

Die Logistikbranche muss sich positionieren

Gewerkschaften fordern eine Sozialmaut für Investitionen in sanitäre Anlagen an Raststätten. Damit ließe sich die Situation von Lkw-Fahrern verbessern und auch das Image der Branche heben.

Von Susanne Landwehr

Die Lage vieler osteuropäischer Lkw-Fahrer ist desolat und weithin bekannt. Sie übernachten wochen- und monatelang in der Fahrerkabine, erhalten wenig und – wie man am Beispiel Gräfenhausen erfahren konnte – teils gar keinen Lohn. Es fehlen bezahlbare Duschen, Toiletten und Essensangebote an den Autobahnraststätten. Gemessen an der Vielzahl von Berufskraftfahrern handelt es sich bei Fahrern aus Osteuropa nur um wenige, doch sie prägen derzeit das Bild der Branche.

Gewerkschaften forderten in den vergangenen Wochen eine Sozialmaut von 1 Cent pro Kilometer, um damit fehlende sanitäre Anlagen auf Autobahnraststätten zu bauen. Ein Rechtsgutachten im Auftrag der Initiative Sozialmaut empfiehlt so eine Abgabe und bescheinigt, dass sie europarechtskonform wäre. Komisch nur, dass diese Expertise schon 2020 erstellt wurde.

Sozialmaut nicht in der Debatte

In die langen Debatten über die Änderungen der Lkw-Maut mit Anpassungen der Sätze zum 1. Januar 2023 und der Einführung einer CO2-Maut ist die Sozialmaut nicht eingeflossen. Warum eigentlich nicht? Viele Politiker haben sich auf die Fahnen geschrieben, die soziale Lage von Lkw-Fahrern in Deutschland zu verbessern. Das Thema ist im Streit um Maut und Genehmigungsbeschleunigung offenbar untergegangen.

Der Streik an der Autobahnraststätte Gräfenhausen hatte eine starke Strahlkraft. Denn mit ihm rückte auch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in den Fokus und beleuchtete die Transportbranche. Sie hatte sich bis dahin nicht um das Thema gekümmert oder besser: Sie fühlte sich gar nicht angesprochen. In das parlamentarische Verfahren im Jahr 2021 brachten sich die wesentlichen Verbände nicht ein. Stellungnahmen kamen hingegen von den Verladern, den Gewerkschaften, dem Handel und auch dem Arbeitgeberverband BDA. Beim Durchlesen der Kommentare fällt auf: kein Wort von Logistik, Transport oder Verkehr. Nun gilt es seit Januar 2023. Zuständig für die Untersuchung von Gräfenhausen und die Ahndung von Verstößen im Sinne des LkSG ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Es ist beauftragt, Menschenrechtsverletzungen entlang der gesamten Lieferkette zu ahnden. Am Montag machte das Amt klar, um was es ihm in der Transportbranche geht: Das Nichtzahlen des Mindestlohns, Fahrer, die nicht regelmäßig in ihr Heimatland zurückfahren können, und Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten sind für das BAFA Menschenrechtsverletzungen. Wer seine Fahrer schlecht behandelt, macht sich strafbar. Das klingt richtig.

Zuständig für die Untersuchung von Gräfenhausen und die Ahndung von Verstößen im Sinne des LkSG ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Es ist beauftragt, Menschenrechtsverletzungen entlang der gesamten Lieferkette zu ahnden. Am Montag machte das Amt klar, um was es ihm in der

Transportbranche geht: Das Nichtzahlen des Mindestlohns, Fahrer, die nicht regelmäßig in ihr Heimatland zurückfahren können, und Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten sind für das BAFA Menschenrechtsverletzungen. Wer seine Fahrer schlecht behandelt, macht sich strafbar. Das klingt richtig.

Trotzdem stellt sich die Frage, wie das BAFA ein Problem lösen soll, das das Bundesamt für Logistik und Mobilität, Zoll und Polizei zusammen in den vergangenen Jahren nicht in den Griff bekommen haben. Bei genauerem Hinschauen ist auch das LkSG wieder nur ein Papiertiger. Die Unternehmen müssen Risikopläne schreiben, die das BAFA kontrollieren kann. Unternehmen versuchen jedoch, die Verantwortung vom einen auf den anderen abzuschieben.

Verlader lassen sich unterschreiben, dass Speditionen die Menschenrechte entlang der Lieferkette einhalten müssen. Speditionen verfahren genauso mit ihren Subunternehmern und die wieder mit ihren Subs. Welches Amt bitteschön soll das kontrollieren?

Schon jetzt sitzen die Beamten des BAFA an 1.000 Dokumenten aus dem Gräfenhausen-Streik und werten sie in mühsamer Kleinarbeit aus. Den Unternehmen wiederum fehlt überhaupt mal eine Handreichung, wie sie das LkSG anwenden müssen. Diese kommt erst im nächsten Sommer.

Modus für Entzug von Lizenz nötig

Die Politik muss einen Modus finden, mit dem schwarzen Schafen in der Branche, die ihre Fahrer ausbeuten, die Lizenz entzogen werden kann. Zur Kontrolle gibt es Ideen aus der Branche, zum Beispiel den elektronischen Frachtbrief, ein automatisiertes Meldesystem bei der Weitergabe von Aufträgen und die Kontrolle von Echtzeitdaten aus den Fahrzeugen.

Darüber hinaus sollte die Transportbranche die Forderung nach einer Sozialmaut aufgreifen und mit den Gewerkschaften in den Dialog treten. Wenn sich die Bedingungen auf den Autobahnraststätten ändern, wird der Lkw-Fahrerberuf möglicherweise wieder attraktiver, die Beschäftigung weniger prekär. Wichtig ist, dass sich die Unternehmen klar positionieren. Damit tun sie sich und ihrem Image selbst einen großen Gefallen.

Transport & Logistik Seite 7 Ihre Meinung zum Leitartikel landwehr@dvz.de

Das bewegt Berlin

Quelle DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, Heft 42/2023, S. 2

ISSN 0342-166X

Dokumentnummer 26629328

Dauerhafte Adresse des Dokuments: https://bib-voebb.genios.de/document/DVZ__26629328

Alle Rechte vorbehalten: (c) DVV Media Group GmbH



© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH