch das EU-Parlament aktiv und forderten

²⁰ Vgl. Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB): Gleicher Lohn für gleiche Arbeit – auf der gleichen Autobahn, a.a.O., S. 3.

die Rücknahme von Einschränkungen, insbesondere der restriktiveren Kabotagebestimmungen.

Wer die Arbeitssituation der Fahrer verbessern will, wird zudem die Rückkehrklausel an den Unternehmensstandort bzw. den eigenen Wohnort kritisch hinterfragen müssen. Ist es zu viel verlangt, wenn ein LKW-Fahrer mindestens zweimal im Monat an den Betriebsstandort bzw. Wohnort zurückkehren muss? Die flächendeckende Digitalisierung des Transportwesens und der Güterbewegungen ermöglicht für jedes Unternehmen eine entsprechende Planung. Die jetzige Regelung ist mit einem guten Familienleben und der Pflege von Freundschaften nur schwer vereinbar. Die Abwesenheit des „Vaters auf Tour“ hat zur Folge, dass eine regelmäßige bzw. tägliche Teilnahme am Familienleben sowieso deutlich eingeschränkt ist. Eine lange Abwesenheit erschwert die Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben und das Sozialleben insgesamt. Soziale Kontakte können nicht mehr gepflegt, ein regelmäßiges Vereinsleben ist nicht möglich. Schulfeste, Arztbesuche und Geburtstagsfeste der Kinder werden versäumt, da der Papa „auf Achse“ sein muss. Wer von den Belangen der arbeitenden Menschen her denkt und ihre Arbeitsbedingungen grundlegend verbessern, menschenwürdig gestalten will, der muss diesen Zustand als unhaltbar ansehen. Hier dringend Abhilfe zu schaffen, ist dringend geboten, auch um den Beruf des Kraftfahrers attraktiver zu machen, denn in den nächsten Jahren fehlen allein in Deutschland nach Schätzungen 150.000 Kraftfahrer im Fernverkehr. Der Job ist unter den jetzigen Arbeitsbedingungen unattraktiv geworden.

Einige weitere gesetzliche bzw. politische Maßnahmen sind notwendig, die hier stichwortartig benannt werden sollen:

- Verkürzte Lenkzeiten und verlängerte Ruhezeiten, die nicht im Fahrzeug verbracht werden, sind ein entscheidender Schlüssel dazu, die gesundheitlichen Belastungen der LKW-Fahrer im europaweiten Frachtverkehr deutlich zu verringern. Neben der Unterbringung sind die Kosten für die hygienische Versorgung und Essensmahlzeiten durch die Unternehmen zu übernehmen. Der weitgehend unregelmäßige Bereich von Kleintransporten unter 3,5 Tonnen (Sprinter) ist ebenfalls in diese Richtung zu regeln. Der europäische Mobilitätspakt muss deshalb (weiter) reformiert werden.
- Bei der Vergabe von Aufträgen an Subunternehmen sollte das jeweilige Arbeits- und Handelsrecht sowie die Sozialstandards des Landes zu Anwendung kommen, von dem aus der Auftrag vergeben wird. Generell müssen alle Beschäftigten des Transportwesens unter den Schutz der Entsenderichtlinie fallen. Für mehr Transparenz und eine effektive Kontrolle der Auftragsvergabe-

ketten kann der elektronische Frachtbrief sorgen, der für alle Transporte verbindlich eingeführt werden muss.

- Lücken in den Entsendebestimmungen sind zu schließen, Ausnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken und diese sind begründungs- und kontrollpflichtig zu machen.
- Die Forderung der Gewerkschaft der Polizei (GdP), auch die Speditionsunternehmen für die Verkehrsverstöße und Unfallfolgen zur Verantwortung zu ziehen, etwa indem bei Verkehrsverstöße ihrer Fahrer erzielte Gewinne bei den Unternehmen abgeschöpft werden, sollte diskutiert und umgesetzt werden. Da, wo Speditionen permanent ihre Fahrer unter Zeit- und Lieferdruck setzen und somit nicht selten Verkehrsverstöße geradezu provozieren, bis hin zu systematische Unterplanung von Anfahrtszeiten, sind die Unternehmen in die Verantwortung und Haftung zu nehmen.
- Von einer Allgemeinverbindlichkeitserklärung nach dem Tariftreuegesetz, durch eine Rechtsverordnung nach dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz oder durch eine Rechtsverordnung nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz wurde bisher im Bereich „Verkehr“ nur in drei Fällen Gebrauch gemacht.²¹ Die Branche des Transportwesens braucht zur Verbesserung der Lage der Fahrer und zur Verhinderung von Dumpingwettbewerb in Europa einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag, der auch die LKW-Fahrer in Europa einschließt, die im Ausland angestellt sind, aber im Auftrag in Deutschland handelsrechtlich eingetragener Generalunternehmer fahren.
- Die gerichtlich verhandelten Fälle zu Korruption und Sozialdumping (siehe oben) belegen, wie wichtig Kontrollen sind. Weiterhin sind die Kontrollbehörden (Zoll, Bundesamt für Güterverkehr, Polizei) unterbesetzt. Dies gilt auch für die jeweiligen Kontrollbehörden in anderen europäischen Ländern. Eine wirksame Kontrolle zum Schutz der Rechte der LKW-Fahrer ist so nicht möglich. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden.
- Angesichts der Ausbeutung und der unübersehbaren Missstände im europäischen Transportgewerbe ist der gewerkschaftliche Zusammenschluss von LKW-Fahrern in den jeweiligen Ländern und auf europäischer Ebene ein Schlüssel, um die eigenen Interessen, vor allem bessere Löhne, kürzere Arbeitszeiten und prophylaktische Gesundheitsmaßnahmen, durchsetzen zu können. Zusammen mit den gewerkschaftlichen Zusammenschlüssen müssen auch wir als Verbraucher*innen, die auf die Lieferung von Waren angewiesen

²¹ Stand nach Angabe des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales April 2022: Bodenverkehrsdienstleistungen Berlin, Bodenverkehrsdienstleistungen Brandenburg und Privates Omnibusgewerbe Bayern.

sind, für die Rechte der Trucker kämpfen. Zivilgesellschaftliche Zusammenschlüsse sind hierzu ein probates Mittel, wie etwa die gewerkschaftlich unterstützte europäische Bürgerinitiative „Fair Transport Europe“ in Österreich belegt.²² Die KAB kann solche Initiativen unterstützen, Mitträgerin werden oder eigene ins Leben rufen.

2.2 Forderungen für die Post- und Zustelldienste: Beschäftigte entlasten!

Der europäische LKW-Fernverkehr und die Post- und Zustelldienste sind eng miteinander verknüpft, sind es doch die Paketzusteller*innen bzw. die Lieferdienste, die die sogenannte „letzte Meile“ bedienen und uns die Waren an die Haustür liefern.

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren hier einige Verbesserungen und Regelungen in der KEP-Branche auf den Weg gebracht. Dabei wurde u.a. die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmen in den Blick genommen. Das seit 2019 in Kraft getretene „Paketboten-Schutz-Gesetz“ regelt etwa die Nachunternehmenshaftung. Wer Aufträge annimmt und an Subunternehmen weitergibt, haftet für die zu zahlenden Beiträge an die Sozialversicherungen. Schwarzgeldzahlungen, ein Sozialleistungs- und Sozialversicherungsbetrug zu Lasten der Beschäftigten und ein unfairer Wettbewerb sollen damit ausgehebelt werden. Die Auslagerung an Subunternehmen, oftmals Kleinstunternehmen und Solo-Selbstständige, geht aber munter weiter.

Dass die Arbeitssituation in der KEP-Branche in weiten Bereichen dennoch für die Beschäftigten äußerst belastend bleibt, gerade in den Spitzenzeiten vor Weihnachten oder zu besonderen Anlässen („Black-Friday-Week etc.), belegen zahlreiche Berichte der betroffenen Zusteller*innen. Flexibilität der Beschäftigten ist das Gebot der Stunde, was sich auch in den Arbeitszeitregelungen niederschlägt.²³ Überstunden sind die Regel. Oftmals sind diese über den Dienstplan

²² Mehr unter https://www.vida.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22Grenzenlose_Mobilit%C3%A4t-Grenzenlose_Ausbeutung_Arbeitsbedingungen_in_Europas_Transportwirtschaft.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1342613658713&ssbinary=true&site=S03; eingesehen 23.11.2022.

²³ Generell gilt von Montag bis einschließlich Samstag eine tägliche Arbeitszeit von acht Stunden. Diese kann auch zehn Stunden verlängert werden, wenn innerhalb der nächsten sechs Monate oder 24 Wochen der Durchschnitt von acht Stunden nicht überschritten wird. Es gilt die Pausen- und Ruhezeitenregelung nach dem Arbeitszeitgesetz. Lenk- und Rüstzeiten sind als Arbeitszeit zu werten.

nicht abzarbeiten. Gründe: Überlastungen und Personalmangel. Auf die in weiten Teilen prekäre Situation wurde bereits hingewiesen (siehe oben).

Dringend sind (weitere) Verbesserungen und Entlastungen für die Beschäftigten im KEP-Bereich notwendig. Hierzu gehören u.a. die von der Gewerkschaft ver.di erhobenen drei zentralen Forderungen der Kampagne „FAIR zugestellt statt ausgeliefert“²⁴:

- Das Verbot des Einsatzes von Fremdpersonal. Werkverträge und Nachunternehmensketten sind gesetzlich zu verbieten, um Lohn- und Sozialdumping einen Riegel vorzuschieben.
- Eine gesetzlich geregelte Begrenzung der Paketgewichten auf maximal 20 Kilogramm für Paketsendung, um die Gesundheit der Beschäftigten zu schützen. Hinzukommen muss eine Kennzeichnungspflicht für den Inhalt schwerer Pakete, damit z.B. entsprechende Transporthilfsmittel zielgerichtet eingesetzt werden können.
- Wirksame Kontrollregelungen durch die Kontrolle Schwarzarbeit, um die in der Branche weit verbreiteten Verstöße gegen den Mindestlohn und sozialversicherungsrechtlichen Pflichten aufdecken und ahnden zu können. Der Zoll muss durch personelle Aufstockung in die Lage versetzt werden, regelmäßige Kontrollen durchzuführen.
- Feste Pausenräume mit Toiletten auf der Strecke, die entsprechend ausgestattet und vom Arbeitgeber zu unterhalten sind. Ziel ist, dass Pausen nicht im Fahrzeug verbracht werden, vor allem in den kalten Wintermonaten.

Weitere „Entlastungsmomente“ für die Beschäftigten und Forderungen bleiben weiterhin aktuell. Dazu zählen etwa:

- Arbeitszeitverkürzungen, die zu einem besseren Ausgleich von Arbeit-, Ruhe- und Lebenszeit führen und zu einer körperlichen Entlastung führen.
- Bessere Löhne in der gesamten Logistikbranche.

2.3 Abschließende Bemerkungen: Das System verändern!

„Arbeitnehmer im Kundendienst werden (...) verschlissen wie noch nie. Sie sind die Frontkämpfer eines neoliberalen Wirtschaftssystems und die Pufferzone ei-

²⁴ Vgl. Arbeitsbedingungen in der Paketbranche: das ist zu tun (Download unter <https://psl.verdi.de/branche/++co++cc835f8e-32a5-11ed-a17b-001a4a160110>; eingesehen 23.11.2022).

ner überstrapazierten Servicegesellschaft (...)“ – so Margarete Affenzeller; Redakteurin der österreichischen Tageszeitung „derStandard“. Sie weist damit auf die tieferliegenden Strukturen unserer Wirtschaftsdoktrin und unseres derzeitigen Wirtschaftssystems hin, die auch in den hier behandelten beiden Branchen prägend sind. Reformvorschläge müssen als Zwischenziele zu mehr Gerechtigkeit, Solidarität, Kooperation und Resilienz betrachtet werden. Wir brauchen eine neue Form des Wirtschaftens, in der der Mensch im Mittelpunkt steht. Ausbeutung und prekäre Arbeit können wir abschaffen. Dringend ist zudem der Diskurs darüber, ob wir uns angesichts des Klimawandels das erhöhte Mobilitätsaufkommen und die Bequemlichkeit einer „Servicegesellschaft“ in der derzeitigen Form noch leisten können. Es geht um die Frage, wie wir zukünftig Arbeiten und Leben können und wollen. „Wir wissen, dass es nicht so weitergehen kann wie bisher. Deshalb mischen wir uns in die Auseinandersetzung um die Zukunft der Arbeit ein.“²⁵

²⁵ KAB Deutschlands (Hg.): Für ein christliches Miteinander in der Arbeitswelt, a.a.O., S. 30.