



PANDEMIE DER AUSBEUTUNG IM EUROPÄISCHEN GÜTERKRAFTVERKEHR

Bericht von VNB, ITF und IUL
über den europäischen
Straßentransport

Juni 2020



Unternehmen nutzen Covid-19 zu weiteren Kürzungen bei Transportpreisen, Bezahlung, Bedingungen und Arbeitsschutz. Schon lange bevor die Covid-19-Pandemie in Europa ausbrach, krankte der Straßentransportsektor an der Ausbeutung des Fahrpersonals und Menschenrechtsverletzungen. Die Coronavirus-Pandemie hat die Verstöße jedoch noch verschlimmert, und im europäischen Güterkraftverkehr breitet sich eine Pandemie der Ausbeutung aus.



Lkw-Fahrer*innen in Europa sind den Risiken von Covid-19 in hohem Maße ausgesetzt.¹ Das Leben und Wohlergehen zahlreicher Lkw-Fahrer*innen und Verkehrsteilnehmer*innen in Europa sind in Gefahr.

Jahrzehntelange Unterauftragsvergaben und Deregulierung haben die Ausbeutung des Fahrpersonals im Güterkraftverkehr gefördert und verdeckt. Multinationale Kunden von Verkehrsunternehmen fordern immer niedrigere Transportpreise. Transportpreise und Löhne sind nicht mehr sicher. Viele multinationale Unternehmen scheren sich nicht darum oder wissen nicht, welche Güterverkehrsunternehmen ihre Güter befördern, dass Subunternehmen sich häufig ausbeuterischer Methoden bedienen und welche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken dies verursacht. Dies waren die ohnehin schon kaum zu übertreffenden katastrophalen Voraussetzungen für eine noch weitergehende Verschärfung der Ausbeutung während der Covid-19-Krise.

In dieser Krise brauchen wir starke und zuverlässige Lieferketten. Eine Branche, die sich auf Ausbeutung, unsichere Arbeit und Menschenrechtsverletzungen gründet, ist weder stark und zuverlässig noch nachhaltig. Regierungen, multinationale Konzerne und Güterverkehrsunternehmen müssen Verantwortung für den Schutz der Fahrer*innen übernehmen, um den sicheren Transport von Gütern zu gewährleisten, die für das Überleben und die Erholung der europäischen Wirtschaft und Gesellschaft unentbehrlich sind.

Die Untersuchung hat mehrere Missstände aufgedeckt, die schon vor der Covid-19-Krise in der Branche verbreitet waren:

- Die Fahrer*innen werden aus der Ukraine, Weißrussland, Usbekistan, der Türkei, den Philippinen und weiteren **Nicht-EU-Ländern** für die Arbeit in der Europäischen Union (EU) angeworben.

- Sie werden mit **osteuropäischen Verträgen** beschäftigt, obwohl sie fast ausschließlich in Westeuropa im Einsatz sind. Sie werden häufig gezwungen, **Verträge zu unterzeichnen, die in Sprachen abgefasst sind, die sie nicht verstehen.**
- Die Arbeitgeber **befördern die Fahrer*innen gruppenweise in Kleinbussen** nach Westeuropa, wo sie ihre Arbeit antreten sollen.
- Ausländisches Fahrpersonal erhält ein durchschnittliches Festgehalt von **ca. 100-600 Euro im Monat**, und viele Fahrer*innen werden für ihre **vorherige Arbeit nicht bezahlt.**
- Die Fahrer*innen **leben monatelang ohne Unterbrechung in ihren Fahrzeugen, wo sie ihre Ruhezeiten verbringen, schlafen und essen.**
- Den Fahrer*innen werden **falsche Papiere ausgehändigt, um die Behörden über ihren Beschäftigungsstatus zu täuschen** und angewiesen, **Fragen zu Lenk- und Ruhezeiten nicht zu beantworten.**
- Fahrer*innen, die sich über Gesundheits- und Sicherheitsprobleme, die Bezahlung oder sonstige Missstände beschwerten, wurden **Gewalt und Geldstrafen** angedroht.
- **Menschenhandel** ist in der Branche ein wachsendes Problem. Opfer aus Herkunftsländern außerhalb der EU werden nach Osteuropa verschleppt, arbeiten in Westeuropa und werden dann häufig ohne ausreichende Mittel zur Finanzierung ihrer Heimkehr sitzengelassen.
- Arbeitgeber machen sich die **mangelnden Überprüfungen und Kontrollen** von Straßentransportvorschriften und Menschen- und Arbeitsrechtsverordnungen durch Strafverfolgungsbehörden und multinationale Kunden am oberen Ende der Lieferketten zunutze.

1. <https://youtu.be/apPICDIgpdO>

Hinzu kommt eine Reihe zusätzlicher Probleme, die die Gesundheit, Sicherheit und das Wohlergehen der Fahrer*innen während der Covid-19-Krise gefährden.

- Multinationale Kunden und Verkehrsunternehmen **missbrauchen die Krise, um Transportpreise bzw. die Bezahlung des Fahrpersonals zu senken.**
- Die Fahrer*innen erhalten **keine (ausreichende) persönliche Schutzausrüstung** und werden bei der Aufklärung über die Risiken aufgefordert, diese selbst zu beschaffen.
- Ausnahmeregelungen für Lenk- und Ruhezeiten haben dazu geführt, dass **Arbeitgeber das Fahrpersonal irreführend informieren** und ungeachtet der Übermüdungsrisiken **zu gefährlichen Überstunden zwingen.**
- Die Fahrer*innen werden faktisch gezwungen, in ihren Lkws zu bleiben, wenn sie sich an Orten aufhalten, wo ihnen **weder sauberes Wasser noch funktionierende Toiletten oder kostenlose Duschen** zur Verfügung stehen.
- Ihnen wird der **Zugang zu Sanitäranlagen vorenthalten.**
- Sie erhalten **kein Krankengeld.** Stattdessen werden sie im Krankheitsfall von den Arbeitgebern aufgefordert, unbezahlten Urlaub zu nehmen.

Die befragten Fahrer*innen transportieren Waren für einige der größten multinationalen Unternehmen und Marken der Welt. Sie sind entweder bei kleinen Subunternehmen am unteren Ende komplexer Lieferketten beschäftigt oder bei den größten Verkehrsunternehmen Europas, die direkt von multinationalen Konzernen beauftragt sind.

*Die in diesem Dringlichkeitsbericht enthaltenen Informationen und Schilderungen wurden von der Stiftung FNV-VNB² im Jahr 2020 während der Covid-19-Krise zusammengetragen. Die Ergebnisse dieses Berichts beruhen auf Erfahrungsberichten, Dokumenten und Daten, die von Fahrer*innen und aus anderen brancheninternen Quellen in mehreren europäischen Ländern gesammelt wurden.*

*In Abweichung von den üblichen Verfahren der VNB wurden zur Erhebung diese Informationen Felduntersuchungen unter Einhaltung von Social-Distancing-Regeln durchgeführt und Strategien und Methoden der Sekundärforschung angewandt. Die in diesem Bericht enthaltenen Informationen und Darstellungen liefern Fallbeispiele für die breiteren Auswirkungen von Covid-19 auf Fahrer*innen. Die Informationen wurden anonymisiert, um die Identität und das Beschäftigungsverhältnis der einbezogenen Fahrer*innen zu schützen.*

AUSBEUTUNG IM EUROPÄISCHEN GÜTERKRAFTVERKEHR



2. VNB ist die von der niederländischen Gewerkschaft FNV gegründete Stiftung für Recherchen und die Durchsetzung von Vorschriften im Straßentransport

Beschäftigungsstatus und Arbeitsplatz

Vor der Covid-19-Krise herrschte in der gesamten EU ein Mangel an Lkw-Fahrer*innen. Statt die Löhne zu erhöhen, die Standards anzuheben und Fahrer*innen in dem Land einzustellen, in dem sie arbeiten, entwickelten Straßentransportunternehmen neue ausbeuterische Geschäftsmodelle. Güterverkehrsunternehmen gingen dazu über, aus Nicht-EU-Ländern stammendes Fahrpersonal in Niedriglohnländern der EU einzustellen und in EU-Ländern mit höherem Lohnniveau einzusetzen.

Die befragten Fahrer*innen werden zu osteuropäischen Vertragsbedingungen eingestellt, obwohl sie fast ausschließlich in westeuropäischen Hochlohnländern arbeiten. Häufig stellen die Arbeitgeber den Fahrer*innen Verträge in Sprachen aus, die sie nicht beherrschen, und/oder nützen deren Unkenntnis ihrer Rechte in den Ländern aus, in denen sie beschäftigt sind.

Fahrer*innen aus Nicht-EU-Ländern leihen sich häufig Geld für ihre Reise in die EU, in der Hoffnung, dort die menschenwürdige Arbeit zu bekommen, die ihnen versprochen wurde. Wenn sie in der EU angekommen sind, wird ihnen schnell klar, wie wenig sie geschützt sind. Sie unterzeichnen einen Vertrag, der in einer Sprache abgefasst ist, die sie nicht verstehen, in einem Land, dessen Sprache sie nicht beherrschen, und sind nicht in der Lage, um Hilfe zu bitten. Aufgrund der finanziellen Auslagen, die ihnen durch die Reise nach Europa bereits entstanden sind, finden sie sich in einer ausweglosen Situation wieder. Bevor sie ihre Unterschrift unter den Vertrag setzen, haben die Speditionen schon angefangen, sie zu täuschen und der Rechte zu berauben, die ihnen in den Ländern, in denen sie vertraglich beschäftigt sind, zustehen.

Sobald die Formalitäten erledigt sind, befördern die Arbeitgeber die Fahrer*innen gruppenweise in Kleinbussen zu westeuropäischen Lkw-Parkplätzen. Dort steigen sie in ihre in Osteuropa angemeldeten Fahrzeuge und beginnen ihre Arbeit.

Bei dieser Arbeit in einem Hochlohnland werden die Fahrer*innen von ihren Arbeitgebern oft angewiesen, Kontrollbeamte und Polizei zu täuschen. In den Interviews sagten die ausländischen Fahrer*innen, dass man ihnen falsche Papiere aushändige, denen zu entnehmen sei, dass ihr Vertrag und ihre Entlohnung westeuropäischen Gesetzen entsprächen.³ Da sie die Sprache, in der die Dokumente abgefasst sind, nicht verstehen, sind sie sich wieder nicht der Rechte bewusst, die ihnen an ihrem Arbeitsort zustehen.

Schon vor der Covid-19-Krise waren Fahrer*innen bereits unzureichend geschützt. In der aktuellen Zeit bergen solche Geschäftsmodelle die Gefahr, dass das Virus sich unter den ausgebeuteten Fahrer*innen und den Menschen, mit denen sie in Kontakt kommen, ausbreitet.

Fahrer A, ein Ukrainer mit einem Beschäftigungsverhältnis im Baltikum, hatte zum Zeitpunkt der Befragung bereits seit Monaten am Lenkrad gesessen. In einem westeuropäischen Polizeibericht ist von ihm die folgende Aussage zu lesen:

"Ich wurde aus dem Baltikum zusammen mit mehreren anderen Fahrern in einem Kleinbus nach Westeuropa gefahren, um dort meinen Lkw abzuholen. Es wurde mir zugesagt, nur drei Monate unterwegs sein zu müssen, aber dieses Mal dauerte es aufgrund von Covid-19 viel länger. Statt des vereinbarten Lohns zahlte mir das Unternehmen nur ein paar hundert Euro pro Monat aus. Ich habe nie eine Lohnabrechnung erhalten. Sie zahlen mir jedes Mal weniger aus, ohne irgendeine Erklärung."⁴

Fahrer B, ein Rumäne, der mit einem rumänischen Vertrag bei einem polnischen Tochterunternehmen eines niederländischen Unternehmens beschäftigt ist, erklärte:

"In den ersten Wochen der Covid-19-Pandemie stiegen meine Kollegen und ich in einen Kleinbus unseres Arbeitgebers um von Rumänien zu unserer Basis in den Niederlanden zu fahren und dort unsere Arbeit anzutreten. Wegen Covid-19 wurde uns nicht erlaubt, über die Grenze zwischen Rumänien und Ungarn zu fahren. Wir haben es zweimal versucht. Das Unternehmen kürzte uns die Löhne, und als ich meinen Lohn verlangte, wurde ich gefeuert."⁵

Der rumänische **Fahrer C** ist mit einem rumänischen Vertrag beschäftigt, um für einen spanischen Lebensmittelspediteur Obst von Spanien nach Norwegen zu transportieren.⁶ Obwohl er ausschließlich auf der Route zwischen Spanien und Norwegen eingesetzt ist, richten sich Lohn, Sozial- und Krankenversicherung und Tagegeld von Fahrer C nach rumänischen Tarifen.

Um ausländisches Fahrpersonal auszubeuten, zahlen Arbeitgeber die niedrigeren Löhne, Steuern und Sozialabgaben der Länder, in denen die Verträge geschlossen wurden. Ausländische Fahrer*innen haben nur selten Zugang zur Justiz oder Anspruch auf Kollektivverhandlungen.

Das ist in der Branche nichts Neues. Während der Covid-19-Krise hat der falsche Beschäftigungsstatus ausländischer Fahrer*innen für sie und ihre Familien jedoch zusätzliche und gravierende Auswirkungen auf Gesundheit Sicherheit und Einkommen.

3. April 2020

4. Mai 2020

5. April 2020

6. April 2020

Preise

Während dieser Coronavirus-Krise fordern manche multinationalen Kunden und Logistikunternehmen niedrigere Transportpreise, und Fuhrunternehmen zahlen niedrigere Löhne.⁷ Ein multinationales Unternehmen wandte sich an mehrere seiner Transportanbieter und argumentierte mit den Auswirkungen von Covid-19, gesunkenen Treibstoffpreisen und Nachfrageänderungen:

*"Aufgrund der Pandemie sind die Beförderungspreise in der EU gefallen. Wir bitten Sie, Ihre Frachttentgelte zu senken und uns Ihre Optionen mitzuteilen."*⁸

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der deutsche Arbeitgeberverband im Straßenverkehr, warnt vor den Gefahren durch Frachttentgelte, die auf einschlägigen Digitalplattformen und Frachtenbörsen angeboten werden. "Diese Angebote sind illegal, da sie nicht mehr mit den Vorschriften zum Mindestlohn und auch dem Kabotageverbot vereinbar sind", so der BGL.⁹

Fahrer D aus Weißrussland erklärte:

"Ich bin in Litauen beschäftigt und fahre einen litauischen Lkw. Zu neunzig Prozent der Zeit mache ich Kabotagefahrten innerhalb von Deutschland unter Verletzung der Kabotagebestimmungen. In der Zeit, die ich im Einsatz war, erhielt ich nur wenige hundert Euro pro Monat, gerade genug zum Überleben und zum Einkauf von Lebensmitteln."

Die gesunkenen Beförderungspreise in dieser Krise gehen letzten Endes zu Lasten der am wenigsten geschützten Fahrer*innen, in Form von geringerer Bezahlung, schlechteren Bedingungen und miserabilem Arbeitsschutz.

Bezahlung

Vor der Covid-19-Pandemie erhielten die ausländischen Fahrer*innen, die in Westeuropa arbeiten, ein durchschnittliches Gehalt von etwa 100-600 Euro pro Monat. Darin sind zusätzliche steuerfreie Tagegelder für Lebensmittel und Unterhalt nicht enthalten.¹⁰ Die Höhe des Tagegelds beruht häufig auf mündlichen Zusagen der Arbeitgeber und wird häufig ohne Angaben von Gründen durch willkürliche Abzüge gesenkt.

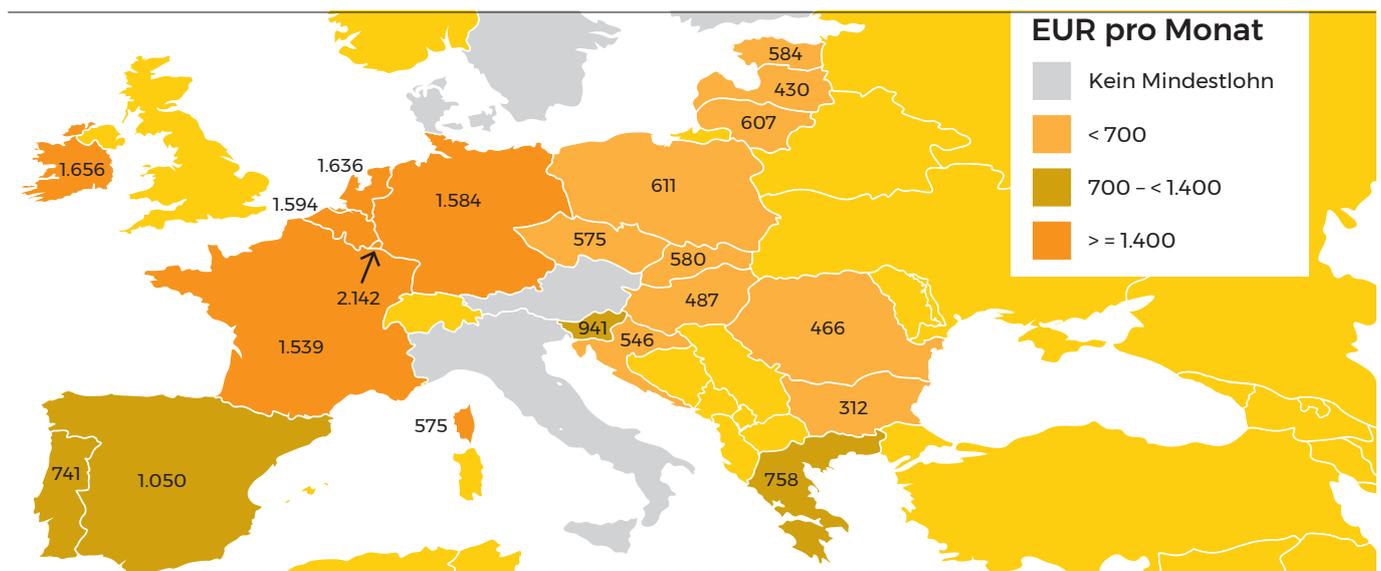
Die niedrigen Löhne, die ausländischen Fahrer*innen während ihrer Arbeit oder der Selbstisolation zuhause nur sporadisch ausgezahlt werden, reichen oft nicht aus, um sie und ihre Familien zu ernähren. Dazu **Fahrer C**:

*"Ich habe einen rumänischen Vertrag zu rumänischem Mindestlohn, aber ich fahre nicht in Rumänien. Wenn ich sechs Wochen ununterbrochen unterwegs bin, zahlen sie mir pro Monat insgesamt circa 2.000 Euro [einschließlich Tagegeld]. Während der Covid-19-Pandemie kann ich Rumänien nicht verlassen, um zu arbeiten. Zurzeit zahlt mir mein Arbeitgeber 70 Prozent meines [Mindestlohns] von 350 Euro pro Monat. Damit kann ich den Lebensunterhalt meiner Familie nicht gewährleisten."*¹¹

Er erhält 350 Euro pro Monat, und, wenn er Glück hat, insgesamt 2.000 Euro pro Monat an Gehalt, Reisespesen und Tagegeldern für Lebensmittel und Unterhalt. Um seine Familie zu unterstützen, schickt er jedoch den Großteil seines Tagegelds nach Hause. Wenn er Rumänien zur Arbeit verlassen kann, arbeitet **Fahrer C** sechs Wochen lang fern von seiner Familie und lebt die ganze Zeit in seinem Fahrzeug, wo er auch schläft, isst und sich wäscht, um möglichst viel Geld nach Hause zu schicken, damit seine Familie überleben kann.

UNGLEICHHEITEN BEI DEN MINDESTLÖHNEIN INNERHALB DER EU

Quelle: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200203-2>



7. April 2020

8. April 2020

9. http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3413&year=2020

10. 2018-2020

11. März 2020

Fahrer E ist Ukrainer und bei einem litauischen Unternehmen beschäftigt. Das Unternehmen hat einen Fuhrpark von mehreren tausend Lkws, die ausschließlich außerhalb von Litauen eingesetzt werden. Er berichtete:

*"Bei unserer Einstellung bot das Unternehmen meinen Kollegen und mir ein Gehalt von 68 Euro am Tag. Während meiner Beschäftigung habe ich niemals eine Lohnabrechnung erhalten, um zu sehen, wie sich das Gehalt berechnet. In der Covid-19-Krise reden alle von der wichtigen Rolle von uns Fahrern bei der Versorgung mit Lebensmitteln und Medikamenten. Wir haben mehr Arbeit als je zuvor. Das Unternehmen hat uns jedoch mitgeteilt, dass es unsere variable Vergütung kürzen wird. Jetzt werde ich offenbar etwa 23 Euro am Tag erhalten, und der Rest wird als steuerfreies Tagegeld ausgezahlt, das das Unternehmen unter dem Vorwand von Covid-19 verringern will."*¹²

Verantwortungslose Arbeitnehmer machen sich die Überbelastung und personelle Unterausstattung der Strafverfolgungsbehörden zunutze. Diese Unternehmen wissen, wie sie ihr Fahrpersonal ungestraft ausbeuten können. Mehrere befragte philippinische Fahrer*innen waren mit einem polnischen Vertrag eingestellt worden, arbeiteten aber ausschließlich in Westeuropa.¹³ Seit Januar 2020 haben diese Fahrer*innen keinen Lohn gesehen. Der philippinische **Fahrer F** berichtete:

*"Seit Covid-19 fahren meine Kollegen und ich Transporte in Westeuropa. Aber unser Arbeitgeber sagt uns, er könne unsere Löhne nicht zahlen, weil der Auftraggeber, für den wir arbeiten, seine Rechnungen nicht zahlt."*¹⁴

Eine weitere befragte Gruppe philippinischer Fahrer*innen ist im Jahr 2019 in Polen Menschenhandel zum Opfer gefallen. Jetzt sind sie bei einem neuen Unternehmen in Rumänien beschäftigt, das ihnen anständige Fahrerstellen in den Niederlanden versprach. Stattdessen sitzen sie nun in auswegloser Situation in Rumänien fest, ohne ausreichende Lebensmittel und ohne genügend Geld. Der philippinische **Fahrer G** erklärte:

*"Wir stehen noch immer bei unserem Unternehmen unter Vertrag, aber leider habe ich nur 50€ Tagegeld für Lebensmittel erhalten. Ich habe versucht, den Eigentümer des Unternehmens um Unterstützung zu bitten, besonders bei der Versorgung mit Lebensmitteln aber leider ist nichts geschehen."*¹⁵

Der litauische Arbeitgeber von **Fahrer E** kündigte seinem in Westeuropa arbeitenden Fahrpersonal mit der folgenden Mitteilung eine Lohnkürzung und eine Senkung des Tagegelds an:

"Aufgrund des Ausbreitungsrisikos von Covid-19 haben viele unserer Kunden in ganz Europa, Russland und Skandinavien die Versendung von Waren eingestellt, Fabriken und Geschäfte schließen und die Arbeitslosenquoten steigen. In der Vergangenheit ist unser Unternehmen gewachsen, aber jetzt ist unser Hauptziel, dass die Lkws nicht stillstehen, dass Güter hereinkommen, die befördert werden müssen, und dass keine Arbeitsplätze verloren gehen. Aus diesem Grund nehmen wir nun billigere Waren an, senken die Preise und kürzen die Ausgaben in allen unseren Tätigkeitsbereichen und allen Ländern, in denen wir operieren."

*Aber diese Krise wird ein Ende haben, und um uns allen das Überleben zu ermöglichen, senken wir die Tagegelder für Fahrer*innen in allen Fahrzeugflotten ab dem [Datum unkenntlich gemacht]."*¹⁶

Ein anderes osteuropäisches Unternehmen schickte seinen Fahrer*innen eine ähnliche Erklärung, in der es die vorübergehenden Maßnahmen darlegte, die während der Covid-19-Krise ergriffen werden:

*"Ich wende mich an alle Fahrer*innen und hoffe auf ihr Verständnis. Für die Dauer der weltweiten Epidemie werden die Fahrergehälter gekürzt. Ab 1. April wird das Fahrergehalt 1.300 Euro betragen. Das Beifahrergehalt bleibt unverändert. Dies gilt nur für die Dauer der Epidemie. Es gibt von Tag zu Tag weniger Arbeit, die Transportpreise sinken und die Lkws stehen still. Wir befördern nun zu jedem Preis, um während dieser schwierigen Zeit die Geschäfte am Laufen zu halten. Alle, die das wünschen, können unbezahlten Urlaub nehmen und nach Hause zurückkehren, bis diese Epidemie zu Ende ist."*¹⁷

Die befragten Fahrer*innen, die bei diesem Unternehmen arbeiten, berichteten, die versprochenen 1.300 Euro nicht erhalten zu haben. Stattdessen wurden ihnen ein paar hundert Euro ausgezahlt, gerade genug, um sich zu ernähren, aber nicht genug, um nach Hause zurückzukehren, sodass sie gezwungen waren, weiterzuarbeiten.¹⁸

12. April 2020

13. April 2020

14. April 2020

15. Mai 2020

16. April 2020

17. April 2020

18. Mai-Juni 2020; <https://www.youtube.com/watch?v=Z4LOLVdf4dY>

Lenk- und Ruhezeiten

In der EU sollte die Regulierung von Lenk- und Ruhezeiten eigentlich den bestmöglichen Schutz des Fahrpersonals, der Sicherheit im Straßenverkehr und des fairen Wettbewerbs gewährleisten. Sie beinhaltet eindeutige und strenge Vorschriften, die allerdings innerhalb der EU nicht ausreichend durchgesetzt werden. Güterverkehrsunternehmen können ihr Fahrpersonal zwingen, Lenk- und Ruhezeitvorschriften zu verletzen, und betrügen tagtäglich, ohne dafür bestraft zu werden. Fahrer*innen werden gezwungen, monatelang illegal in ihren Lkws zu leben, die Lenkzeiten zu überziehen, zu kurze Ruhezeiten einzulegen und die Kontrollgerätkarten anderer Fahrer*innen zu benutzen, um Strafverfolgungsbehörden zu täuschen.¹⁹

Fahrer H aus Usbekistan ist bei einer osteuropäischen Tochtergesellschaft eines deutschen Logistikunternehmens mit einer Fahrzeugflotte von Tausenden von Lkws beschäftigt. Er berichtete:

"Mein Arbeitgeber zwingt mich, die Kontrollgerätkarten anderer Fahrer zu benutzen, um Lenk- und Ruhezeiten zu manipulieren. Wenn wir keine Lenkzeit mehr haben, kommt jemand von der französischen oder deutschen Niederlassung zu einem Parkplatz, um uns die Karten zu geben, die wir benutzen sollen."²⁰

Obwohl die Behörden in den französischen und deutschen Niederlassungen der Tochterunternehmen Kontrollen durchführen, gehen die betrügerische Manipulation der Lenk- und Ruhezeitdaten und die Ausbeutung des Fahrpersonals weiter.

Der ukrainische **Fahrer I** erklärte:

"Wenn wir unsere wöchentliche Ruhezeit in Frankreich oder Deutschland einlegen, gibt uns das Unternehmen falsche Hotelrechnungen, um vorzugeben, dass wir in einem Hotel und nicht seit Monaten in unseren Lkws geschlafen haben. Sie wollen auch nicht, dass wir uns am Fahrtschreiber anmelden, oder zwingen uns, die Karten anderer Fahrer zu benutzen. Wir müssen während unserer Ruhezeiten arbeiten. In Frankreich sollte ich einen defekten Lkw übernehmen. Weil ich ihn nicht fahren konnte, schickte das Unternehmen einen Kleinbus mit zwei Fahrern aus der Ukraine. Sie ließen mich in Frankreich zurück und ich musste per Anhalter nach Hause fahren. Es waren keine Behörden vor Ort, um meine Aussagen zu Protokoll zu nehmen."²¹

Die Europäische Kommission hat beschlossen, die Regulierungsvorschriften während der Covid-19-Krise teilweise zu lockern.²² Alle für diesen Bericht befragten Fahrer*innen empfinden diese Lockerung als Scheinmaßnahme, da die Regulierung schon vor der Krise nicht befolgt oder durchgesetzt wurde. Manche Arbeitgeber behaupten sogar, *alle* Bestimmungen seien gelockert worden. Eine Gruppe von Fahrer*innen aus Nicht-EU-Ländern zeigte die elektronische Mitteilung, die ihr Arbeitgeber an alle 500 Lkws und 800 Fahrer*innen des Unternehmens geschickt hatte:

"Die Gesamtarbeitszeit gestaltet sich nach Notwendigkeit. Es gibt eine Ruhezeit von nur 24 Stunden am Wochenende, ausgenommen der Fall, dass sich das Fahrzeug bereits vor Ort befindet; Transporte innerhalb eines Landes (Kabotage) können beliebig oft durchgeführt werden; diese Maßnahmen gelten vorübergehend und nur für die Dauer der betrieblichen Schwierigkeiten, wir bitten um Verständnis."²³

Wie schon vorher händigen die Unternehmen ihren Fahrer*innen während der Pandemie häufig Dokumente aus, die sie den Behörden zeigen sollen, wenn sie angehalten und kontrolliert werden. In einem dieser Dokumente wurde den Behörden mitgeteilt, sie könnten bestimmte Fragen über die wöchentlichen Ruhezeiten ihres Fahrpersonals nicht stellen.²⁴ Bei diesem Dokument handelte es sich um eine Erklärung der Europäischen Kommission über Straßenkontrollen. Viele Fahrer*innen beherrschen die Sprache nicht, in denen die Dokumente abgefasst sind, und werden instruiert, keine Fragen zu beantworten und Kontakt zum Unternehmen aufzunehmen.

Der aus Asien stammende **Fahrer J** wurde in der Slowakei eingestellt, war mit seinem Lkw aber im Auftrag mehrerer Logistikunternehmen aus dem Westen in Westeuropa unterwegs. Inzwischen ist er als Opfer von Menschenhandel in einem westeuropäischen Land anerkannt:

"Ich lebte monatelang in meinem Lkw und habe kein Gehalt gesehen. Ich wurde in [Land unkenntlich gemacht] auf der Straße angehalten, und das Unternehmen wurde mit einem Bußgeld bestraft. Das Unternehmen wollte das Bußgeld aber nicht zahlen und ließ mich mehrere Tage auf dem Lkw-Parkplatz sitzen. Später kam der Arbeitgeber mitten in der Nacht, zerrte mich aus dem Lkw und setzte einen serbischen Fahrer ans Lenkrad. Ich wurde mitten in der Nacht auf dem Parkplatz im Regen zurückgelassen."²⁵

19. 2018-2020

20. Mai 2020

21. Februar 2020

22. Generaldirektion Verkehr (DG Move) der Europäischen Kommission, 30.03.20

23. März 2020

24. Mai 2020

25. Dezember 2019

Gesundheit und Sicherheit

Ausländische Fahrer*innen werden zu einer nomadischen Lebensweise gezwungen. Sie sind monatelang ohne Unterbrechung unterwegs, ohne dass ihnen Unterkünfte oder feste sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stehen. Sie kochen in und um ihre Fahrerkabinen, und wenn die Arbeitgeber kaputte Heizsysteme nicht reparieren, nehmen sie manchmal die Campinggasgeräte mit in die Kabine, um dort zu kochen oder sich aufzuwärmen: Der ukrainische **Fahrer K** erklärte:

*"Wir haben die Kabine warmgehalten, indem wir die Flamme im Gaszylinder über Nacht angezündet ließen. Es ist riskant, aber andernfalls würden wir erfrieren. Wenn man einfach geht, gibt es Strafen. Wir befinden uns in dieser Situation in Geiselhaft."*²⁶

Die Fahrer*innen sind unzureichend oder gar nicht versichert und behandeln sich häufig selbst, wenn sie krank oder verletzt sind. Es bleibt ihnen nichts anderes übrig, als in ihren Lkws zu bleiben, weil sie nicht die Mittel für eine andere Unterkunft haben. Fahrer*innen, die sich bei den Arbeitgebern beschweren, werden oft finanzielle Konsequenzen oder körperliche Gewalt angedroht.

Fahrer L und seine Kollegen erhielten von ihrem Arbeitgeber die folgende Mitteilung:

*"Wenn ihr nicht nach Bremerhaven fahrt, breche ich euch das Genick. ... Die Polizisten sind Idioten. Denen seid ihr egal. Denen geht es nur ums Geld. Wohin wollt ihr denn abhauen? Ich finde euch selbst in den Philippinen."*²⁷

Infolgedessen stehen die Fahrer*innen bei der Arbeit unter permanentem psychischem Stress. Das gefährdet die Sicherheit und das Leben des Fahrpersonals und anderer Verkehrsteilnehmer*innen, die neben den 40-Tonnern auf den Straßen Europas unterwegs sind.

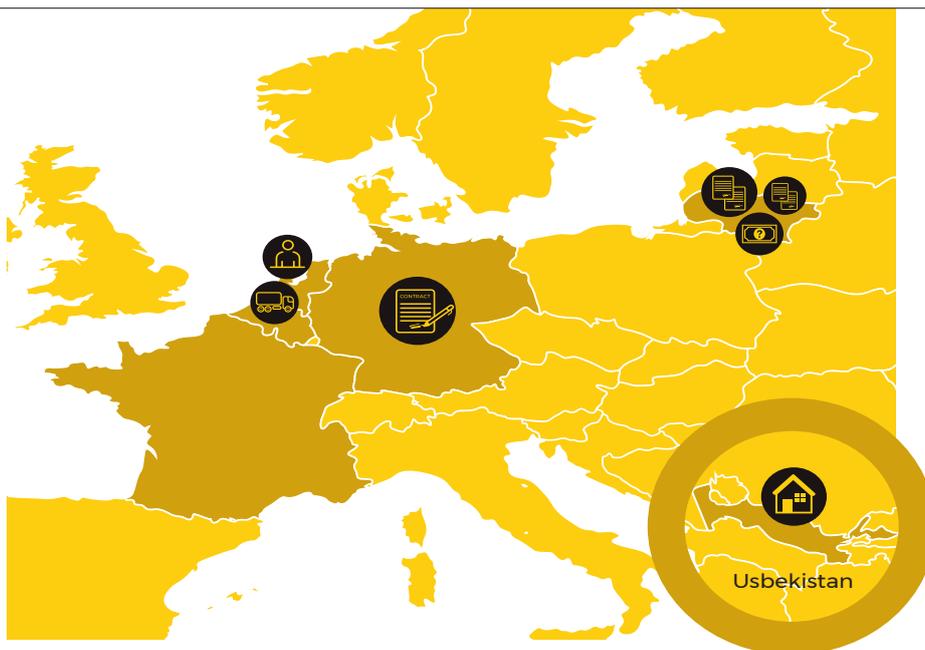
In der Covid-19-Krise haben Regierungen und Behörden betont, wie wichtig es ist, dass Beschäftigte persönliche Schutzausrüstung nutzen und Hygienemaßnahmen umsetzen. Ausbeuterische Verkehrsunternehmen, die die Rechte des Fahrpersonals schon vor der Krise verletzt haben, stellen ihnen keine ausreichende persönliche Schutzausrüstung oder Sanitäranlagen zur Verfügung. Sie informieren die Fahrer*innen auch nicht über die zusätzlichen Gesundheits- und Sicherheitsrisiken durch Covid-19.

Die meisten befragten Fahrer*innen werden aufgefordert, sich selbst persönliche Schutzausrüstung zu beschaffen. Der rumänische **Fahrer M** arbeitet in ganz Westeuropa für die rumänische Tochtergesellschaft eines niederländischen Verkehrsunternehmens. Er ist mit einem rumänischen Vertrag beschäftigt und erhält ein Monatsgehalt von 350 Euro. Er arbeitet sechs Wochen ohne Unterbrechung und lebt in dieser Zeit in seinem Fahrzeug. Für diese sechswöchige Schicht stellte ihm sein Arbeitgeber zwei Kunststoffhandschuhe und eine Atemschutzmaske zur Verfügung.²⁸

Der russische **Fahrer N** ist bei einem litauischen Unternehmen beschäftigt, arbeitet aber in Frankreich:

*"Das Unternehmen hat uns keine Informationen darüber erteilt, wie wir uns schützen sollen. Ich habe mir selbst Schutzausrüstung gekauft. Deren einzige Sorge war, dass die Fahrer nicht mit Leuten im Büro der Unternehmensniederlassung in Kontakt kamen, wenn wir unsere Papiere übergaben."*²⁹

AUSBEUTUNG DURCH VERTRAGSVERGABE



-  Kunde aus den Niederlanden
-  Möchte Waren von den Niederlanden nach Belgien transportieren lassen
-  Kunde beauftragt deutsches Fuhrunternehmen
-  Deutsches Unternehmen vergibt Vertrag an litauische Spedition
-  Litauisches Unternehmen beauftragt ein weiteres Fuhrunternehmen in Litauen
-  Fahrer, beim litauischen Unternehmen unter Vertrag, am Ende der Auftragskette
-  Dieser Fahrer ist aus Usbekistan, zu litauischen Löhnen beschäftigt, arbeitet jedoch ausschließlich in Westeuropa

26. Januar-Mai 2020

27. 2019

28. April 2020

29. Mai 2020



Die meisten ausländischen Fahrer*innen werden faktisch gezwungen, in ihren Lkws zu bleiben, wenn sie sich an Orten aufhalten, wo ihnen weder sauberes Wasser noch funktionierende Toiletten oder kostenlose Duschen zur Verfügung stehen. Das war für ausländisches Fahrpersonal aus zwölf EU-Mitgliedstaaten sowie Nicht-EU-Ländern schon vor dem Ausbruch von Covid-19 keine Seltenheit.

Ausländische Fahrer*innen erhalten meist kein Krankengeld, und ihre Arbeitgeber tragen ihnen unbezahlten Urlaub ein, wenn sie arbeitsunfähig sind. Die Fahrer*innen berichteten, dass manche Arbeitgeber sie anweisen, nur zu Hause zu bleiben, wenn sie Fieber haben.³⁰

Ausbildung und Zertifizierung

Innerhalb der EU müssen alle Fahrer*innen laut Gesetz ausgebildet und zertifiziert sein und den entsprechenden Nachweis (Code 95) dafür erbringen. Die meisten Fahrer*innen aus Nicht-EU-Ländern kennen diese Vorschrift nicht. Ausbeuterische Güterverkehrsunternehmen lassen sich die Zertifizierung von ihren Fahrer*innen bezahlen und stellen ihnen die Zertifikate ohne die erforderliche Ausbildung aus.

Der ukrainische **Fahrer O** erklärte:

*"Als wir anfangen, hatte keiner von uns eine Ausbildung. Wir zahlten 80 Euro [für unsere Ausbildung und Zertifizierung] und erhielten sage und schreibe zwei Wochen später auf einem Lkw-Parkplatz in Rotterdam in den Niederlanden unsere Code-95-Zertifizierung."*³¹

Der türkische **Fahrer P** wurde in der Türkei für eine Tätigkeit in den Niederlanden angeworben. Er hat jedoch einen osteuropäischen Vertrag:

*"In der Türkei wurde ich in ein Flugzeug nach Osteuropa gesetzt. Mein Arbeitgeber holte mich am Flughafen ab und fuhr mich direkt in die Niederlande. Ich bin in Osteuropa angestellt und habe eine Arbeitserlaubnis für ein osteuropäisches Land. Ich habe die 'Code 95'-Zertifizierung, aber niemals eine Ausbildung erhalten. In meinem Beschäftigungsland habe ich mich nur aufgehalten, als mein Arbeitgeber mich vom Flughafen abholte, um mich in die Niederlande zu bringen."*³²

In der Branche wimmelt es von Berichten über gefälschte Führerscheine von Fahrer*innen, die für ausbeuterische Fuhrunternehmen arbeiten. Gefälschte Führerscheine standen zwar nicht im Zentrum der Recherche, aber dem Untersuchungsteam gelang es, sich in der Ukraine eine gefälschte Fahrerlaubnis zu beschaffen.



Das Untersuchungsteam wollte herausfinden, wie leicht Fahrer*innen und Arbeitgeber an gefälschte Führerscheine kommen können, und erhielt diesen Führerschein.

30. April 2020

31. Dezember 2019

32. Februar 2020

