

**Kleine Anfrage****Axel Gerntke (DIE LINKE) und Elisabeth Kula (DIE LINKE) vom 18.04.2023****Arbeitsbedingungen im Güterfernverkehr auf hessischen Straßen****und****Antwort****Minister für Soziales und Integration****Vorbemerkung Fragesteller:**

Der Streik der LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer auf der Raststätte Gräfenhausen hat ein Schlaglicht auf die miserablen Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr auch auf hessischen Straßen geworfen. Deutsche Unternehmen beauftragen etwa im EU-Ausland ansässige Logistikunternehmen und die wiederum Subunternehmen. Am Ende werden teilweise aus Asien LKW-Fahrerinnen und LKW-Fahrer angeworben und eingeflogen, die dann wochen- und monatelang auf den „Notbetten“ in ihren Kabinen hausen. Häufig sind diese scheinbar selbstständig beschäftigt und trotz grundsätzlich vorhandener Schutzrechte zu oft schutzlos. Obwohl bei Fahrten mit einem Entladeziel in Deutschland etwa auch der deutsche Mindestlohn gilt, bleibt dieser in der Praxis wirkungslos, weil das Recht nicht durchgesetzt wird. Statt hier regulierend einzugreifen, verbleibt die Politik zu häufig bei der Verwaltung des Elends, etwa in Form von immer größeren Autobahnparkplätzen, damit noch mehr Menschen in ihren LKW übernachten können.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport und dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zu den Arbeitsbedingungen der Fernfahrerinnen und Fernfahrer auf Hessens Straßen?

In Hessen werden sowohl von Landes- als auch von Bundesbehörden Kontrollen zur Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten) vorgenommen. Auf der Straße kontrollieren die hessischen Polizeibehörden sowie das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). In den hessischen Betrieben kontrollieren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Regierungspräsidien aus den Abteilungen für Arbeitsschutz die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Die zuständigen Landesbehörden erhalten hierdurch Erkenntnisse über Verstöße in hessischen Logistikunternehmen gegen Lenk- und Ruhezeiten. Bei Vorliegen von Verstößen führen sie entsprechende Bußgeldverfahren durch.

Für die Kontrolle des Mindestlohns bei LKW-Fahrerinnen und -Fahrer ist ausschließlich der Zoll als Bundesbehörde zuständig. Im Übrigen richtet sich die Entlohnung der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer bei grenzüberschreitendem Güterverkehr nur dann nach den deutschen Mindestlohnvorschriften, wenn tatsächlich eine Entsendung der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer nach Deutschland gemäß den unionsrechtlichen Vorgaben (EU-Straßenverkehrsrichtlinie) vorliegt. Nicht bei allen grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen Be- oder Entladungen in Deutschland vorgenommen werden, liegt ein solcher Entsendetatbestand vor. Daher gilt u. a. bei den sogenannten bilateralen Fahrten der deutsche Mindestlohn nicht. Die Entlohnungsvorschriften richten sich in diesen Fällen in der Regel nach dem Niederlassungsland der jeweiligen Arbeitgeberin bzw. des Arbeitgebers.

Da die Einhaltung des Mindestlohns nicht durch eine Landesbehörde kontrolliert werden kann, liegen der Landesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 2. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um diese Bedingungen zu verbessern?

Die Landesregierung kann Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen ergreifen, soweit sie durch EU- und Bundesvorschriften hierzu ermächtigt ist. Wie in der Antwort zu Frage 1 bereits ausgeführt, führen die Arbeitsschutzbehörden der hessischen Regierungspräsidien

in den in Hessen ansässigen Logistikunternehmen Kontrollen zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch. Die Zentrale Ahndungsstelle für Sozialvorschriften im Straßenverkehr des Regierungspräsidiums Gießen führt zudem bei Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten die Bußgeldverfahren gegen hessische Unternehmen und hessische Fahrerinnen und Fahrer durch.

Andere inländische Unternehmen und Fahrerinnen und Fahrer werden von den jeweils zuständigen Arbeitsschutzbehörden der anderen Bundesländer kontrolliert und eventuelle Verstöße werden dort geahndet. Kontrollen und Verfahren gegen ausländische Logistikunternehmen werden vom Bundesamt für Logistik und Mobilität übernommen. Bei Verstößen gegen Mindestlohnvorschriften kann nur durch den Zoll als Bundesbehörde ein Bußgeld gegen die Arbeitgeberin bzw. den Arbeitgeber verhängt werden.

Frage 3. Haben der Arbeits- oder der Wirtschaftsminister in der Vergangenheit den Kontakt zu großen hessischen Logistikunternehmen oder auch auftraggebenden Unternehmen gesucht mit dem Ziel, die Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche zu verbessern?
Wenn ja: Zu welchen Unternehmen und mit welchen Ergebnissen?

Die Logistikbranche ist mit über 200.000 Beschäftigten in zahlreichen Berufen eine wichtige Säule der hessischen Wirtschaft – das Spektrum reicht von hochqualifizierten Kräften mit Hochschulabschlüssen in Speditionen, z. B. in der Disposition, bis hin zu ungelerten Kräften.

Das Fahrpersonal, das an der Tank- und Rastanlage Gräfenhausen gestreikt hat, stellt insofern nur einen kleinen Ausschnitt aus der Logistikbranche dar. In Europa insgesamt – und damit auch in Hessen – gehören Berufskraftfahrerinnen und -fahrer in Folge des demographischen Wandels zu den Berufen, in denen Personalmangel zu verzeichnen ist. Dies führt dazu, dass – wie in der Fragestellung angedeutet – Personal aus anderen Ländern, teilweise auch aus Ländern außerhalb Europas, angeworben wird. Bei den Unternehmen, zu denen seitens des Wirtschaftsministeriums Kontakte bestehen (z. B. über den Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e. V. oder über den Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.), ist eher der Eindruck entstanden, dass sich die hiesigen Unternehmen sehr stark darum bemühen, Fahrpersonal für die Regionalverkehre ortsnah anzuwerben und schon allein aufgrund der großen Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt auch gut zu vergüten. Dabei werden teilweise auch Angebote über den reinen Arbeitsbereich hinaus gemacht (z. B. Zurverfügungstellung von Wohnungen). Bei den hessischen Unternehmen ist mithin festzustellen, dass diese aus sich heraus ein hohes Interesse daran haben, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine insgesamt attraktive Arbeitssituation zu bieten. Abschließend sei darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Unternehmen, das die Fahrerinnen und Fahrer beschäftigt, die an der Tank- und Rastanlage Gräfenhausen für ihre ausstehenden Gehaltszahlungen gestreikt haben, nicht um ein hessisches Fuhrunternehmen handelt.

Frage 4. Hat die Landesregierung in der Vergangenheit auf der Bundes- und/oder europäischen Ebene Initiativen angestoßen, um über die verschiedenen Verantwortlichkeiten hinweg unter Einbeziehung von Gewerkschaften und Betroffenen die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fernfahrerinnen und Fernfahrer zu verbessern?

Frage 5. Wenn nein: Warum nicht?

Frage 6. Gedenkt die Landesregierung, dies in Zukunft zu tun?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet: Um die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im internationalen Straßenverkehr tatsächlich verbessern zu können, sind entsprechend abgestimmte Maßnahmen und Regelungen auf EU- und Bundesebene notwendig. Daher hat der Europäische Gesetzgeber im Jahr 2020 mit dem sogenannten Mobilitätspaket ein Bündel an Reformen verabschiedet und Bestimmungen erlassen. Hierzu gehört auch die sogenannte EU-Straßenverkehrsrichtlinie 2020/1057, zu deren Umsetzung in nationales Recht aktuell ein Gesetzgebungsverfahren läuft. Der vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) vorgelegte Gesetzentwurf (Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts) sieht vor allem Anpassungen des Arbeitnehmerentsendegesetzes, des Mindestlohngesetzes, des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes sowie des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes vor.

Ziel der EU-Straßenverkehrsrichtlinie sowie der geplanten Änderungen von Bundesgesetzen ist, die Arbeitsbedingungen der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer zu verbessern, indem u. a. Datenaustausch, Meldepflichten, Kontrollbefugnisse und gegenseitige Hilfe bei der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Sanktionen und Bußgeldern gegen Arbeitgeber in der Transportbranche verbessert werden.

Frage 7. Wie funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Bundesamt für Logistik und Mobilität, Zoll und Landespolizei bei der Kontrolle von Arbeitsbedingungen im Güterfernverkehr und der Durchsetzung der Mindestlohnregelungen sowie der Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität im Logistiksektor?

Der Zusammenarbeit zwischen der Polizei Hessen, dem Zoll und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität kommt aus Sicht der Landesregierung große Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für die Straßenverkehrssicherheitsarbeit als auch im Rahmen der Durchsetzung des geltenden Rechts. Die verschiedenen Behörden ergänzen sich dabei in ihren Aufgaben, Befugnissen und in den fachlichen Kompetenzen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zusammenarbeit auf operativer Ebene sowie die wiederkehrende Mitwirkung in gemeinsamen Güterverkehrsgrößenkontrollen fördern nicht nur das produktive Zusammenwirken, sondern auch das Gespür für konkrete Beteiligungsanlässe im je eigenen Kontrollgeschehen. Auch auf strategischer Ebene wird die Zusammenarbeit der genannten Behörden gefördert, so ist das BALM ständiges Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA), einem Gremium im Kompetenzbereich der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK).

Die Durchsetzung des Mindestlohnrechts fällt hingegen in die Zuständigkeit des Zolls.

Frage 8. Welche Logistikunternehmen erbringen Dienstleistungen für das Land Hessen und verbundene öffentliche Auftraggeber?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Daten vor. Eine Abfrage aller Behörden des Landes sowie aller verbundenen öffentlichen Auftraggeber war fristgerecht nicht möglich.

Frage 9. Wie stellt das Land sicher, dass bei öffentlichen Aufträgen geltendes Recht, wie etwa der Mindestlohn, in der gesamten Subunternehmerkette eingehalten wird?

Nach § 5 Abs. 1 i. V. m. § 4 Abs. 1 und 2 Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) (GVBl. S. 338) dürfen Leistungen nur an solche Unternehmen vergeben werden, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens diejenigen Arbeitsbedingungen einschließlich des Entgelts zu gewähren, die einem für allgemeinverbindlich erklärten Tarifvertrag für diese Leistungen entsprechen. Nur wenn die zu erbringende Leistung nicht in den Geltungsbereich eines Tarifvertrags fällt, sind mindestens das Entgelt und die Leistungen zu gewähren, die den Vorgaben des Mindestlohngesetzes entsprechen. Die Unternehmen haben die Einhaltung der Tariftreue- und Mindestlohnspflicht durch die Abgabe einer Verpflichtungserklärung zu belegen. Diese umfassende Tariftreue- und Mindestlohnspflicht gilt auch für den Einsatz von Nach- und Verleihunternehmen. Das Unternehmen verpflichtet sich, für den Fall des Einsatzes von Nachunternehmen bzw. von Arbeitskräften eines Verleihunternehmens die Erfüllung der Tariftreue- und Mindestlohnspflicht durch die Nach- und Verleihunternehmen sicherzustellen und dem öffentlichen Auftraggeber nach Auftragserteilung, spätestens vor Beginn der Ausführung der Leistung, eine entsprechende Verpflichtungserklärung vorzulegen. Diese Verpflichtung gilt entsprechend auch für alle weiteren Nach- und Verleihunternehmen.

Zudem verpflichtet § 7 Abs. 1 HVTG die bereits beauftragten Unternehmen sowie ihre Nachunternehmen und Verleihunternehmen auf die Einhaltung der Tariftreue und des Mindestlohns auch während der Ausführung der Leistung. Sie haben vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten und dem öffentlichen Auftraggeber Einsicht insbesondere in Entgeltabrechnungen zu gewähren. Der Gemeinsame Runderlass zum öffentlichen Auftragswesen (StAnz 2021, S. 1091) konkretisiert den Inhalt von prüffähigen Unterlagen über eingesetzte Beschäftigte dahingehend, dass diese insbesondere die Summe aller beitragspflichtigen Bruttolöhne, die Summe aller lohnzahlungspflichtigen Stunden sowie die Anzahl der gewerblichen Arbeitnehmer im Betrieb enthalten sollen. Diese Informationen sind von den öffentlichen Auftraggebern in regelmäßigen Abständen während der Vertragslaufzeit einzuholen. Damit sind sowohl das beauftragte Unternehmen als auch dessen Nach-/Verleihunternehmen über entsprechende Vereinbarungen in den Vertragsunterlagen verpflichtet, dem öffentlichen Auftraggeber die Einhaltung der Vertragsbedingungen nachzuweisen, wenn er dies verlangt. Der Auftraggeber darf auch unangekündigt alle relevanten Unterlagen, auch bezüglich der Nach-/Verleihunternehmen, beim beauftragten Unternehmen einsehen und prüfen.

Das HVTG stellt somit Nachweis- und Kontrollinstrumente zur Überprüfung von Tariftreue und Mindestlöhnen sowohl des beauftragten Unternehmens als auch der Nachunternehmen sicher.

Wiesbaden, 14. Juni 2023

Kai Klose