



VERSTRICKT BEIM EUROPaweITEN MINDESTLOHN

Fünfzehn Fahrern aus Simbabwe, beschäftigt bei zwei angeblich unabhängigen Subunternehmen aus Polen und der Slowakei der deutsch-litauischen Hegelmann-Gruppe, wurden versprochene Löhne teils nicht vollständig ausbezahlt. Im Kontext des EU-Mobilitätspakets wären sie sogar falsch berechnet.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Markus Bauer (1), Jochen Franz (3), Burghard Taggart (1), Tadenda M. (1)

Seit Ende Januar war die deutsch-litauische Hegelmann-Gruppe in den Schlagzeilen, selbst bei Medien wie der Tagesschau und der Frankfurter Rundschau. Die Details dazu finden sich in den beiden Blog-Beiträgen „Gezielte Ausbeutung“ und „Verstrickt im eigenen Netzwerk“ auf eurotransport.de.

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.

In einem komplexen Dreiecksverhältnis zwischen der Hegelmann-Gruppe, der in Tschechien mit Niederlassung ohne Lkw-Parkplätze mitten in Bratislava ansässigen Global Transporte Slovakia sowie der polnischen Flare Trans, spielte sich ein Drama ab, das insgesamt zwölf Lkw-Fahrer aus Simbabwe 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 grenznahen 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 sind es 300 bis 450 US-Dollar im Monat. Angeworben wurden die Fahrer 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. In Bratislava wurde ein Hostel für die Fahrer offiziell zur Schulungsstätte deklariert. Denn es sollen noch viel mehr Fahrer aus Afrika nach Europa geholt werden, wie sich aus dem Facebook-Profil von Global Transporte Chechia ergibt – pikanterweise mit in Deutschland zugelassenen MAN der Hegelmann-Gruppe auf der Startseite.

Lohn nur in Teilpartien

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 der vorliegenden Unterlagen bei einem Mindestlohn von 875 Euro offenbar das altbekannte „Spesenmodell“ angewandt, was die Lohnnebenkosten im Vergleich zu deutschen Unternehmen verringert. Die niederländische Stiftung Road Transport Due Diligence (RTDD) und die deutsche Dienstleistungsgewerkschaft Verdi sprachen daher von Beginn an von Tochterunternehmen. In einem verstrickten europaweiten Netzwerk ist Anton Hegelmann unter anderem Gesellschafter beim Partner in Tschechien, und beide Brüder sind es beim polnischen Frachtführer Flare Trans.

Nachdem die ersten Fahrer festgestellt hatten, dass ihnen in unterschiedlichen Höhen gegen die Vereinbarung sowohl einige Kosten abgezogen wurden und der Lohn nur in Teilpartien bezahlt wurde, wandten sie sich an den Niederländer Edwin Atema von RTDD. Sie weigerten sich, ihre Touren zu



1 PER SCHLEPPSTANGE ZIEHT ein in Deutschland zugelassener Actros der Hegelmann-Gruppe auf dem Aral-Autohof Merklingen den aus Litauen vermieteten Kögel-Auflieger unter dem in der Slowakei zugelassenen MAN weg, damit die Ladung rechtzeitig beim Kunden in Neu-Ulm ausgeliefert werden kann.

2 AM 6. FEBRUAR wird Tadenda M., der Lkw-Fahrer aus Simbabwe, bis dahin bei der Global Transporte Slovakia beschäftigt, in eisiger Kälte einfach auf die Straße gesetzt.





DER FAHRER DIKITO CLEVER, ebenfalls aus Simbabwe, bleibt auf der Total-Raststätte Pfefferhöhe an der A5 stehen. Er war bei der polnischen Flare Trans beschäftigt.

beenden – unter Berufung darauf, dass ein Arbeitnehmer zumindest nach deutschem Arbeitsrecht grundsätzlich seine Arbeitsleistung zurückhalten darf, bis sein Arbeitgeber die geschuldete Gegenleistung, also den Lohn, erbringt. Laut der Hegelmann-Gruppe, mündlich überliefert durch ein Berliner Medienbüro, soll das am 6. und 7. Februar der Fall gewesen sein. Schriftlich gab es dazu keine Aussage. Die neun Fahrer der Global Transport Slovakia waren, Filmaufnahmen zeigen es, zuvor eingeschüchtert worden. Am Ende wurden sie aus den Fahrzeugen geworfen und in der Kälte ausgesetzt.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), sagte 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. Im Übrigen sind wir auf Fahrer aus Drittstaaten in der Branche angewiesen, und hier gilt für alle Unternehmen auch eine Fürsorgepflicht und die nötige Weitsicht auch über die eigenen Interessen hinaus.“

Konflikt mit Entsenderichtlinie

Bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren die neun Fahrer nach wie vor an einem sicheren Ort und haben nach Auswertung der bisherigen Unterlagen durch die RTDD trotz einer nun schriftlichen Zusage – übermittelt durch die Hegelmann-Gruppe für das slowakische Unternehmen durch die Berliner Medienagentur – immer noch nicht den Lohn bekommen, der ihnen tatsächlich zustehen würde, sondern umgerechnet nur fünf Euro die Stunde.

Der Hintergrund ist komplex: Der teilweise bereits vorenthaltene slowakische Mindestlohn ist spätestens seit dem 2. Februar 2022 in den europaweiten Verkehren 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 Beispiel: Bringt demnach ein in der Slowakei zugelassener Lkw in einem bilateralen Transport eine Ladung nach Deutschland, so ist für den Fahrer kein deutscher Mindestlohn fällig. Auch nicht im Transit aus der Slowakei direkt etwa nach Frankreich. Kabotagefahrten in Deutschland fallen grundsätzlich aber unter die Entsendung.

Verkehrt 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 in die Slowakei wäre dann wieder ein ausgenommen bilateraler Transport. Nur allein der slowakische Mindestlohn ist also nicht rechters, 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. Eine Kontrolle wäre einfach. Die Fahrer sind bei älteren Fahrzeugen gesetzlich verpflichtet, den Grenzüber-

tritt im Tachographen manuell einzugeben; bei ab August 2023 neu zugelassenen Fahrzeugen erfasst der Fahrtenschreiber den Grenzübertritt automatisch.

Laut Flare Trans alles nur Hirngespinnste

Zeitgleich war in der Nähe von Alsfeld mit Dikito Clever einer von drei simbabwischen Fahrern der polnischen Flare Trans stehen geblieben. Bei einer Polizeikontrolle des Sattelzuges fiel die mangelnde Ladungssicherung ins Auge, dokumentiert vom Verband BLV-Pro, deren zweite Vorsitzende Bärbel Karnik auch etwas deutlicher wurde als der BGL. „Wir haben hier auf der einen Seite Sklaventum, und auf der anderen Seite den deutschen Güterverkehr, wo die Kollegen immer mehr in die Insolvenz gehen, weil sie halt zu diesen Preisen nicht fahren können.“

Aus dem dem Verband vorliegenden dreiseitigen Arbeitsvertrag ergibt sich ein Nettolohn von 2.500 Euro. Die drei Fahrer forderten ebenfalls ausstehende Löhne und Kosten ein. Diese wurden in der Tat ausbezahlt, die

1 BEI EINER KONTROLLE durch die Autobahnpolizei Osthessen werden Mängel bei der Ladungssicherung festgestellt. Der Lkw wird vorübergehend stillgelegt, der BLV-Pro dokumentiert.

2 VOR ORT WERDEN die Mängel beim Transport von Big Bags der ADR Klasse 8 behoben.



drei Fahrer sind allerdings mittlerweile gekündigt. Bei einer internen Versammlung in Polen vor weiteren Fahrern aus Afrika wurden ihre Forderungen sinngemäß als „Hirngespinnste“ abgetan. Die Kunden hätten diese „überzogenen“ Forderungen nun selbst bezahlt und drohten teilweise mit Klagen. Weitere 1.700 Fahrer stünden derzeit auf der Warteliste für die Work Visa. Deren große Chance sei nun gefährdet.

In Polen und Litauen, das hatten BGL und RTDD erst kürzlich betont, war der Anteil der Fahrerbescheinigungen für Drittstaatenfahrer in Litauen zwischen 2012 und 2021 auf 81.928 und 122.265 in Polen gestiegen. Litauen begrenzt diese Bescheinigungen derzeit. Daher ist es für international agierende Logistik- und Speditionsunternehmen im Wettbewerb grundsätzlich von wirtschaftlichem „Vorteil“, wenn man so will, Fahrer aus Afrika über Polen zu beschäftigen. Im Vertrag mit Dikito Clever heißt es in englischer Sprache allerdings, dass der Fahrer, der sich zuvor selbst um seine notwendigen polnischen Dokumente (Work Visa) kümmern

müsse, das Land nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gemäß der polnischen Bestimmungen zu verlassen habe.

Das ist durchaus fraglich: Die Fahrerbescheinigung nach Art. 5 der VO (EG) 1072/2009 kann vom Unternehmen für Fahrer, die keine EU- oder EWR-Staatler sind und die nicht als langfristig Aufenthaltsberechtigte im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG anzusehen sind, beantragt werden. Voraussetzung für die Ausstellung der Fahrerbescheinigung ist gemäß Art. 5, dass der Fahrer rechtmäßig beschäftigt wird. Das ist wiederum nur möglich, wenn die ausländer- und beschäftigungsrechtlichen Vorgaben erfüllt sind. Demnach könnten die Fahrer sich in Polen durchaus eine andere Stelle suchen. Hinzu kommt, dass niemand privatvertraglich wirksam verpflichtet werden kann, ein Land zu verlassen.

 **Mehr dazu unter**
fernfahrer.de/hegelmann