



## Die Zukunft des Arbeitskampfs

### Arbeitgeberverband und Behördenvertreter im Streikkomitee – von Karsten Weber\*

In: *express* 7-8/2024

Zwei Streiks migrantischer Trucker auf der Raststätte Gräfenhausen galten als die spannendsten Arbeitskämpfe 2023 in Deutschland. Hochrangige Politiker:innen besuchten die Streikenden und internationale Medien berichteten. Die Situation auf den Autobahnen hat sich für die Fahrer jedoch nicht geändert: »Eine Wende zum Besseren hat es nicht gegeben. Die Arbeitsbedingungen sind immer noch gleich schlecht«, erklärte Anna Weirich von Faire Mobilität in der *Frankfurter Rundschau* vom 11. März 2024.

### Der freie Fall der Arbeitsbedingungen in einer deregulierten Branche

Die Arbeitsbedingungen im Straßentransport entwickelten sich seit Langem bergab und seit einigen Jahren kann man sie nur als unterirdisch beschreiben. Der Chef der BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle), Thorsten Safarik, sprach gegenüber der *Deutschen Verkehrszeitung (DVZ)* von konkreten Menschenrechtsverletzungen gegen die Fahrer in Gräfenhausen.<sup>1</sup> Doch die Situation der zentralasiatischen Fahrer der Mazur-Speditionen mit ihren Arbeitsbedingungen ist nichts Besonderes im aktuellen europäischen Straßentransport. Mögen die deutschen Fahrer es nicht leicht mit ihren Arbeitsbedingungen haben, ist es für ihre migrantischen Kollegen noch schwieriger. Die Branche ist groß und der Anteil ausländischer Fahrer steigt stetig. Laut Statistik des Bundesamtes für Mobilität und Logistik sind in Deutschland knapp 600.000 Berufskraftfahrer:innen mit deutschem Arbeitsvertrag unterwegs, von denen mehr als ein Viertel einen ausländischen Pass haben.<sup>2</sup> Anna Weirich: »Es gilt die Faustformel: Je weiter weg das Heimatland liegt, desto schlechter ist die Bezahlung. Viele der Migranten haben ausländische Verträge mit ausländischen Arbeitgebern, obwohl sie im Auftrag deutscher Verloader unterwegs sind. Dies hat natürlich vor allem damit zu tun, dass so die Transporte billiger durchgeführt werden können und zwar auf Kosten der Fahrenden.« Der Hunger nach billigen Fahrern lässt nicht nach. Das Fachmagazin *Logistik Heute* (21. Dezember 2022) spricht von einem enormen Mangel an Arbeitskräften: »Einige Schätzungen gehen von bis zu 500.000 fehlenden Fahrern aus [...], so dass Spediteure zunehmend Fahrer aus Asien, Indien und den Philippinen anwerben, um in Europa zu fahren. In diesen Ländern gibt es bereits einen großen Pool von gut ausgebildeten Fahrern, die Spediteuren, die Fracht durch Europa transportieren wollen, Mehrwert bieten können.«

<sup>1</sup> <https://www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/graefenhausen-bafa-von-der-dimension-negativ-ueberrascht.html>

<sup>2</sup> [https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte\\_Arbeitsbedingungen/AGL\\_2021-I.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/AGL_2021-I.pdf?__blob=publicationFile&v=4)

## Warten, das es knallt

*Die Zeit* schreibt am 26. September 2023 unter der Überschrift »Hungern auf der Lade-  
fläche«: »Bezahlt worden sei demnach nur die reine Fahrtzeit mit einem Stundenlohn von  
1,30 bis 1,40 Euro.« Hinzu kommen Vermittlungsgebühren von bis zu mehreren Tausend  
Euro, um diesen Job überhaupt zu bekommen, und nicht nachvollziehbare Gründe für Lohn-  
abzüge. Damit steht die Spedition Mazur nicht allein da. Es gibt zahlreiche eidesstattliche Er-  
klärungen von Fahrern anderer Speditionen mit vergleichbaren Konditionen. Eine kollektive  
Reaktion auf solche Bedingungen wurde schon lange erwartet, bis es 2023 zu den migran-  
tischen Arbeitskämpfen in Gräfenhausen kam.

## Die Vorgeschichte

Dem Betrachter dieser Entwicklungen drängt sich die Vorstellung auf, wir seien Zeugen der  
Globalisierung des Transportwesens und in den chaotischen Umstrukturierungen und dem ra-  
santen Wandel käme es halt zu Problemen und Ungerechtigkeiten. Doch diese Entwicklungen  
sind keine unkontrollierten Nebeneffekte der Globalisierung. Sie wurden und werden beob-  
achtet, minutiös beschrieben und bewertet. Diese Untersuchungen sind die Grundlage für  
wirtschaftliche und politische Maßnahmen, die die Transportbranche neu ausrichten.

Zur Vorgeschichte zählt, dass der letzte große Truckerstreik in Deutschland 1983 stattfand.  
Dieser Streik wurde verloren. Die Streikenden wurden mit einem massiven Polizeieinsatz in  
die Knie gezwungen, während man die Gewerkschaft juristisch in die Mangel nahm. Das Ver-  
fahren gegen die ÖTV dauerte zehn Jahre und kostete sie eine zweistellige Millionensumme.  
Die Gewerkschaft hatte damit ihr Interesse an dem ohnehin schwierigen Klientel weitgehend  
verloren; Fahrer sparten sich unter solchen Umständen die Gewerkschaftsbeiträge und verlie-  
ßen die Gewerkschaft. Viele Spediteure handhabten es ähnlich und traten aus den Unterneh-  
merverbänden aus. Mit der rasanten Deregulierung begannen die Wildwestzustände auf den  
Autobahnen. Mit dem Fall der Mauer taten sich neue Möglichkeiten für die Branche auf.

Die Unternehmensberatungsfirma McKinsey hat schon seit Beginn der 1980er Jahre  
Transportaktivitäten analysiert, um ein »Strategiekonzept« zu erarbeiten. Die Regierungsko-  
alition beschloss die Aufhebung der Gütertarife auf der Straße, der Schiene und auf den Bin-  
nenwasserstraßen. Der Unterbietungswettbewerb konnte beginnen. Nicht nur McKinsey ge-  
hörte zu den treibenden Kräften der Umstrukturierung der Transportbranche. Hermann Josef  
Abs, bereits im NS-Regime einflussreicher Manager und Berater, spielte eine zentrale Rolle  
bei der Bahnprivatisierung. Die Interessengruppe um die Deutsche Bank erlangte im Zuge der  
Privatisierung die volle Kontrolle über die Bahn. Noch 1986 »feierte« das *Handelsblatt* Schen-  
ker (im 100-prozentigen Bahnbesitz) als das erfolgreichste Unternehmen der Deutschen Bun-  
desbahn, doch es wurde fusioniert und privatisiert. Die *Frankfurter Rundschau* kommentierte  
dies am 9. Juni 1989 als »Skandalöse[n] Coup«. Es folgte die weitere Verteilung des Güter-  
verkehrs von der Schiene auf die Straße. Betrachtet man die wichtigsten Kräfte in der Um-  
strukturierung, liest sich dies wie ein Who is Who der deutschen Großindustrie, bei dem die  
Autoindustrie eine führende Rolle übernimmt. Die *DVZ* berichtete am 11. Juni 1993: »Die  
großen (Auto-)Konzerne verlangen von ihren Zulieferunternehmen (inklusive den Transport-  
dienstleistern) Preisnachlässe bis zu 30 Prozent im Rahmen der neuen »Lean Production« Stra-  
tegien.«

Die Öffnung Osteuropas lud ein zur Expansion der Logistik. Doch der »real existierende  
Sozialismus« hatte den LKW-Verkehr nicht so weit ausgebaut wie der Westen, denn es gab  
einen gut funktionierenden Gütertransport auf der Schiene. Osteuropa wurde ab 1990 genutzt  
als Region niedriger Löhne und geringer Kontrolle. Auch weil immer mehr Speditionen ge-  
gründet wurden, war das Potential billiger Arbeitskräfte irgendwann ausgeschöpft und man  
rekrutierte Fahrer weiter im Osten, in Zentralasien. Da deren Fahrerlaubnis im Westen nicht  
anerkannt wird, bedient man sich des Tricks, sie bei einem Spediteur in Polen oder Litauen  
unter Vertrag zu nehmen, der sie dann legal ausschließlich in Westeuropa fahren lässt. Das  
war und ist weiterhin das Geschäftsmodell eines Lukasz Mazur, der als Verursacher der Grä-  
fenhausener Truckerstreiks eine gewisse Berühmtheit erlangt hat und sein Image als böser  
Bube der Branche medial ausschlachtet.

## Organisierungsversuche in Zeiten der Globalisierung

Während der Krise 2008 und explodierender Dieselpreise organisierten Kleinunternehmer in Bayern und Sachsen »Dieseldemos«, die nicht nur als hupende Konvois ihren Unmut kundtaten, sondern sich auch als große Protestversammlungen auf Rastplätzen mit hunderten LKW formierten. Es waren angestellte Fahrer dabei, es schlossen sich Taxifahrer und Landwirte an. Das offene Mikro ermöglichte eine kurze Zeit der Basisdemokratie, doch es entwickelten sich keine brauchbaren Strukturen, man ging im Streit auseinander. 2011 gab es die Gründung einer engagierten Fahrerorganisation, ein Jahr später war der Einsatz Philippinischer Fahrer in Westeuropa der Anlass zur Gründung zahlreicher gewerkschaftsunabhängiger Fahrerorganisationen in verschiedenen europäischen Staaten. 2012 war eine Großaktion geplant, um die Erfahrungen und Organisationen zusammenzubringen. Der Protest am Brandenburger Tor war koordiniert mit Kundgebungen in einem halben Dutzend europäischer Hauptstädte. In Berlin schlossen sich u.a. Taxifahrer, S-Bahnbeschäftigte, Amazon- und Hafendarbeiter an. Doch auch hier gab es Zwist und es entstanden keine bleibenden Strukturen für weitere Kämpfe.

### Der Streik Gräfenhausen I

Einen solchen Streik hat es wohl noch nie gegeben. Migrantische LKW-Fahrer versammelten sich auf einem hessischen Rastplatz, um von ihrem polnischen Chef ihre ausstehenden Löhne einzufordern. Sie erhielten Unterstützung von gewerkschaftsnahen Organisationen wie Faire Mobilität und der niederländischen RTDD (Road Transport Due Diligence). Selbst die Polizei zeigte sich verständnisvoll und erklärte den Streik als legale »stehende Protestveranstaltung«. Der Versuch des polnischen Spediteurs, den Streik mit Hilfe eines Security-Unternehmens, mit einem gepanzerten Fahrzeug und einer als Paramilitärs verkleideten Schlägertruppe martialisch zu brechen, ging gründlich nach hinten los. Die Möchtegern-Rambos wurden festgenommen und die Bilder von dem Angriff auf die Streikenden gingen um die Welt. Dieses Ereignis sorgte nicht nur für Solidaritätsbotschaften aus aller Welt, auch auf dem Rastplatz wurden sie mit praktischer Solidarität überschüttet.

Es gab Besuche diverser Gewerkschaften, die nicht nur Solidaritätsbotschaften mitgebracht haben, sondern oftmals auch Speis und Trank. Menschen aus der Nachbarschaft kamen mit selbstgebackenem Kuchen und es gab ein Kommen und Gehen von Politiker:innen und Medienvertreter:innen, die sich für diesen Arbeitskampf interessierten, der manchmal wie ein Volksfest wirkte, mit Gulaschkanone, großem Grill und georgischer Popmusik aus scheppernenden Lautsprechern. Der Streik wurde nach sechs Wochen mit einem Sieg auf ganzer Linie beendet.

### Let's do it again: Gräfenhausen II

Der Ort Gräfenhausen wurde eine Legende. Unter russischsprachigen Fahrern verbreitete sich der Ortsname als Synonym für einen Ort, an dem man seinen Ausbeuter besiegen kann. Das machte die Runde und es dauerte nur wenige Wochen, bis sich die nächsten Trucker dort versammelten, um ausstehende Löhne einzufordern. Für meinen letzten Artikel im *express* wurde ich kritisiert, ich hätte die Aussage von Andrea Kocsis (stellvertretende ver.di-Vorsitzende), „dass immer wieder Fahrer aus Europa nach Deutschland kommen, um für ihr gutes Recht zu demonstrieren, darf nicht zur Regel werden«, aus dem Zusammenhang gerissen. Doch diese Aussage beschreibt den Umgang mit den Streikenden beim zweiten Streik. Es gibt dazu eine Reihe weiterer Zitate: Stefan Körzell (Mitglied im geschäftsführenden Bundesvorstand des DGB): »Weil Gräfenhausen sich nicht wiederholen darf«; »Ziel der [...] BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) war es, den Arbeitskämpfen Gräfenhausen I und II keine weiteren folgen zu lassen«, zitierte die DVZ BAFA-Präsident Thorsten Safarik am 16. Oktober 2023. Nicht diese Aussagen sind das Problem, sondern das Geschehen auf dem Rastplatz, das diese Aussagen bestätigt.

Gräfenhausen II war keine Wiederholung des ersten Streiks. Lukasz Mazur hatte Kreide gefressen und mimte den geläuterten Arbeitgeber, der aus dem ersten Streik gelernt habe. Er kam den ersten Forderungen nach und die Streikenden glaubten, ihre Probleme könnten in individuellen Verhandlungen gelöst werden. Als sie merkten, dass sie über den Tisch gezogen

wurden und individuelle Verhandlungen keine Perspektive hatten, entschieden sie sich, den holländischen Gewerkschafter Edwin Atema als Verhandlungsführer einzusetzen, der diese Rolle bereits beim ersten Streik innehatte. Die Machtstrukturen innerhalb des Arbeitskampfes wurden nicht öffentlich diskutiert. Vielen Unterstützer:innen genügte das Spenden von Geld und Lebensmitteln. Die Fahrer des zweiten Streiks, der multinationaler als der erste war, diskutierten entlang ihrer Nationalitäten. Sie trafen sich zum Essen mit lokaler Küche in den jeweiligen Auflegern, aber man tauschte sich auch zwischen den Nationalitäten aus. Es gab auch Unterstützer:innen-Treffen. Bei der Intransparenz der Entscheidungsstrukturen sahen die Streikenden sich immer weiter ausgegrenzt. Das große Transparent, das für alle Besucher des Rastplatzes gut sichtbar aufgehängt war, sprach für sich: »Wir wissen Ihre Sorge um uns zu schätzen«. Die Streikenden erschienen als dankbare Bittsteller. Die professionellen Unterstützer:innen aus Gewerkschaften und gewerkschaftsnahen NGOs versorgten die Fahrer mit Speis und Trank, mit Presseterminen und Fotoshootings mit Politiker:innen.

### **Streik mit gezogener Handbremse**

Wir brachten den Streikenden ein Transparent mit der Aufschrift »International Workers Solidarity«, das die Fahrer sofort begeistert an einen LKW hängten. Doch sie mussten es einige Tage später wieder abnehmen, bevor die sozialdemokratische Europaabgeordnete Gaby Bischoff am Ort des Geschehens auftauchte, so Michel Hommer von der Katholischen Arbeitnehmer-Bewegung (KAB). Ein zentrales Problem dieser Auseinandersetzung lag in der intransparenten Führungsstruktur. Edwin Atema erschien wie ein Glücksfall in dieser Situation, ein ehemaliger LKW-Fahrer mit Charisma, kämpferischem und mitreißendem Auftreten. Doch unter den Unterstützer:innen wuchs das Unbehagen darüber, dass Atema die führende Rolle im Streikgeschehen übernahm, obwohl die Streikenden ihn nur als Verhandlungsführer und Pressesprecher auserkoren hatten. Entscheidungen wurden über ihre Köpfe hinweg getroffen. Es wurde auch darüber entschieden, wer den Streikenden helfen durfte. So reiste Andreas Mossyrsh, Vorsitzender von CamionPro, einem Verband von Kleinspediteuren, nach Gräfenhausen mit einem ganzen Strauß an Vorschlägen zur Unterstützung des Arbeitskampfes. Er bot an, mit einem TV-Team die Fahrer zu Wort kommen zu lassen; er wollte sie dabei unterstützen, den deutschen Mindestlohn einzuklagen, der weit über den Forderungen der Streikenden liegt; und er bot an, als Verband der Transportwirtschaft Mazur auf die Auszahlung der Löhne zu verklagen. Wenn er dem nicht nachkomme, werden die LKW samt Ladung beschlagnahmt und versteigert, bis die Ausstände beglichen seien. Atema lehnte das Angebot ab, man brauche die Unterstützung von CamionPro nicht, man käme schon alleine klar.

Doch in der Sache bewegte sich nichts. Mazur zeigte nicht einmal Gesprächsbereitschaft. Es waren zeitweise rund 200 Fahrer auf dem Rastplatz. Einige von ihnen waren von weit her angereist, um in Gräfenhausen ihrem Arbeitgeber die Zähne zu zeigen und ihre Löhne einzufordern. Es bestand die Möglichkeit, den Streik auszuweiten, denn es kamen auch Fahrer anderer Speditionen – es gibt zahllose migrantische Fahrer mit vergleichbaren Problemen. Edwin Atema selbst berichtet, es habe »Gräfenhausen III, IV und V gegeben«, doch er schickte die Fahrer weg, man könne jetzt für sie nichts tun. Frust breitete sich aus, einzelne Fahrer brachen den Streik ab, andere schlossen sich ihm an, aber die Gesamtbeteiligung nahm ab. Die Fahrer blieben auf dem deprimierenden Rastplatz von der Außenwelt abgeschnitten, die Gewerkschaften, die sich in ihren medialen Auftritten solidarisch und kämpferisch zeigten, hatten sich nicht um Kontakte zwischen den Streikenden und der Bevölkerung gekümmert. Es gab keine Infotafel und kein Flugblatt für die Nutzer:innen der Tankstelle, die sich fragten, wieso der Rastplatz mit blauen LKW vollgeparkt war. Es gab keine Info- und Diskussionsveranstaltungen in Gewerkschaftshäusern, in Bürgerzentren, auf Marktplätzen und in Jugendzentren. Man hätte Touren mit den Streikenden zu weiteren Parkplätzen und Raststätten unternehmen können, damit sie mit Kolleg:innen diskutieren können. Sie wurden zwar durchgefüttert, erhielten aber kein Streikgeld – so hatten sie nicht einmal die Möglichkeit, die Gegend zu erkunden. Jeder Streiktag verschlimmerte ihre Situation. Sie waren als Ernährer ihrer Familien nach Europa gekommen, die nun von der Hand in den Mund lebten und sich verschulden mussten. Eine Woche lang lebte der schwedische Gewerkschafter und bekannte Journalist

Pelle Sunvisson, der fließend Russisch spricht, mit in dem Streikcamp. Er brachte von der Gewerkschaft »Solidariska byggare« das Angebot mit, den Streikenden in Gräfenhausen ein Streikgeld zu zahlen. Auch hier intervenierte Edwin Atema. Würden die Fahrer das Geld annehmen und mit den Schweden zusammenarbeiten, sei dies das Ende der deutsch-niederländischen Unterstützung des Streiks.<sup>3</sup>

Die Fahrer hatten einander geschworen, wie beim ersten Streik, nach dem Motto »einer für alle und alle für einen« zu kämpfen, man würde zusammenhalten und niemand werde den Kampf verlassen, bis der Letzte sein Geld habe. Atema ignorierte auch hier den Willen der Streikenden und machte Deals mit Mazurs Auftraggebern, die auf ihre Ware warteten. Unternehmen kauften einzelne LKW mit ihrer Ware frei, indem sie den ausstehenden Lohn des jeweiligen Fahrers zahlten. Der Fahrer wurde ausbezahlt, nach Hause geschickt und der LKW an den Auftraggeber übergeben. Fahrer und Fahrzeug wurden damit der Streikfront entrissen. Die Stimmung unter den Streikenden verschlechterte sich weiter. Ein Fahrer versuchte sich zu erhängen, was glücklicherweise von aufmerksamen Kollegen verhindert werden konnte.

### **Eine Antistreikkoalition hat die Streikführung übernommen**

Edwin Atema entschied darüber, welche Aktionen gemacht werden, wer den Streik unterstützen darf und wer nicht. Zu den Unterstützer:innen, mit denen er sich absprach, gehörte der Unternehmerverband BGL, der Verband, in dem die Großspediteure organisiert sind. BFA-Präsident Thorsten Safarik gab zu, seine Behörde sei schon beim ersten Streik dabei gewesen, jedoch medial nicht in Erscheinung getreten. Es hat sich ein innerer Kreis gebildet, der in einer Klassenauseinandersetzung nicht die Interessen der arbeitenden Klasse vertrat. Von DGB und ver.di gab es kämpferische Worte und scharfe Verurteilungen Mazurs, man wollte ihn am liebsten im Knast sehen, doch praktische Konsequenzen blieben aus. Man versuchte weder, weitere Transportarbeiter:innen zu mobilisieren, noch die Diskussion über diesen Arbeitskampf in die Betriebe zu tragen, um dort über Möglichkeiten der Streikunterstützung zu diskutieren. Man hoffte auf den Staat, er möge solche Probleme gefälligst lösen und glaubte, kritische Presseberichte würden als Druckmittel ausreichen.

So kündigte Atema eine besondere Aktion an, die wieder Schwung in den Kampf bringen sollte, und machte ein Geheimnis daraus. Was als »Gamechanger« angepriesen worden war, entpuppte sich als ein Wahlkampftermin von Lars Klingbeil mit einer Crew der *Bild*-Zeitung im Schlepptau – jener Klingbeil, der ein paar Wochen später die konsequente Umsetzung der Abschiebe-Offensive gefordert hat.

Ein Teil der Fahrer entschied sich zu einem Hungerstreik, der von verschiedenen Seiten kritisiert worden ist. Doch der Hungerstreik war eine Entscheidung, um endlich selbst die Richtung des Kampfes zu bestimmen. Torsten Safarik erklärte: „Ich hatte Angst, dass es Tote gibt«. Es müsse eine schnelle Lösung her.

### **Der Sieg, der keiner war**

Am 30. September 2023 wurde den Streikenden die Auszahlung von 90 Prozent ihrer Forderungen angekündigt. Dieses Angebot wurde von den Streikenden akzeptiert, obwohl nach zehn Wochen (!) Streik ohne Streikgeld und Begleichen der Schulden der Familien nicht viel übrig geblieben sein dürfte. Es gab einiges an Geheimniskrämerei über die Herkunft des Geldes, das den Arbeitskampf beendete. Von Mazur kam es jedenfalls nicht.

### **Die Situation im Straßentransport nach dem Streik**

Nichts hat sich gebessert. Mazur hat die Löhne, die er den Fahrern schuldig war, nie bezahlt. Es liegt kein Haftbefehl gegen ihn vor und er bewegt sich frei in Deutschland und fühlt sich über dem Gesetz stehend. Die *FR* vom 16. April 2024 berichtet: »Lukasz Mazur ist offenbar erneut gewalttätig gegen einen Fahrer vorgegangen, der auf Lohnzahlungen bestand. Die Polizei leitete ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gefährlichen Körperverletzung

<sup>3</sup> Quelle sind Aussagen von Pelle Sunvisson und Michael Hommer. Beide hatten die Kontakte zu den Fahrern auch über die Dauer des Streiks hinaus aufrechterhalten.

gegen ihn ein.« Er bleibt seinem Ruf treu, behandelt neue Fahrer wie eh und je und mit den Beschäftigten in der Verwaltung seiner Unternehmen geht er ähnlich um. Er hat seinen Fuhrpark sogar erweitert. Das Einzige, was sich geändert hat, ist, dass die Beschriftungen der blauen LKW entfernt worden sind. Sie fahren auch wieder Unternehmen an, die bei den vorherigen Streiks als Auftraggeber kritisiert wurden. Das Geschäftsmodell Mazur breitet sich weiter aus. Zu den überausgebeuteten Fahrern gesellen sich zunehmend indische Trucker. Sie befinden sich in einer noch schwierigeren Lage, sie haben noch größere Summen zahlen müssen, um diesen Job machen zu ›dürfen‹.

### **Zurück zum Truckerblues**

Die Wünsche, es möge »kein weiteres Gräfenhausen« geben, haben sich erfüllt. Es hat sich unter den migrantischen Fahrern herumgesprochen, dass dort kein siegreicher Kampf mehr geführt werden kann. Es sind tausende Fahrer mit den gleichen Problemen auf den Autobahnen unterwegs, doch seit mehr als einem halben Jahr ist es zu keinem kollektiven Kampf mehr gekommen. Es finden wieder individuelle Auseinandersetzungen statt, die kaum eine Chance auf Erfolg haben. Der Frankfurter ver.di-Funktionär Tiny Hobbs erzählte, immer wieder weigerten sich Betroffene weiterzufahren, weil der Lohn ausbleibe. Dann käme in der Regel »ein VW-Bus mit Ersatzfahrer und zwei kräftigen Jungs«, die dem streikenden Fahrer den Lkw abnähmen. »Das passiert jeden Tag in Deutschland«, so Hobbs in der *FR* vom 15. März 2024.

*\* Karsten Weber ist Elektriker und Filmemacher und lebt in Kiel und Bremen.*

*express* im Netz und Bezug unter: [www.express-afp.info](http://www.express-afp.info)

*Email:* [express-afp@online.de](mailto: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

*Siehe im LabourNet Gemany das Dossier: [Lkw-Fahrer aus Georgien und Usbekistan streiken auf der Autobahnraststätte bei Darmstadt für ihren Lohn von der polnischen Firmengruppe Mazur](#)*