

Fuhrpark: Die deutschen Lkw-Flotten werden immer älter. Der Aftermarket profitiert. **Seite 3**

Kombiverkehr: In Deutschland hat der KV-Operateur seine Traktion von DB Cargo gelöst. **Seite 6**

Symposium: Die nächste Stufe zünden – wie Mittelständler KI in der Logistik einsetzen. **Seite 9**

Rekrutierung: So gewinnen KMU extern oder aus den eigenen Reihen Führungskräfte. **Seite 12**

Newcomer: Rightech aus Nordirland strebt auf den Markt der E-Lkw. Die Technik stammt aus China. **Seite 14**

Sicherheit: Datenschutz und mehr – das ist beim Einsatz von Dashcams zu beachten. **Seite 15**



Fünfzehn Fahrern aus Zimbabwe, beschäftigt bei zwei Subunternehmen der deutsch-litauischen Hegelmann-Gruppe, wurden versprochene Löhne nicht vollständig ausbezahlt. Im Kontext des EU-Mobilitätspaketes wären sie sogar falsch berechnet.

Seit Ende Januar war die deutsch-litauische Hegelmann-Gruppe in den Schlagzeilen, selbst bei Medien wie der Tageschau und der Frankfurter Rundschau. Shareholder des 1988 in Bruchsal gegründeten Familienunternehmens mit mehr als einer Milliarde Euro Jahresumsatz sind Anton und Siegfried Hegelmann. Das Unternehmen hat rund 11.000 Mitarbeiter und eine Flotte von 5.800 Fahrzeugen. Die meisten sind im umkämpften Markt der internationalen Komplettladungsverkehre unterwegs.

Kompliziertes Dreiecksverhältnis

In einem Dreiecksverhältnis zwischen der Hegelmann-Gruppe, der in Tschechien mit Niederlassung ohne Lkw-Parkplätze mitten in Bratislava ansässigen Global Transporte sowie der polnischen Flare Trans spielte sich ein Drama ab, das insgesamt zwölf Lkw-Fahrer aus Zimbabwe durch ihren „Streik“ auf unterschiedlichen Autohöfen und Raststätten in Deutschland erlebten. Drei weitere in Frankreich.

Es geht um das seit Jahren bekannte Problem, dass Fahrer zunächst aus dem Nahen Osten, dann den Drittstaaten und nun aus der halben Welt in ihrer Heimat nur einen Bruchteil dessen verdienen können, was in Europa möglich ist, in Simbabwe also 300 bis 450 US-Dollar im Monat. Angeworben auf Treu und Glauben über Mittelsmänner für die Global Trans Slovakia mit 1.500 Euro Nettolohn und für Flare Trans mit versprochenen 2.500 Euro Nettolohn. Sie kamen auf eigene Kosten, erwarben in Schnellkursen den Code „95“ sowie die ADR-Bescheinigungen und wurden auf Tour geschickt.

Vor allem das slowakische Subunternehmen aus der Hegelmann-Gruppe, die stets betont hat, dass es sich um einen unabhängigen Partner mit eigenen Auftraggebern handelt, hat laut den vorliegenden Unterlagen bei einem Mindestlohn von 875 Euro offenbar das altbekannte „Spesenmo-

del“ angewandt, was die Lohnnebenkosten im Vergleich zu deutschen Unternehmen verringert. Die niederländische Stiftung Road Transport Due Diligence (RTDD) und die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi in Deutschland sprechen von Tochterunternehmen. In einem verstrickten europaweiten Netzwerk ist Anton Hegelmann unter anderem Gesellschafter beim Partner in Tschechien, beide Brüder beim polnischen Frachtführer Flare Trans.

Der Mindestlohn ist zwingend einzuhalten

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Nachdem die ersten Fahrer festgestellt hatten, dass ihnen in unterschiedlichen Höhen gegen die Vereinbarungen sowohl Kosten abgezogen wurden und der Lohn nur in Teilpartien bezahlt wurde, wand-

ten sie sich an den Niederländer Edwin Atema von RTDD. Sie weigerten sich, weiterzufahren, sie wurden teilweise eingeschüchtert, was die Global Transport Slovakia bestreitet. Am Ende wurden die neun Fahrer der Global Trans einfach aus den Fahrzeugen geworfen und in der Kälte ausgesetzt. Bis Redaktionsschluss haben jedenfalls die Fahrer von Flare Trans das Geld bekommen.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), sagt auf Anfrage: „Es muss der Anspruch der Branche immer sein, fair, respektvoll und sozialverträglich mit seinen Fahrern umzugehen. Die arbeitsrechtlichen Bestimmungen und der Mindestlohn sind zwingend einzuhalten. Das gilt für die mittelständischen deutschen Transportunternehmen, aber auch für ausländische Unternehmen, die in Deutschland im Einsatz sind.“

Konflikt mit Entsenderichtlinie

Doch damit nicht genug. Der teilweise bereits vorenthaltene slowakische Mindestlohn ist spätestens seit dem 2. Februar 2022 in den europaweiten Ver-

kehren der Global Transporte Slovakia nur noch partiell anzuwenden, die Fahrer müssen im Prinzip den Mindestlohn der Länder erhalten, in denen sie unterwegs sind. Das ergibt sich aus der EU-Richtlinie 2020/1057, hier verdeutlicht an einem konkreten Beispiel: Bringt demnach ein in der Slowakei zugelassener Lkw eine Ladung nach Deutschland, so ist dafür für den Fahrer kein deutscher Mindestlohn fällig. Auch nicht im Transit aus der Slowakei direkt etwa nach Frankreich. Kabotagefahrten in Deutschland fallen grundsätzlich unter die Entsendung. Pendelt der Lkw nach der ersten Entladung in Deutschland ausschließlich in Westeuropa, so gilt der Fahrer für jede Tour als entsendet. Erst die letzte Tour zurück an den Standort in der Slowakei wäre dann wieder ein ausgenommener bilateraler Transport. Nur allein der slowakische Mindestlohn ist also nicht rechtens, auch wenn es so seit Jahren praktiziert wird.

Laut Aussagen einiger Fahrer waren sie allerdings nur einmal zur Übernahme der Lkw in der Slowakei und dann unterschiedlich lange in Westeuropa. Zurückgekehrt sind die MAN 18.510 ohne sie. Die Fahrer sind verpflichtet, jeden Grenzübergang im digitalen Tacho zu dokumentieren. Die in den Fahrzeugen verbauten digitalen Tachos können die jeweiligen Grenzübergänge automatisch anzeigen.

Kurz vor Redaktionsschluss hat eine Berliner Medienagentur auf wiederholtes Nachfragen bestätigt, dass die GTS-Geschäftsführung inzwischen alle arbeitsvertraglichen Forderungen, einschließlich der Gehälter, erfüllt habe und dass soweit keine offenen Forderungen der Fahrer gegenüber Global Transporte Slovakia mehr bekannt seien.

Text: Jan Bergrath | Fotos: Bergrath, Adobe Stock - studio v-zwoelf



Ausharren am Rasthof: In Hessen endete die Tour für diesen Fahrer aus Zimbabwe.