

Gute Arbeit auf die Straße bringen

Unternehmen müssen nicht nur die Arbeitsbedingungen bei Zulieferern im Auge haben, sondern auch den Gütertransport.

Wenn sie vom Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hören, denken viele an miserable Arbeitsbedingungen in fernöstlichen Fabriken. Doch „ausbeuterische und teilweise gegen Menschenrechte verstoßende Praktiken“ finden sich auch ganz in der Nähe: auf der nächsten Autobahn. Das schreiben Veronique Helwing-Hentschel, Martin Franz und Philip Verfürth vom Institut für Geographie der Universität Osnabrück. Sie haben in einem von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Forschungsprojekt aktuelle Entwicklungen in der Logistikbranche untersucht. Eine ihrer Fragen: Inwieweit können das seit 2023 geltende LkSG und die vor dem Inkrafttreten stehende Lieferkettenrichtlinie der EU – Corporate Social Due Diligence Directive, kurz CSDDD – helfen, Verstöße gegen grundlegende Beschäftigtenrechte zu unterbinden? „Die Studie zeigt uns, wie wichtig es für Beschäftigte in der Transportlogistik ist, dass Deutschland die EU-Lieferketten-Richtlinie umsetzt. Und zwar je schneller, desto besser“, erklärt Christina Schildmann, Leiterin der Abteilung Forschungsförderung der Hans-Böckler-Stiftung.

79 Prozent der Güterbeförderung in Deutschland werden per LKW erledigt. In der Branche herrschen großer Wettbewerbs- und Kostendruck. Die Digitalisierung hat vieles verändert, Beispiele sind die Auftragsvergabe über Plattformen oder die Echtzeitverfolgung von Lieferungen. Große Spediteure geben Aufträge häufig an Subunternehmen weiter, die sie teilweise abermals weiterreichen. Nur knapp die Hälfte der Transportleistungen wird von in Deutschland ansässigen Unternehmen erbracht. Vor 15 Jahren waren es noch 64 Prozent. LKW-Fahrende, die auf den hiesigen Straßen unterwegs sind, stammen oft aus Polen, Tschechien, Rumänien, Litauen oder auch aus Ländern außerhalb der EU. Die Löhne sind niedrig, die Arbeitsbelastung ist hoch. Verstöße gegen Arbeits- und Sozialstandards sind besonders in Subunternehmensbeziehungen an der Tagesordnung, so die Forschenden. Die Internationalisierung hat auch damit zu tun, dass sich deutsche Firmen schwertun, Personal zu finden.

„Gerade die Verhandlungsmacht von LKW-Fahrenden aus dem Ausland ist häufig gering“, so Helwing-Hentschel, Franz und Verfürth, da sie oft wirtschaftlich stark abhängig sind. Aber selbst den in Deutschland Angestellten fällt es nicht leicht, gemeinsam ihre Interessen zu vertreten. Schon wegen der „hohen Mobilität und räumlichen Verteilung der Arbeitskräfte“, aber auch, weil der gewerkschaftliche Organisationsgrad gering ist und viele kleinere und mittlere Firmen nicht mitbestimmen sind.

Im vergangenen Jahr gab es immerhin zwei Protestaktionen von LKW-Fahrenden in Deutschland, die öffentliche Aufmerksamkeit erzielten. Einmal traten etwa 65 Fahrerinnen und Fahrer, meist aus osteuropäischen und zentralasiatischen Ländern, in einen wilden Streik und erzwangen die Auszahlung von Löhnen. Beim zweiten Protest beschränkten sich die Beschäftigten nicht darauf, auf dem Rastplatz stehenzu-

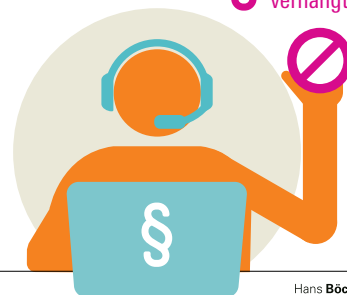
bleiben, sondern traten teilweise in den Hungerstreik. Neben der Gewerkschaft Verdi trat in diesem Fall auch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) auf den Plan, um Ansprüche der Beschäftigten durchzusetzen und eine Einigung mit dem Arbeitgeber zu erzielen. Dies war „einer der

Schleppender Start

Aufgrund von Beschwerden im Zusammenhang mit dem Lieferkettengesetz hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle 2023 ...

6 Unternehmen kontaktiert

0 Sanktionen verhängt



Quelle: BAFA 2023

Hans Böckler Stiftung

ersten Anwendungsfälle des LkSG in der Logistik“ – denn das BAFA ist für die Kontrolle und Durchsetzung des Lieferkettengesetzes zuständig. Die Behörde durchforstete unter anderem Hunderte von Frachtbriefen und anderen Dokumenten.

Allerdings zeigte sich bald, dass „die Konsequenzen für Unternehmen seit der Einführung des LkSG bislang relativ gering ausfielen“, schreiben die Forschenden. Ändern könnte sich dies, wenn das Gesetz nach den Vorgaben der neuen EU-Richtlinie angepasst wird. Vor allem aus zwei Gründen: Erstens müssen Unternehmen dann auch „mittelbare Geschäftspartner“ – etwa Subunternehmen – proaktiv auf die Einhaltung von Standards überprüfen. Zweitens müssen Verstöße dann mit schärferen Sanktionen geahndet werden.

Dies dürfte Unternehmen dazu veranlassen, für mehr Transparenz in den Transportlieferketten zu sorgen. Dazu könnten auch ohnehin aufgezeichnete Daten verwendet werden, die etwa Aufschluss über die Einhaltung von Ruhezeiten geben. Dabei sei ein sensibler Umgang mit personenbezogenen Daten wichtig, betonen die Forschenden. Zudem bedürfe es „einer Verschärfung der bisher sehr aufwendigen behördlichen Vorgänge zur Feststellung von Regelverstößen im internationalen Straßengütertransport“.

Weiterhin bräuchten LKW-Fahrende eine bessere Versorgungsinfrastruktur, um etwa die seit 2022 verbotene, aber dennoch häufig praktizierte und wenig erholsame Übernachtung in der Fahrerkabine auf der Autobahnraststätte zu unterbinden. Schließlich sollten – beispielsweise gewerkschaftliche – Beratungsinfrastrukturen ausgebaut werden. „Denn die Umsetzung von Sorgfaltspflichten setzt voraus, dass Beschäftigte in Transportlieferketten ihre Rechte kennen und sichere Wege aufgezeigt bekommen, diese einzufordern.“ <

Quelle: Veronique Helwing-Hentschel u. a.: Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten, Working Paper der HBS-Forschungsförderung Nr. 343, Juli 2024 [Link zur Studie](#)