



The real Truckstop

Streik auf dem LKW-Parkplatz Gräfenhausen West – von Gaston Kirsche*

In: *express* 5/2023

Ein großer, gepanzerter Wagen, martialisch aussehende Männer in Uniform – am 7. April 2023 spielten sich auf einem Autobahnrastplatz bei Darmstadt bedrohliche Szenen ab. Die kleine Truppe mit Panzerwagen gehörte zur Rutkowski Patrol, einer polnischen Wachschutzfirma. Den Eigentümer der Firma, Krzysztof Rutkowski, kennt man in Polen als Reality-TV-Star (u.a. in der polnischen Version von »Let's dance«) und schillernde Social-Media-Figur – und auch als eine Art Milizenchef mit rechtsextremer Parteivergangenheit. Diesmal waren seine Angestellten offenbar angeheuert, um durch Einschüchterung einen Streik zu brechen.

Von Ende März bis einen Tag vor Redaktionsschluss dieses *express* (26. April) streikten einige Dutzend LKW-Fahrer auf dem Autobahnparkplatz Gräfenhausen an der A5 bei Darmstadt, die meisten aus Usbekistan und Georgien. Sie hatten ihre blau lackierten Laster des polnischen Transportkonsortiums Lukmaz, Agmaz und Imperija (kurz: Lukmaz) hier geparkt. Sie forderten ausstehende Zahlungen von insgesamt über 300.000 Euro ein und weigerten sich, weiterzufahren. Die schwankende, zwischenzeitlich gar steigende Zahl der streikenden LKW-Fahrer – von bis zu 70 LKW war zwischenzeitlich die Rede, zwei davon beladen – basiert darauf, dass es kurz zuvor bereits zu ähnlichen Situationen in der Nähe von Hannover, in Norditalien und in der Südschweiz von Lukmaz-Fahrern gekommen war – Proteste, von denen wir vermutlich ohne die aktuelle Situation nie erfahren hätten. In Gräfenhausen West bei Darmstadt sammelten sich die vorher gescheiterten Proteste gegen diese Form der Überausbeutung: In Südtirol wurden die ersten Fahrer polizeilich vertrieben (siehe *WOZ* vom 20. April 2023), nachdem der polnische Unternehmer Mazur dort aufgetaucht war. Die Fahrer koordinierten sich über eine Chatgruppe und sammelten sich in Gräfenhausen West in der Nähe von Darmstadt.

Männer sind so

Am Freitag, dem 7. April, erschien der Inhaber der Firmen, Lukasz Mazur, erneut persönlich, begleitet von Angestellten der Rutkowski Patrol – und von Fahrern, die offenbar die LKW wegbringen sollten. Das war nicht der erste Versuch, die LKW wieder in Firmenbesitz zu überführen: Neben dem Inhaber der drei Firmen Lukmaz, Agmaz und Imperia sowie deren Geschäftsführern und einigen weiteren Angestellten kamen am 30. März vier Minibusse mit Firmenaufschrift an, in denen weitere Fahrer aus Usbekistan und anderen Ländern saßen, um die Fahrer zu ersetzen. Aber: »Diese standen im Kontakt zu den protestierenden Fahrern und auch wir konnten mit ihnen sprechen«, erklärt Anna Weirich, obwohl Lukasz Mazur dies unterbinden wollte. »Der Fahrer, mit dem ich sprach, sagte, er sei im Glauben gelassen worden, dass es sich um einen normalen Fahrertausch handele, er sei nicht informiert gewesen, dass die auszutauschenden Fahrer die Arbeit niedergelegt hatten«. Keiner der Ersatzfahrer fuhr einen der in Gräfenhausen stehenden LKW weg. Die Fahrer haben danach um die vollen LKW mit Ladung die Leeren so geparkt, dass die Beladenen eingekeilt sind.

Stefan Körzell, Vorstandsmitglied des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB), der während der Bedrohung am 7. April durch die Miliz vor Ort war, schrieb auf Twitter, eine »Schlägertruppe aus Polen« habe versucht, den Fahrern ihre LKW zu »klauen«.

Doch bevor es dazu kommen konnte, griff die Polizei ein, die von den Unterstützern sofort gerufen wurde. 19 Männer wurden vorläufig festgenommen, inklusive Lukasz Mazur. Die Polizei teilte mit, gegen sie werde wegen des Verdachts auf schweren Landfriedensbruch, Bedrohung, Nötigung, versuchte gefährliche Körperverletzung und Störung einer Versammlung ermittelt. Die Raststätte dürfen sie nicht mehr betreten. Der vorbestrafte Rechtsextremist hält allerdings sein Vorgehen für legitim, das Vorgehen der deutschen Polizei für überzogen und er kündigte auf seinem Instagram-Account (dokumentiert in der *Hessenschau* vom 10. April), an, die Aktion zu wiederholen: »Natürlich streiken die Lastfahrer auch weiterhin, aber ich denke, dass weitere Maßnahmen von uns dazu führen werden, dass die Aktion beendet wird,« betont er dort. Nicht einmal die rechtskonservativen EU-Abgeordneten der PiS (siehe S. 13) vertreten diese Position. Lukasz Mazur soll juristische Maßnahmen ergriffen und die Fahrer angezeigt haben.

»Dies ist mein erstes Arbeitsverhältnis in Europa«, berichtet ein usbekischer Fahrer, »ich dachte, in Europa geht alles mit rechten Dingen zu. Aber so wie wir hier betrogen worden sind, das kannst du in Usbekistan nicht bringen, dann redet keiner mehr mit dir«.

Der usbekische Fahrer fragt aufgebracht: »Warum kontrolliert das denn hier niemand? Da muss es doch Behörden geben?« Bei ihm steht Anna Weirich, sie unterhalten sich auf russisch. Anna Weirich notiert, was der Fahrer sagt. Sie ist zusammen mit Michael Wahl Branchenkoordinator:in für den internationalen Straßentransport bei der Beratungsstelle Faire Mobilität. Michael Wahl berät auf polnisch, kennt sich mit polnischen Arbeits- und Dienstleistungsverhältnissen sehr gut aus; Anna Weirich berät meist auf rumänisch, spricht mit den Fahrern aus Georgien und Usbekistan aber russisch. Faire Mobilität ist ein Beratungsnetzwerk des Deutschen Gewerkschaftsbundes mit 13 Standorten bundesweit zur Unterstützung von Beschäftigten aus Mittel- und Osteuropa in ihren Herkunftssprachen zu ihren Rechten auf dem deutschen Arbeitsmarkt.

Take it easy, altes Haus

»Es sind inzwischen 63 LKW auf dem Parkplatz, es kommen immer noch neue Fahrer an, die sich dem Protest anschließen«, so Anna Weirich am 6. April im Gespräch mit dem Autor. Die Fahrer warteten zu diesem Zeitpunkt seit über 50 Tagen auf ihre Zahlungen. Bei einem Tagesatz von 80 bis 86 Euro – die Honorierung auf Selbstständigkeitsbasis ist abhängig von der Staatsangehörigkeit – sind es 4.000 Euro pro Person – viel Geld für die Fahrer, deren Familien in Georgien oder Usbekistan auf die Zahlungen angewiesen sind. Die Gesamtsumme war, nach mehreren Teilzahlungen, am 28. April vollständig gezahlt. Den Fahrern war zu jedem Zeitpunkt klar, dass sie den Protest erst abrechnen konnten, wenn alle bezahlt sind: »Wenn er die Schulden bezahlt hat – und zwar alle Schulden, für alle Fahrer hier –, kann Mazur die Fahrzeuge abholen, bis dahin bleiben sie, wo sie sind« sagte ein Fahrer im Gespräch mit der *WOZ*. »Ich glaube, er hat verstanden, dass wir bis zum Ende zusammenhalten werden«, betont ein anderer im *Freitag* (16/2023) – und lag damit offenbar richtig. Am 14. April hatte Mazur angekündigt, die ausstehenden Löhne zahlen zu wollen, zuerst aber nur zögerlich Einzelsummen ausgezahlt.

Der Fahrer Giorgi Arveladze aus Georgien erklärte der *Frankfurter Rundschau* zum Konsortium aus den drei Firmen Lukmaz, Agmaz und Imperija: »Die haben in Europa mehr als 1.000 LKW auf der Straße. Ich habe noch keinen Fahrer kennengelernt, der mir nicht von Problemen mit dem Gehalt berichtet hat«. Die Firmen gehören Lukasz Mazur, der auf seinem Tiktok-Kanal gerne mit teuren Sportwagen posiert. Dies ärgert die streikenden Fahrer, die mit wenig Geld auskommen müssen – wenn dieses überhaupt gezahlt wird. Lukasz Mazur behauptete lange, »dass alle Fahrer korrekt bezahlt worden seien und in seiner Firma alles rechtmäßig zugehen würde«, so Anna Weirich. »Bei einer stichprobenartigen Kontrolle wurden aber etwa Verstöße gegen das Kabinenschlafverbot festgestellt – kein Wunder, die Fahrer be-

richten uns einhellig, dass sie nur im LKW geschlafen haben und dies teilweise über Zeiträume von mehr als einem Jahr, um nur ein Beispiel zu nennen«.

Die Fahrer fühlen sich um ihre Rechte betrogen. »Viele berichten, dass die Arbeitsbedingungen von Beginn an sehr schlecht waren, viele Abzüge von den Zahlungen, alle wohnen ununterbrochen im LKW, was übrigens auch gegen europäisches und deutsches Recht verstößt,« erklärt Michael Wahl von Faire Mobilität im Gespräch mit dem Autor. »da zumindest die 45-stündige Wochenruhezeit außerhalb des LKWs verbracht werden muss«. Viele Fahrer würden erzählen, dass der Arbeitgeber immer wieder Gehälter unrechtmäßig kürze oder gar nicht zahle. Die Fahrer sind offiziell selbstständig. So werden häufig die Löhne aus irgendwelchen Gründen gekürzt, etwa weil ein Termin nicht eingehalten worden sei, etwas am LKW kaputtgegangen sei oder der Firma angeblich Kosten entstanden seien: »Selbst bei kleinen Kratzern oder Rissen in der Plane behalte das Unternehmen zusätzlich mehrere Hundert Euro ein, das sei seit Jahren üblich«, berichtet die *WOZ* weiter. Dabei unterschreitet der Tagessatz den deutschen Mindestlohn deutlich – möglich wird dies durch die formelle Selbstständigkeit der Fahrer, aber auch dadurch, dass für die polnische Firma keine EU-Bürger mehr fahren.

»Aus Berater:innenperspektive ist das ein bekanntes Problem«, erklärt Anna Weirich: »Aus unseren etwa 200 Infoaktionen auf Raststätten wissen wir: Meist wird in dieser Branche völlig undurchsichtig bezahlt«. Auch wenn Lukmaz ein besonders krasser Fall ist: »Fahrern wird oft versprochen: Für jeden Tag im LKW kriegst Du 70 oder 80 Euro auf die Hand«, berichtet Anna Weirich: »Die allermeisten Fahrer, die wir auf den Aktionen immer in den Herkunftssprachen beraten haben, werden vom Arbeitgeber völlig verwirrt, was davon eigentlich Gehalt und was Spesen sind«.

So sind die Abzüge nicht nachvollziehbar. »Die Kollegen, die jetzt protestierten, geben an, dass sie 80 bis 86 Euro pro Tag mündlich zugesichert bekommen haben, inklusive Sonntag«, berichtet Michael Wahl: »Sie sagen: Der Arbeitgeber wollte die Zahlungen für Sonntage ersatzlos streichen – das hat übrigens Mazur uns gegenüber bestätigt. Daher haben sie sich zu diesem drastischen Schritt entschieden«. Die Streichung eines Siebtels der Wochenbezahlung war der Auslöser für den Streik.

Liebe, Lust und Laster

Und obwohl die Vereinzelung von LKW-Fahrenden recht groß und der gewerkschaftliche Organisationsgrad etwa in Deutschland sehr gering ist – austauschen tun sich LKW-Fahrende aber natürlich schon, »über soziale Medien und Nachrichtendienste, auf den Rastplätzen«, meint Anna Weirich: »so kam es meines Wissens auch zum Protest der Lukmaz-Agmaz-Imperia-Fahrer« (siehe auch *WOZ* vom 20. April 2023).

Die Solidarität der Fahrenden untereinander ist groß: »Sie sind fest entschlossen, zusammenzuhalten, um das ihnen zustehende zu erstreiten«, betont Anna Weirich: »auch im Alltag auf dem Parkplatz unterstützen sie sich gegenseitig, kochen zusammen, räumen die provisorischen Küchen auf«.

Das Beratungsnetzwerk Faire Mobilität hat von dem Streik erfahren durch ein Gesuch der georgischen Gewerkschaft Georgian Trade Unions Confederation, an die sich die Fahrer gewandt hatten. Die GTUC hat unter anderem den DGB kontaktiert, der das Beratungsnetzwerk informierte, außerdem die niederländische Federatie Nederlandse Vakbeweging, FNW. Schnell wurde zusammengearbeitet, um die Beratung und Unterstützung der Protestierenden zu organisieren. »Hier hat sich in jedem Fall bewährt, dass Faire Mobilität international gut vernetzt ist«, betont Anna Weirich: »Ohne transnationale Zusammenarbeit können wir im internationalen Straßentransport nur schwerlich arbeitsrechtliche Probleme bearbeiten, geschweige denn eines einer solchen Größenordnung«. So wurde Edwin Atema von der niederländischen Gewerkschaft FNV – selbst ehemaliger Kraftfahrer – von den Mazur-Fahrern zum Verhandlungsführer ihrerseits gemacht.

Oft kommen gewerkschaftliche Gruppen mit Lebensmitteln vorbei, auch die beiden Kolleg:innen von Faire Mobilität und Edwin Atema sind oft auf dem Autobahnparkplatz. Nach einigem Hin und her konnte erreicht werden, dass die Fahrer eine Dusche und Toiletten von

der Autobahnraststätte kostenfrei benutzen durften. Einzelne Unterstützer:innen kamen teilweise »alle paar Minuten« (Freitag), um Essen oder auch Geld vorbeizubringen.

Die Solidarität ist für die Fahrer sehr wichtig. »Das bezieht sich sowohl auf finanzielle Mittel für die Versorgung der Fahrer, die über den DGB-Bundesvorstand genehmigt wurden, als auch über die konkrete Unterstützung vor Ort, vor allem über den DGB Südhessen«, führt Anna Weirich aus: »Das hilft sehr – als am 28. März unsere niederländischen Kolleg:innen auf dem Parkplatz eintrafen, hatten die Fahrer teilweise keinerlei Geld und Essen mehr«.

Die Fahrer haben keine Rücklagen, sind Scheinselbstständige und fahren auf eigenes Risiko für das polnische Firmenkonsortium. Sie haben »einen sogenannten Dienstleistungsvertrag, Umowa zliczenia, umgangssprachlich in Polen auch Müllvertrag genannt« erklärt Michael Wahl. Die Beratungsstelle Faire Mobilität kennt solche Verträge vor allem aus dem Bereich der häuslichen Pflege, wo Pfleger:innen mit Verträgen in Polen nach Deutschland entsandt werden, um in Familien die Betreuung von pflegebedürftigen Personen zu übernehmen. »Solche Verträge sind in Polen zulässig, allerdings scheint es uns aus arbeitsrechtlicher Sicht fragwürdig, ob das für LKW-Fahrende einer Überprüfung standhalten würde« so Michael Wahl: »Schließlich stehen die Fahrenden in einem klaren Abhängigkeitsverhältnis, erhalten alle Arbeitsaufträge von der Disposition des faktischen Arbeitsgebers – hier ist eigentlich kein Merkmal einer selbständigen Beschäftigung erfüllt«. Die »Müllverträge« werden in Polen stark kritisiert. Inzwischen dürfen die Verträge nur unter sehr engen Rahmenbedingungen abgeschlossen werden, beispielsweise müsste der Selbstständige selbst entscheiden können, wohin er mit dem LKW fährt oder welche Aufträge er annimmt. Was bei den Verträgen von Lukmaz, Agmaz und Imperia nicht zutrifft, so Michael Wahl: »In diesem Fall sehen wir sehr viele Anzeichen, die darauf hindeuten, dass die Fahrer doch alle Anweisungen vom Arbeitgeber erhalten haben«.

Der wilde wilde Westen

Was die Fahrenden bei Lukmaz-Agmaz-Imperia mitmachen, scheint von den Arbeitsbedingungen her besonders mies zu sein. Allerdings sollte diese Tatsache nicht dazu verleiten, zu glauben, dass das eine Ausnahme sei: »Die Arbeitsbedingungen im internationalen Straßen-transport sind durchweg schlecht, es ist hier gewissermaßen Standard, gegen geltendes Recht zu verstoßen, insbesondere, aber nicht nur im Bereich der Bezahlung«, betont Anna Weirich.

Was bei der Kritik an diesen Geschäftsmodellen mit in den Blick gehört: »Die Aufträge kommen in der Regel von Firmen aus Westeuropa und sehr oft aus Deutschland, hier wird auch gefahren« erklärt Anna Weirich. Darüber hinaus haben in der Vergangenheit deutsche Speditionen gerne Filialen oder Tochterfirmen etwa in Rumänien oder Litauen eröffnet, offensichtlich mit der Absicht, hier Fahrende zu geringeren Löhnen einzustellen. Mittlerweile ist es in Mitteleuropa, »in Polen, Tschechien oder Litauen leichter als in Deutschland, Arbeitserlaubnisse für Drittstaatsangehörige zu bekommen – es ist leichter, noch stärker abhängige Fahrende aus noch ärmeren Ländern zu rekrutieren, die zu noch schlechteren Bedingungen zu arbeiten bereit sind«, so Anna Weirich. Zur Verantwortung zu ziehen wäre hierfür auch die deutsche Wirtschaft.

Am 5. April hatten die LKW-Fahrer in Gräfenhausen eine Petition verfasst und verschickt, die sich an die westeuropäischen Auftraggeber des Firmenkonsortiums Lukmaz, Agmaz und Imperia richten. Sie fordern die Auftraggeber, wie DHL, Sennder, LKW Walter Internationale Transportorganisation AG und C.H. Robinson, für die Lukmaz, Agmaz und Imperija als Subunternehmen Transporte übernehmen, auf, sich dafür einzusetzen, dass sie ihre Abrechnungen bekommen und nach geltendem Recht behandelt werden: »Wir arbeiten für die polnischen Transportunternehmen Lukmaz, Agmaz und Imperia, die für Ihr Unternehmen Transporte durchführen. Wir sind eine Gruppe von Fahrern aus Georgien und Usbekistan, die ausgebeutet werden. Wir wurden in eine Situation gebracht, in der die Weigerung zu Fahren die einzige Möglichkeit darstellt, an unserer Situation etwas zu verändern«.

Die Firmen sollten von ihren Subunternehmern die Einhaltung der Gesetze fordern, »so dass wir nach den gesetzlichen Standards bezahlt werden«. Die Fahrer stellen fest: »Da wir Transporte ausgeführt haben, die von Ihrem Unternehmen beauftragt wurden, sind Sie Teil ei-

ner schlechten Situation, die von Ihrem Vertragspartner Lukmaz, Agmaz und Imperia geschaffen worden ist.« Alle streikenden Fahrer haben die Petitionen unterschrieben. Die ersten Speditionen – so etwa Sennder und LKW Walter – haben die Zusammenarbeit mit Lukmaz aufgekündigt (Stand: 19. April 2023).

Am 9. April erreichte die streikenden Fahrer in Gräfenhausen eine Solidaritätsbotschaft vom anderen Ende der Welt. In Seoul solidarisierte sich eine Versammlung der südkoreanischen Gewerkschaft Trucksol. Dort entstand ein Video, in dem Hunderte koreanischer LKW-Fahrer gemeinsam Solidaritätswünsche riefen und die Faust hoben. Man wolle dieses Video aufnehmen, sagte ein Redner auf der Bühne, »um den LKW-Fahrern in Europa Kraft zu geben, die gegen so schlechte Arbeitsbedingungen kämpfen«.

Die Löhne sind gezahlt, der Streik der Fahrer – in der internationalen Öffentlichkeit ganz außerordentlich wahrgenommen – hat sich für die Kollegen erst einmal ausgezahlt. Für Mazur fahren möchte keiner mehr von ihnen – das Band ist zerschnitten. »Will ich auch nicht, für diesen Gangster«, so ein Fahrer gegenüber der *WOZ*. Doch, ähnlich wie nicht nur die Corona-Fälle wie auch die durchaus stattgefundenen wilden Streiks hier (und z.B. bei Spargel Ritter in Bornheim im Frühjahr 2021) zu einer Veränderung im Werksvertragswesen geführt haben, so ist auch hier noch nicht das letzte Wort gesprochen: Der Verkehrsausschuss des deutschen Bundestags ist nun mit der Sache beschäftigt, im Bundestag liegt ein Antragspapier der SPD, der Grünen und der FDP an die Bundesregierung vor, nachdem »das Mindestlohngesetz im grenzüberschreitenden Verkehr und im Kabotageverkehr für inländische und gebietsfremde Unternehmer wirksamer zu kontrollieren« sei, auch mehr Sanitär- und Ruhezeiträume werden hier eingefordert. Schön und gut, aber das sagt uns auch: Schon für das Recht, mal in Ruhe zu pinkeln, müssen wir streiken.

Redaktioneller Nachtrag vom 28. April:

Nelli Tügel und Jan Ole Arps berichten in der heutigen *tageszeitung*, dass für den Sieg der LKW-Fahrer letztlich eine Fracht für General Electric verantwortlich war: »Bereits vergangene Woche hatte sich eine Spedition über die Polizei angemeldet, die im Auftrag von General Electric die Fracht abholen sollte. Die beladenen Lkw aber sind auf dem Parkplatz eingekieilt von leeren Trucks und damit nicht ohne weiteres zugänglich. Über mehrere involvierte Unternehmen in der Lieferkette sei dann Druck auf Mazur ausgeübt und mit Vertragsstrafe gedroht worden, damit General Electric an die Ladung kommt.« Das sagt uns einerseits etwas sehr Deutliches über die Quellen spezifischer Arbeitermacht, andererseits ist auch die Stellungnahme des niederländischen Verhandlungsführers Edwin Atema zu bedenken: dass nämlich das Bauteil für General Electric ein Argument ist, die »eklatante Missachtung von Menschenrechten« dagegen nicht.

Łukasz Mazur hat nicht nur schriftlich die vollständige Zahlung zugesagt, sondern auch garantiert, von weiteren rechtlichen Schritten abzusehen. Dennoch: die Fahrer werden den Rastplatz erst verlassen, wenn auch die letzte Zahlung tatsächlich getätigt wurde.

Update 15 Uhr: das Geld wurde ausgezahlt. Die Kollegen fahren nach Hause.

** Gaston Kirsche, so sein Pseudonym, trat 1984 in die IG Druck & Papier ein, arbeitete bis 1990 als Drucker, danach als Verlagsmitarbeiter bei der Zeitschrift Konkret und später der taz, seit 2019 als Verwaltungsangestellter. Gewerkschaftlich ist er bei ver.di aktiv und in der außerparlamentarischen Linken, außerdem ist er als freier Journalist tätig. Aus Aktualitätsgründen wurde der Beitrag mit Einverständnis des Autors kurzfristig stark redaktionell überarbeitet.*

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12