

# WORKING PAPER FORSCHUNGSFÖRDERUNG

---

Nummer 343, Juli 2024

## **Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten: Gesamte Lieferkette in den Blick nehmen**

Veronique Helwing-Hentschel, Martin Franz und Philip Verfürth

---

### **Auf einen Blick**

Spätestens seit den wochenlangen Streiks von LKW-Fahrenden aus osteuropäischen und zentralasiatischen Ländern an der Raststätte in Gräfenhausen im Jahr 2023 ist klar, dass kriminelle Ausbeutung und Verstöße gegen Menschenrechte entlang der Lieferkette nicht nur in fernen Ländern stattfinden, sondern auch in Deutschland. Am Fall Gräfenhausen zeigt sich, wie sich die Branche der Transportlogistik in den vergangenen Jahren verändert hat, wie das deutsche Lieferkettengesetz hier gegriffen hat und warum gerade für diese Branche das EU-Lieferkettengesetz ein Gamechanger sein wird. Insbesondere für mobile Arbeitskräfte aus dem Ausland ist es wichtig, gleichberechtigte Arbeitsbedingungen zu schaffen und einen Zugang zu Versorgungsinfrastrukturen zu ermöglichen.

## Autorinnen und Autoren

**Veronique Helwing-Hentschel** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Geographie der Universität Osnabrück. [veronique.helwing@uos.de](mailto:veronique.helwing@uos.de)

**Prof. Dr. Martin Franz** ist Professor für Humangeographie mit wirtschafts-geographischem Schwerpunkt am Institut für Geographie der Universität Osnabrück. [martin.franz@uos.de](mailto:martin.franz@uos.de)

**Dr. Philip Verfürth** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geographie der Universität Osnabrück. [philip.verfuert@uos.de](mailto:philip.verfuert@uos.de)

© 2024 by Hans-Böckler-Stiftung  
Georg-Glock-Straße 18, 40474 Düsseldorf  
[www.boeckler.de](http://www.boeckler.de)



„Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten: Gesamte Lieferkette in den Blick nehmen“ von Veronique Helwing-Hentschel, Martin Franz und Philip Verfürth ist lizenziert unter

### **Creative Commons Attribution 4.0 (BY).**

Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell.  
(Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/de/legalcode>)

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Schaubildern, Abbildungen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

**ISSN 2509-2359**

## Inhalt

1. Sorgfaltspflicht in Lieferketten: Was wir aus der Transportlogistik lernen können.....	4
2. Veränderte Rahmenbedingungen in der Transportlogistik: Sorgfaltspflicht wichtiger denn je.....	6
2.1 Internationalisierung des Arbeitsmarktes und Druck auf Beschäftigte .....	6
2.2 Digitalisierung und Automatisierung auf dem Vormarsch .....	9
3. Protest in Gräfenhausen als Use-Case des LkSG .....	11
4. LkSG und CSDDD im Vergleich: Qualitativer Unterschied für die Transportlogistik .....	13
5. Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten stärken: Was ist zu tun? .....	16
Literatur.....	18
Das Forschungsprojekt .....	21

## Abbildungen

Abbildung 1: Transportleistungen im Straßengüterverkehr in Deutschland von 2005–2022 .....	6
Abbildung 2: Anteile gebietsansässiger und gebietsfremder Transportleistungen in Deutschland.....	8
Abbildung 3: Anzahl der LkSG-pflichtigen Unternehmen, die in Frachtdokumenten in Gräfenhausen genannt wurden .....	12
Abbildung 4: Anzahl der Kontrollen, die das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Zusammenhang mit dem LkSG 2023 durchgeführt hat.....	14
Abbildung 5: Verbleib von Beschwerden, die 2023 im Zusammenhang mit dem LkSG an das BAFA übermittelt wurden....	15
Abbildung 6: Schematische Übersicht über Maßnahmen zur Stärkung der Sorgfaltspflicht und Verbesserung von Arbeitsbedingungen in Transportlieferketten.....	17

# 1. Sorgfaltspflicht in Lieferketten: Was wir aus der Transportlogistik lernen können

Spätestens durch die wochenlangen, in einen Hungerstreik ausgearteten Proteste von LKW-Fahrenden in Gräfenhausen 2023 wurde deutlich: die ausbeuterischen und teilweise gegen Menschenrechte verstoßenden Praktiken in Teilen der Transportlogistik machen eine verbindliche unternehmerische Sorgfaltspflicht gegenüber nachgelagerten Unternehmen in Lieferketten dringend erforderlich. Die Einführung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) sowie die bevorstehende EU-Lieferkettenrichtlinie (Corporate Social Due Diligence Directive, CSDDD) stellen eine wichtige Grundlage für die Umsetzung dieser Sorgfaltspflicht dar.

Gleichzeitig steht die Erprobung dieser Instrumente erst am Anfang und bedarf weiterer fallspezifischer Analysen. Der Fall Gräfenhausen – der als eine der ersten Anwendungsfälle des LkSG in der Logistik gilt – hat aber bereits gezeigt: die unternehmerische Sorgfaltspflicht kann ihre Wirksamkeit erst entfalten, wenn sie sich nicht nur auf die unmittelbaren Geschäftsbeziehungen, sondern über die Gesamtheit der Lieferketten erstreckt. Insbesondere für Transportlieferketten, die oftmals mehrstufige Subunternehmenschaften beinhalten, greift eine Sorgfaltspflicht, die sich nur auf das unmittelbare Unternehmensumfeld beschränkt zu kurz.

## **Was ist unter einer Transportlieferkette zu verstehen?**

Transportlieferketten können als Teil globaler Lieferketten verstanden werden, in denen Güter zwischen Produktions-, Lager- und Konsumorten befördert werden. In Deutschland finden 79 Prozent der Güterbeförderung durch den Straßengüterverkehr, also per LKW-Transporten statt. Nur geringe Anteile der Transportmengen werden durch Luft-, Schiff- und Eisenbahnverkehre abgewickelt (Statistisches Bundesamt 2024).

Oftmals erfolgen Transporte im Straßengüterverkehr unter Beteiligung mehrerer Unternehmen. In der Regel werden dabei Transportaufträge von Auftraggeber\*innen, beispielsweise Industrie- und Handelsunternehmen, an große und mittlere Logistikunternehmen vergeben. Diese wiederum lassen einen Teil ihrer Aufträge von nachgelagerten Transportdienstleistungsunternehmen abwickeln. Auch diese Transportdienstleister\*innen vergeben Transportaufträge zum Teil an weitere Subunternehmen, die häufig im Ausland angesiedelt sind und unter niedrigen Arbeits- und Sozialstandards arbeiten.

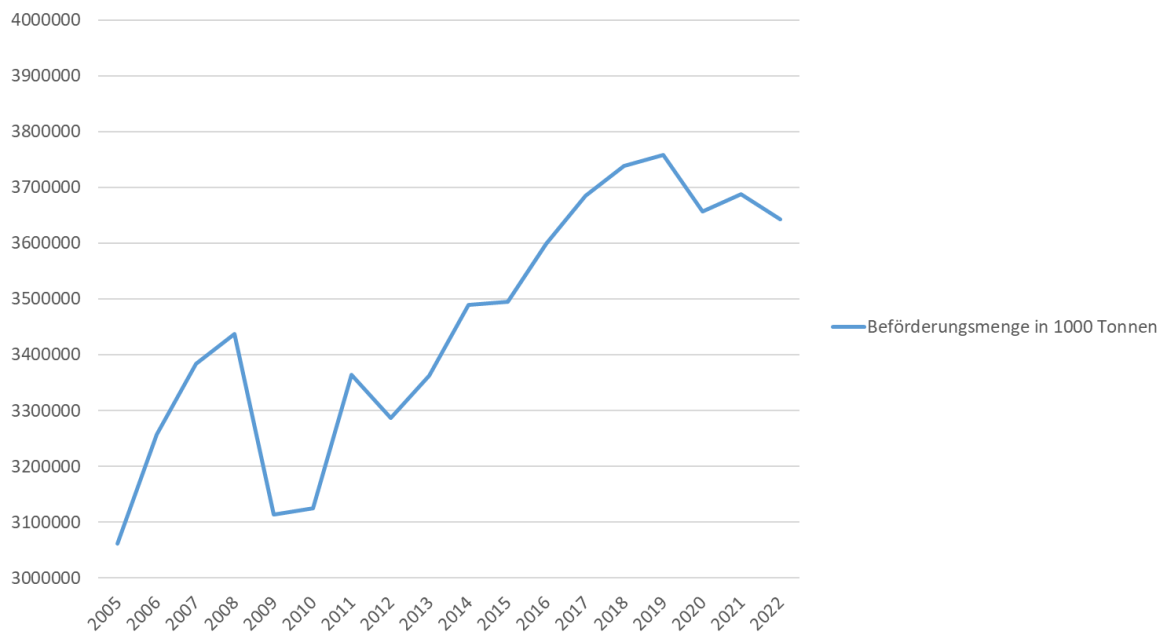
Diese mehrstufigen Vertragsbeziehungen haben vor der Einführung des LkSG dazu beigetragen, dass Verantwortungen auf einfache Weise an nachgelagerte Unternehmen ausgelagert werden konnten und deutsche Unternehmen letztlich von günstigen Arbeitskräften aus dem Ausland profitieren konnten. Die Einführung des LkSG und die rechtsverbindliche unternehmerische Sorgfaltspflicht bieten das Potenzial, die Arbeitnehmer\*innenrechte in Transportlieferketten substantiell zu verbessern.

## 2. Veränderte Rahmenbedingungen in der Transportlogistik: Sorgfaltspflicht wichtiger denn je

### 2.1 Internationalisierung des Arbeitsmarktes und Druck auf Beschäftigte

Die Transportlogistik hat als Bindeglied in globalen Lieferketten gleich mehrere Funktionen zu erfüllen: sie muss für ihre Kund\*innen nicht nur termingerecht und zu günstigen Konditionen liefern, sondern muss auch bereit sein, flexibel auf die veränderliche Transportnachfrage reagieren zu können. Während Transportleistungen seit den frühen 2010er Jahren vor allem durch die Zunahme des (Online-)Handels stetig angestiegen sind, schwankt der Bedarf nach Transportdienstleistungen insbesondere seit Beginn der Corona-Pandemie und den darauffolgenden Krisen wie dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine (s. Abbildung 1).

Abbildung 1: Transportleistungen im Straßengüterverkehr in Deutschland von 2005–2022

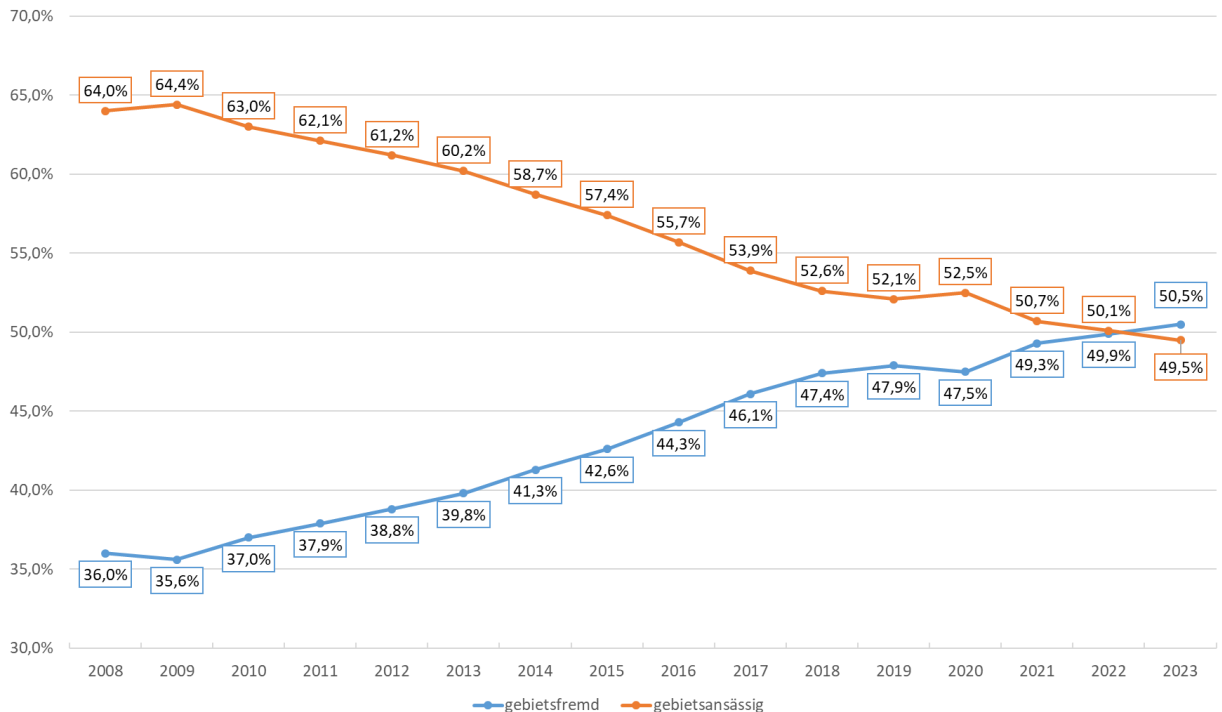


Quelle: eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 2023: o. S.

Diese Anforderungen an die Transportlogistik haben über die letzten Jahre einen hohen Wettbewerbs- und Kostendruck unter Transportunternehmen erzeugt. Auch Rationalisierungstendenzen haben sich in der Logistik insgesamt verstetigt und werden durch den technologischen Fortschritt zunehmend vereinfacht. Für Beschäftigte haben diese Entwicklungen weitreichende Folgen: um Kosten einzusparen und besser auf Über- oder Unterkapazitäten reagieren zu können, wird ein immer größerer Anteil von Transportaufträgen an weitere Unternehmen ausgelagert. Begünstigt wird das zunehmende Outsourcing von Transportdienstleistungen auch durch den enormen Fahrer\*innen-Mangel in Deutschland (BGL 2023).

Insbesondere im Straßengütertransport ist ein hoher Anstieg von Transportleistungen aus dem Ausland zu verzeichnen (Abbildung 2). Dies geht auch einher mit einer Zunahme von LKW-Fahrenden aus dem Ausland, insbesondere aus Polen, Tschechien, Rumänien und Litauen. Auch der Anteil von Fahrer\*innen aus EU-Drittstaaten wächst stetig (Weirich/Wahl 2022: 3). Gleichwohl befinden sich viele dieser Arbeitskräfte nicht in direkten Angestelltenverhältnissen deutscher Unternehmen, in deren Auftrag sie fahren, sondern sind in Subunternehmen beschäftigt, die den auftraggebenden Unternehmen oftmals mehrstufig nachgelagert sind.

Abbildung 2: Anteile gebietsansässiger und gebietsfremder Transportleistungen in Deutschland



Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität 2023: 6

Durch diese Entwicklungen in der Transportlogistik findet nicht nur eine Internationalisierung des Arbeitsmarktes statt, sondern es entsteht auch ein zunehmender Druck auf Beschäftigte. Dieser äußert sich im Falle von LKW-Fahrenden in Form von erhöhter Arbeitsbelastung und -verdichtung bei gleichzeitig geringem Lohnniveau (Bünger/Herrberg/Lübker 2023), aber auch in der Missachtung von Arbeits- und Sozialstandards, die häufig insbesondere in Subunternehmensbeziehungen stattfindet.

Die ohnehin oftmals prekären Arbeits- und Lebensumstände von LKW-Fahrenden werden zusätzlich dadurch erschwert, dass die Versorgungsinfrastruktur für Kraftfahrer\*innen vielerorts nicht ausreichend vorhanden ist. Da Ruhepausen häufig auf Autobahnrastplätzen verbracht werden, fehlt der Zugang zu bezahlbaren Sanitäreinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Das 2022 in der EU in Kraft getretene Kabinenschlafverbot wird zudem häufig nicht eingehalten, sodass LKW-Fahrende ihre vorgesehene Erholungszeit an lärmenden Autobahnen verbringen (Wahl/Weirich 2023).



Diese Umstände sind nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die Interessenvertretung von LKW-Fahrenden wenig institutionalisiert ist. Neben wenigen Großunternehmen in der Logistik, ist die Branche durch eine Vielzahl kleiner und mittlerer Unternehmen geprägt, in denen die betriebliche Mitbestimmung nicht verankert ist (Bundesamt für Güterverkehr 2020: 14). Auch der gewerkschaftliche Organisationsgrad von LKW-Fahrenden ist relativ gering und wird insbesondere durch die hohe Mobilität und die räumliche Verteilung der Arbeitskräfte erschwert (Vitols/Voss 2019: 50; DVZ 2021).

Gerade die Verhandlungsmacht von LKW-Fahrenden aus dem Ausland ist häufig gering, da sie oft in starken Abhängigkeitsverhältnissen zu ihren Arbeitgeber\*innen stehen. Ihre Rechte können sie unter diesen Umständen nur schwer einfordern (Weirich/Wahl 2022). Wie weit diese Abhängigkeit reicht, wurde durch Protestierende in Gräfenhausen deutlich: häufig sind die Fahrer\*innen unrechtmäßig monatelang zu Hungerlöhnen unterwegs und können sich dieser Situationen aufgrund finanzieller Abhängigkeit kaum entziehen.

Weitere Berichte zur Arbeitssituation im europäischen Straßengüterverkehr stellen eindrücklich dar, dass in diesen Konstellationen oftmals nicht nur Arbeitsrechts-, sondern teilweise auch Menschenrechtsverletzungen stattfinden (VNB/ITF/IUF 2020; van Gardingen/Atema 2023). Die Betrachtung der Arbeitsbedingungen in der Transportlogistik machen deutlich: Eine rechtsverbindliche Sorgfaltspflicht ist für die Branche wichtiger denn je.

Anders als bei vielen anderen Beispielen von Menschenrechtsverstößen in globalen Lieferketten finden die Verstöße in der Transportlogistik auch hierzulande statt. Dies geschieht zulasten von Arbeitskräften, die häufig über mehrstufige Vertragsbeziehungen aus dem Ausland rekrutiert werden und die nicht dieselben Rechte genießen wie LKW-Fahrende mit deutschen Arbeitsverträgen. Dieses Prinzip stützt sich nicht zuletzt auf die immer leichter gewordene Auftragsvergabe in der Transportlogistik, etwa mittels digitaler Plattformen.

## **2.2 Digitalisierung und Automatisierung auf dem Vormarsch**

Insbesondere seit Mitte der 2010er Jahre werden in der Transportlogistik vielzählige digitale und automatisierte Anwendungen zur Effizienzsteigerung und Nachverfolgbarkeit in Lieferketten entwickelt, die veränderte Anforderungen an Beschäftigte stellen (Schmierl et al. 2022). Neben moder-

nen Hard- und Softwareanwendungen, die das Transportmanagement effizienter machen sollen, sind dabei auch eine Reihe neuer Geschäftsmodellen entstanden, die datenbasierte Dienstleistungen anbieten, z. B. digitale Plattformen, die die Vermittlung von Transportaufträgen datengestützt erleichtern sollen.

Spätestens seit dem Beginn der Covid-19-Pandemie und der darauffolgenden Krisen ist auch das politische Interesse gestiegen, die Nachverfolgbarkeit von (Transport-)Lieferketten zu steigern und ihre Störungsanfälligkeit zu reduzieren. Dies hat einen erneuten Schub in der Entwicklung digitaler Anwendungen in der Transportlogistik bewirkt.

Werden digitale Anwendungen auch dazu genutzt, die Sorgfaltspflicht entlang von Transportlieferketten umzusetzen? In der Praxis passiert dies bislang kaum. Im Gegenteil sind eine Reihe digitaler Anwendungen im Einsatz, die dazu beigetragen, dass Transportlieferketten undurchsichtiger werden und eine adäquate Überprüfung von Unternehmen entlang dieser Ketten nicht gewährleistet werden kann. Insbesondere die Auftragsvergabe von Logistikdienstleistungen – etwa über digitale Plattformen – hat vor Einführung des LkSG häufig keine Ansprüche an die Einhaltung von Sorgfaltspflichten gestellt, sondern im Gegenteil oft zu einer Minderung der Arbeits- und Sozialstandards beigetragen (Helwing/Verfürth/Franz 2023; Verfürth/Franz/Helwing 2023).

Auch wenn digitale Anwendungen in der Transportlogistik bislang kaum zur Umsetzung von Sorgfaltspflichten eingesetzt werden, besteht technisch das Potenzial, digital aufgezeichnete Daten entlang von Transportlieferketten zur Überprüfung von Sorgfaltspflichten zu nutzen. Bislang werden diese Daten häufig ausschließlich für die betriebliche Organisation bzw. für die digitale Spiegelung an Auftraggeber\*innen genutzt. Sie könnten aber auch im Sinne der Beschäftigten dazu dienen, beispielsweise Arbeitszeiten und Maßnahmen zum Arbeitsschutz zu dokumentieren und im Streitfall eine Beweisgrundlage zu liefern.

Auch aus behördlicher Sicht könnten etwa Aufzeichnungen aus digitalen Fahrer\*innenkarten und digitalen Tachografen dazu genutzt werden, die unternehmerische Sorgfaltspflicht zu überprüfen. Gleichzeitig birgt die Aufzeichnung personenbezogener Daten das Risiko, dass Daten unrechtmäßig durch Arbeitgeber\*innen genutzt werden könnten. Der Zugang und die Hoheit über (personenbezogene) Daten stellen folglich wichtige zu klärende Fragen dar, wenn digitale Anwendungen zur Überprüfung von Sorgfaltspflichten in Transportlieferketten genutzt werden.

### 3. Protest in Gräfenhausen als Use-Case des LkSG

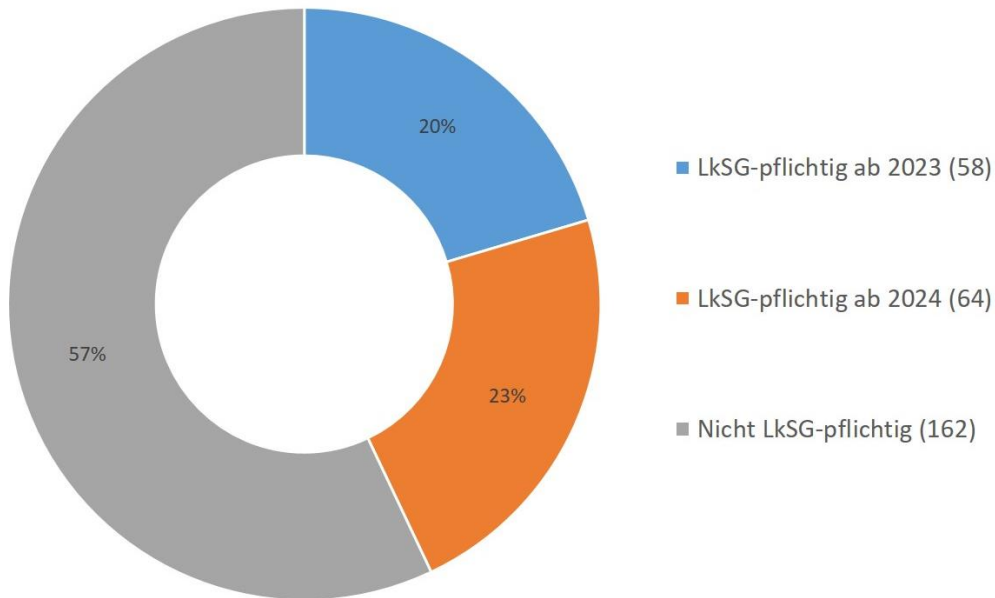
Im Frühjahr 2023 fand der erste von zwei Protesten von LKW-Fahrenden auf einem Autobahnrastplatz in Gräfenhausen, südlich von Frankfurt am Main statt. Der Anlass: Ein polnischer Speditionsunternehmer, der im Auftrag namhafter deutscher Unternehmen Transporte durchführte, hatte Löhne an seine Fahrer\*innen nicht ausgezahlt. Rund 65 Fahrer\*innen, die überwiegend aus osteuropäischen und zentralasiatischen Ländern stammen, begannen einen wilden Streik und versuchten Druck auf ihren Arbeitgeber auszuüben, indem sie ihre mit Fracht beladenen Fahrzeuge nicht vom Rastplatz bewegten (ver.di 2023a).

Nach mehrwöchigem Ausharren und Drohungen des Arbeitgebers gegenüber den Fahrer\*innen, gelang es den Protestierenden, ihre Forderungen durchzusetzen. Die ausstehenden Löhne wurden ausgezahlt und der Protest wurde vorerst beendet. Wenige Wochen später kam es jedoch zu einem erneuten wilden Streik von rund 120 LKW-Fahrenden (ver.di 2023a). Wieder wurden ausstehende Löhne gefordert. Auch Berichte über Menschenrechtsverletzungen gegenüber den Fahrer\*innen gerieten dabei in den Fokus.

In diesem zweiten Protest wurden die Unternehmen, in deren Auftrag die Protestierenden fuhren – und die teilweise bereits im ersten Protest in Gräfenhausen bzw. in der dahinerliegenden Transportlieferkette involviert waren – namentlich bekannt gemacht. Auf diese Weise wurde nicht nur Druck auf den Arbeitgeber der LKW-Fahrenden ausgelöst, sondern auch auf die indirekt beteiligten Unternehmen entlang der Lieferkette. Der Protest hielt über mehrere Wochen an und nahm mit dem Hungerstreik, in den etwa 30 Fahrer\*innen zum Ende des Streiks traten, eine drastische Wendung (ver.di 2023b).

Eine Einigung wurde in diesem Fall nicht mit dem Arbeitgeber direkt erzielt. Mithilfe gewerkschaftlicher Unterstützung wurde das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in die Protestangelegenheit eingeschaltet, welches für die Kontrolle und Durchsetzung des LkSG zuständig ist. Das BAFA sichtete in diesem Rahmen 1.000 Dokumente, darunter Frachtbriefe von 284 Unternehmen, von denen im Jahr 2023 insgesamt 58 Unternehmen unter das LkSG fielen (Abbildung 3).

Abbildung 3: Anzahl der LkSG-pflichtigen Unternehmen, die in Frachtdokumenten in Gräfenhausen genannt wurden



Anmerkung:  $n = 284$

Quelle: eigene Darstellung, nach Angaben der DVZ 2023: o. S.

Auch wenn die Interna dieses Verfahrens nicht öffentlich bekannt sind, wurde Berichten zufolge letztlich eine Einigung durch eine „Koalition aus Verantwortlichen der Lieferkette“ für die protestierenden LKW-Fahrenden erzielt (ver.di 2023b). Der Fall Gräfenhausen kann somit als einer der ersten Anwendungsfälle des LkSG in der Logistik verstanden werden.

Die Situation der LKW-Fahrenden in Gräfenhausen stellt keinen Einzelfall dar. Transportlieferketten sind häufig in mehrstufigen Subunternehmerbeziehungen organisiert, in denen Arbeitskräfte am Ende der Kette unter widrigsten Bedingungen beschäftigt werden. Das BAFA erarbeitet aus diesem Grund derzeit gemeinsam mit Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften und zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen Handlungsoptionen zur Verbesserung der Menschenrechtsslage im Transportsegment (BAFA 2024b).

## 4. LkSG und CSDDD im Vergleich: Qualitativer Unterschied für die Transportlogistik

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist zum 1.1.2023 in Deutschland in Kraft getreten und verpflichtet Unternehmen erstmals gesetzlich zur Einhaltung menschenrechtlicher und bestimmter umweltbezogener Sorgfaltspflichten entlang ihrer Lieferketten. Zu Beginn waren dazu Unternehmen mit mind. 3.000 Beschäftigten verpflichtet. Ab dem 1.1.2024 gilt das Gesetz bereits ab einer Unternehmensgröße von mind. 1.000 Beschäftigten.

In Abhängigkeit ihrer Einflussmöglichkeiten – die nach dem eigenen Geschäftsbereich, unmittelbaren und mittelbaren Vertragspartnern abgestuft sind – umfasst die Sorgfaltspflicht (BAFA 2024a: o. S.):

- die Einrichtung eines Risikomanagements und Durchführung einer Risikoanalyse
- die Verabschiedung einer Grundsatzerklärung der unternehmerischen Menschenrechtsstrategie
- die Verankerung von Präventionsmaßnahmen
- die sofortige Ergreifung von Abhilfemaßnahmen bei festgestellten Rechtsverstößen
- die Einrichtung eines Beschwerdeverfahrens
- die Dokumentations- und Berichtspflicht für die Erfüllung der Sorgfaltspflichten

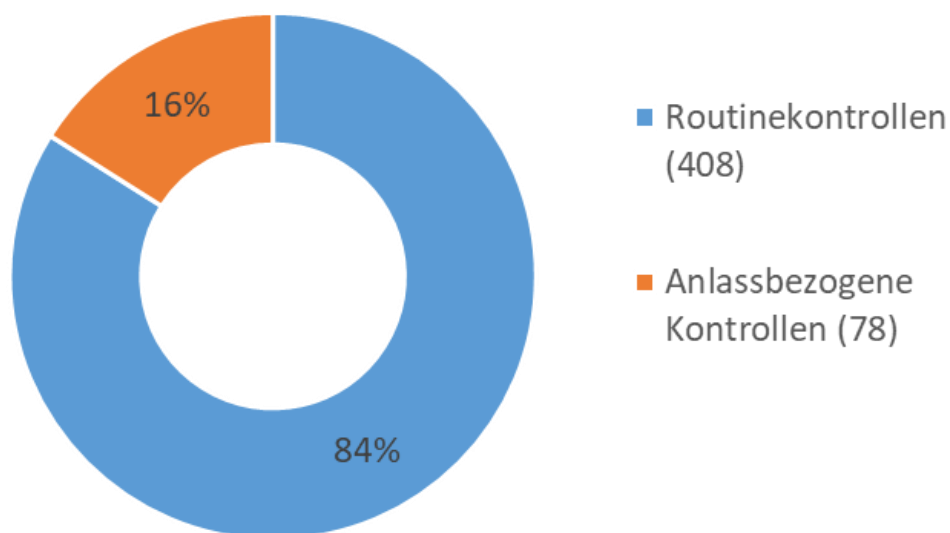
Am 24. April 2024 hat das EU-Parlament der EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) zugestimmt. Auch wenn dabei Abschwächungen zum ursprünglichen Entwurf vorgenommen wurden, bleibt ein wesentlicher Unterschied zum LkSG: Das LkSG verpflichtet Unternehmen, die Aktivitäten unmittelbarer Geschäftspartner proaktiv zu überprüfen und nur in anlassbezogenen Fällen auch mittelbare Geschäftspartner zu überprüfen. Hingegen sieht die CSDDD eine Sorgfaltspflicht über die gesamte Lieferkette vor, also gegenüber unmittelbaren und mittelbaren Geschäftspartnern (EQS Group 2024).

Somit werden die bislang oftmals vernachlässigten vor- und nachgelagerten Bereichen der Lieferkette, etwa der Transport explizit in die Sorgfaltspflicht von Unternehmen einbezogen. Für Transportlieferketten – in denen häufig vielstufige Subunternehmerbeziehungen bestehen – bietet die bevorstehende Einführung der EU-Lieferkettenrichtlinie das Potenzial, die Sorgfaltspflicht noch wirksamer umzusetzen. Nach der noch ausstehenden förmlichen Annahme der CSDDD, haben die EU-Staaten zwei

Jahre Zeit, um die Richtlinie in nationale Gesetze umzusetzen bzw. im Fall von Deutschland, das LkSG entsprechend anzupassen (EQS Group 2024.).

Die ersten Zahlen zu LkSG-bezogenen Kontrollen und Beschwerden durch das BAFA stellen dar, dass die Konsequenzen für Unternehmen seit der Einführung des LkSG bislang relativ gering ausfielen (Abbildung 4 und 5). Ändern wird sich dies möglicherweise mit Einführung der EU-Lieferkettenrichtlinie, die anders als das LkSG stärkere Sanktionen bei Verstößen vorsieht.

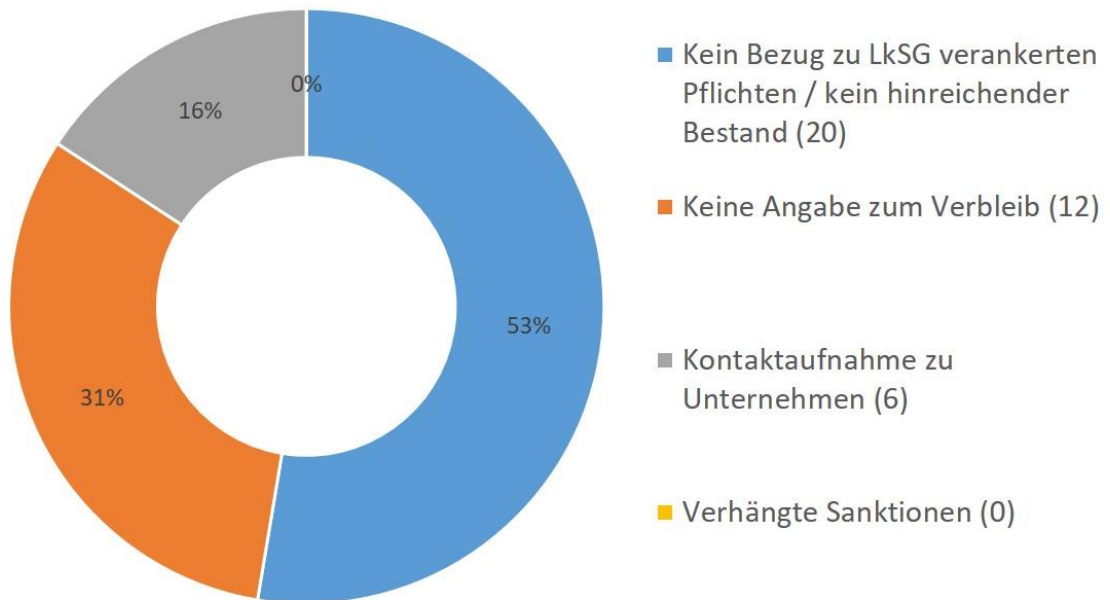
Abbildung 4: Anzahl der Kontrollen, die das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle im Zusammenhang mit dem LkSG 2023 durchgeführt hat



Anmerkung:  $n = 486$

Quelle: eigene Darstellung nach BAFA 2023

Abbildung 5: Verbleib von Beschwerden, die 2023 im Zusammenhang mit dem LkSG an das BAFA übermittelt wurden



Anmerkung: n = 38

Quelle: eigene Darstellung nach BAFA 2023

## 5. Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten stärken: Was ist zu tun?

Zur Vermeidung von Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen in Transportlieferketten bestehen insbesondere durch die Einführung des LkSG und durch die bevorstehende EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) hilfreiche Instrumente, deren Anwendung jedoch erst am Anfang steht. Folgende Maßnahmen sollten zur konsequenten Umsetzung der Sorgfaltspflicht und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Transportlogistik vorgenommen werden:

- Um die unternehmerische Sorgfaltspflicht in Transportlieferketten nachhaltig umzusetzen, ist es erforderlich, dass sowohl entsprechende Gesetzte als auch die dazu verpflichteten Unternehmen die vielstufigen Subunternehmerbeziehungen in den Blick nehmen. Während im LkSG in erster Linie nur unmittelbare Geschäftsbeziehungen von der Sorgfaltspflicht umfasst sind, bietet sich durch die CSDDD das Potenzial, auch die mittelbaren Geschäftsbeziehungen von Grund auf zu berücksichtigen. Die Erhöhung der Transparenz in den oftmals undurchsichtigen Transportlieferketten ist dafür unabdingbar und sollte vor vornherein durch die auftraggebenden Unternehmen berücksichtigt werden.
- Um die Transparenz in Lieferketten zu erhöhen, könnten digitale Daten, die in der modernen Logistikwelt ohnehin oftmals aufgezeichnet werden, gezielter zum Einsatz kommen: Beispielsweise könnten Informationen aus Fahrer\*innenkarten und digitalen Tachografen einerseits für behördliche Zwecke dienen, andererseits auch für Betroffene und ihre Vertreter\*innen zukünftig ein noch wichtigeres Instrument darstellen, um Rechte einzufordern. Gleichzeitig bedarf es dabei einer hohen Sensibilität im Umgang mit (personenbezogenen) Daten.
- Die unternehmerische Sorgfaltspflicht ist ein wichtiger Baustein, um Verantwortungen entlang der Lieferketten zu definieren und Menschenrechtsverletzungen zu verringern. Um die Arbeitsbedingungen in der Transportlogistik nachhaltig zu stärken, ist jedoch auch die Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards dringend erforderlich. In der Praxis genießen Fahrer\*innen, die in Deutschland arbeiten, aber bei Subunternehmen im Ausland angestellt sind, häufig nicht dieselben Rechte wie Arbeitnehmer\*innen, die in deutschen Unternehmen angestellt sind. Die Überprüfung dieser Standards erfordert auch eine Verschlan-  
kung der bisher sehr aufwendigen behördlichen Vorgänge zur Feststellung von Regelverstößen im internationalen Straßengütertransport.



- Neben der unternehmerischen Sorgfaltspflicht sollte die Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Transportlieferketten auch durch politische Maßnahmen erfolgen. Einen wichtigen Beitrag könnte in diesem Zusammenhang der Infrastrukturausbau leisten. Einerseits spielt dabei die Instandhaltung und der Zugang zu physischer Versorgungsinfrastruktur eine wichtige Rolle. Andererseits nehmen auch zielgruppenspezifische Beratungsinfrastrukturen, beispielsweise gewerkschaftlich unterstützt, eine wichtige Funktion ein. Denn die Umsetzung von Sorgfaltspflichten setzt voraus, dass Beschäftigte in Transportlieferketten ihre Rechte kennen und sichere Wege aufgezeigt bekommen, diese einzufordern.

Abbildung 6: Schematische Übersicht über Maßnahmen zur Stärkung der Sorgfaltspflicht und Verbesserung von Arbeitsbedingungen in Transportlieferketten



Quelle: eigene Darstellung

## Literatur

- BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2023): Ein Jahr LkSG: BAFA zieht positive Bilanz. Pressemitteilung, 21.12.2023. [www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Lieferketten/2023\\_21\\_1\\_jahr\\_lksg\\_-\\_bafa\\_zieht\\_positive\\_bilanz.html](http://www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Lieferketten/2023_21_1_jahr_lksg_-_bafa_zieht_positive_bilanz.html).
- BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2024a): Lieferketten. Überblick. [www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick\\_node.html](http://www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick_node.html).
- BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2024b): Zweiter Transportgipfel in Borna: Austausch für mehr Menschenrechtsschutz im Transportsektor. Pressemitteilung, 20.2.2024. [www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Lieferketten/2024\\_03\\_transportgipfel\\_borna.html](http://www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Lieferketten/2024_03_transportgipfel_borna.html).
- BGL – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (2023): Gravierender Mangel an Lkw- und Busfahrer:innen. Pressemitteilung, 23.2.2023. [www.bgl-ev.de/allianz-der-spitzenverbaende-fuer-reform-der-berufskraefffahrer-ausbildung/](http://www.bgl-ev.de/allianz-der-spitzenverbaende-fuer-reform-der-berufskraefffahrer-ausbildung/).
- Bundesamt für Güterverkehr (2020): Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs. Band USTAT 19. [www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Unternehmen/Ustat/Ustat\\_2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Unternehmen/Ustat/Ustat_2020.pdf?__blob=publicationFile&v=2).
- Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023): Mautverkehr KOMPAKT. Jahresausgabe 2023. [www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsdatenmanagement/Mautverkehr\\_KOMPAKT/Mautverkehr\\_KOMPAKT\\_Jahresausgaben/Mautverkehr\\_KOMPAKT\\_Jahresausgabe\\_2023.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsdatenmanagement/Mautverkehr_KOMPAKT/Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgaben/Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgabe_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=2).
- Bünger, Paula / Herrberg, Heike / Lübker, Malte (2023): Was verdienen Berufskraftfahrer/innen im Güterverkehr? Eine Analyse auf Basis der WSI-Lohnspiegel-Datenbank. Arbeitspapier 61 der Hans-Böckler-Stiftung. [www.wsi.de/fpdf/HBS-008758/ap\\_lohnspiegel\\_berufskraefffahrer\\_innen.pdf](http://www.wsi.de/fpdf/HBS-008758/ap_lohnspiegel_berufskraefffahrer_innen.pdf).
- DVZ – Deutsche Verkehrs-Zeitung (2021): Weshalb Lkw-Fahrer nicht streiken. 24.8.2021. [www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/weshalb-lkw-fahrer-nicht-streiken.html](http://www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/weshalb-lkw-fahrer-nicht-streiken.html).
- DVZ – Deutsche Verkehrs-Zeitung (2023): Gräfenhausen: BAFA von der Dimension „negativ überrascht“. 16.10.2023 [www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/graefenhausen-bafa-von-der-dimension-negativ-ueberrascht.html](http://www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/graefenhausen-bafa-von-der-dimension-negativ-ueberrascht.html).
- EQS Group (2024): EU-Lieferkettengesetz verpflichtet Unternehmen zu fairer und nachhaltiger Wirtschaft. [www.eqs.com/de/compliance-wissen/blog/eu-lieferkettengesetz/](http://www.eqs.com/de/compliance-wissen/blog/eu-lieferkettengesetz/).

- Helwing, Veronique. / Verfürth, Philip / Franz, Martin (2023): Trucking (un)limited – the impact of digital platforms on labour in production networks of logistics. ZFW – Advances in Economic Geography, 67(4): S. 177–188.
- Schmierl, Klaus / Schneider, Pauline / Struck, Olaf / Ganesch, Franziska (2022): Digitale Logistik. Digitalisierungstechnik, Arbeitsbedingungen, Leistungspolitik und Mitbestimmung in Transportlogistik und Kurier-, Express- und Paketdiensten. Study 477. Hans-Böckler-Stiftung. [www.boeckler.de/fpdf/HBS-008445/p\\_study\\_hbs\\_477.pdf](http://www.boeckler.de/fpdf/HBS-008445/p_study_hbs_477.pdf).
- Statistisches Bundesamt (2023): Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern. [www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html](http://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html).
- Statistisches Bundesamt (2024): Güterverkehr nach Art, Menge und Leistung 2022. [www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/ Grafik/ Interaktiv/gueterverkehr.html](http://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/ Grafik/ Interaktiv/gueterverkehr.html).
- van Gardingen, Imke / Atema, Edwin (2023): Widespread Exploitation in the EU Road Transport Industry: The Case of Central Asian Truck Drivers. [www.rtd.org/wp-content/uploads/2024/01/REPORT-Widespread-Exploitation-in-the-EU-Road-Transport-Industry.pdf](http://www.rtd.org/wp-content/uploads/2024/01/REPORT-Widespread-Exploitation-in-the-EU-Road-Transport-Industry.pdf).
- ver.di (2023a): Trucker-Protest 2.0. 22.9.2023. <https://psl.verdi.de/branche/++co++79f30844-45ac-11ee-84dd-001a4a160111>.
- ver.di (2023b): Konsequenzen aus Gräfenhausen. 6.11.2023. <https://psl.verdi.de/branche/++co++2c6c88fa-7cae-11ee-8ca9-001a4a160111>.
- Verfürth, Philip / Franz, Martin / Helwing, Veronique (2023): Digitale Business-to-Business-Plattformen im Logistiksektor. Auswirkungen auf Arbeit und Reaktionen von Betriebsräten und Gewerkschaften. Working Paper Forschungsförderung 272. Hans-Böckler-Stiftung. [www.boeckler.de/fpdf/HBS-008542/p\\_fofoe\\_WP\\_272\\_2023.pdf](http://www.boeckler.de/fpdf/HBS-008542/p_fofoe_WP_272_2023.pdf).
- Vitols, Karen / Voss, Eckhard (2019): Soziale Bedingungen in der Logistik in Europa. Schwerpunkt Güterkraftverkehr. EVA – Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr. [www.wilke-maack.de/wp-content/uploads/2020/07/report\\_social\\_conditions\\_in\\_logistics-deutsch.pdf](http://www.wilke-maack.de/wp-content/uploads/2020/07/report_social_conditions_in_logistics-deutsch.pdf).
- VNB/ITF/IUF (2020): Pandemic of Exploitation in European Trucking. VNB-ITF-IUF Report on European road transport. [www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/VNB\\_ITF\\_IUF\\_Report\\_FINAL.pdf](http://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/VNB_ITF_IUF_Report_FINAL.pdf).

Wahl, Michael / Weirich, Anna (2023): Lebens- und Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrenden auf Parkplätzen in Deutschland. Erfahrungen aus der Beratungspraxis von Faire Mobilität. [www.faire-mobilitaet.de/++co++4c1f3d26-e3fe-11ed-9ba8-001a4a160123](http://www.faire-mobilitaet.de/++co++4c1f3d26-e3fe-11ed-9ba8-001a4a160123).

Weirich, Anna / Wahl, Michael (2022): Informationen zur Branche „Internationaler Straßentransport“. Erfahrungen aus der Beratungspraxis von Faire Mobilität. [www.faire-mobilitaet.de/internationaler-strassentransport/++co++2cc182f2-f495-11ed-b11e-001a4a160123](http://www.faire-mobilitaet.de/internationaler-strassentransport/++co++2cc182f2-f495-11ed-b11e-001a4a160123).

**Alle Websites wurden zuletzt am 8.7.2024 besucht.**

## Das Forschungsprojekt

Die dargestellten Erkenntnisse basieren auf dem Forschungsprojekt „Digitale Geschäftsmodelle – Wandel von Wertschöpfung und Arbeit in der Logistikbranche“, das von 2020–2024 von der Hans-Böckler-Stiftung im Rahmen des Forschungsverbundes „Ökonomie der Zukunft“ gefördert wurde.

Das Projekt ist zentral der Frage nachgegangen, welche Auswirkungen mit der Digitalisierung – insbesondere mit der Verbreitung digitaler Plattformen – für Lieferketten und Arbeitnehmer\*innen in der Logistik einhergehen. Das methodische Vorgehen basierte auf 40 semi-strukturierten Interviews mit unterschiedlichen Akteur\*innen des Straßengüterverkehrs, darunter Vertreter\*innen von Plattformunternehmen, vor- und nachgelagerten Logistikunternehmen, Arbeitnehmer\*innen und ihren Vertreter\*innen aus Betriebsräten und Gewerkschaften sowie weiteren Branchenexpert\*innen. Zudem wurden Dokumentenanalysen sowie teilnehmende Beobachtungen zum Fall Gräfenhausen durchgeführt.

Dabei entstand einerseits die Erkenntnis, dass die Arbeitnehmer\*innen in der digitalen und teilautomatisierten Logistik auf individueller und struktureller Ebene vor neuen Herausforderungen stehen, die oftmals damit zusammenhängen, dass datengesteuerte Organisations- und Arbeitsprozesse nicht transparent gestaltet sind und Mitbestimmungsakteure dabei unzureichend involviert werden. Andererseits stellte sich durch das Projekt heraus, dass die Umsetzung bestimmter Standards, etwa die Sorgfaltspflicht entlang von Transportlieferketten, durch digitale Anwendungen auf praktikable Weise unterstützt werden kann. Gleichzeitig müssen sich Anwender\*innen digitaler Tools in der Logistik zunehmend mit den Nutzungszwecken ihrer Daten auseinandersetzen.

Weitere Informationen zum Projekt finden sich unter [www.boeckler.de/suchergebnis-forschungsfoerderungsprojekte-detailseite-2732.htm?projekt=2019-543-3](http://www.boeckler.de/suchergebnis-forschungsfoerderungsprojekte-detailseite-2732.htm?projekt=2019-543-3).

**ISSN 2509-2359**