



Foto: Edwin Atema

## Philippinische LKW-Fahrer erhalten Lohnnachzahlung

**Monatelang haben Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter aus Deutschland und Holland philippinische Lkw-Fahrer, die in Deutschland ausgebeutet wurden, bei der Durchsetzung ihrer Rechte unterstützt. Inzwischen ist es gelungen für die Männer eine Nachzahlung durchzusetzen.**

Die niederländische gewerkschaftsnahe Stiftung FNV-VNB hatte seit Monaten zu den undurchsichtigen Arbeitsbedingungen der dänischen Firma Kurt Baier recherchiert. Das Team von FNV-VNB um Edwin Atema, der früher selbst Kraftfahrer war und sich heute als transeuropäischer Aktivist für bessere Arbeitsbedingungen von Fernfahrern einsetzt, hatte Hinweise gesammelt, dass das Unternehmen über eine polnische Briefkastenfirma Lkw-Fahrer aus Drittstaaten wie Sri Lanka und den Philippinen anwirbt und sie unter miserabelsten Bedingungen ausbeutet. Kein Einzelfall auf Europas Straßen. Viele Fahrer, die nicht aus der EU kommen, sind formal in Polen angestellt – das ist aufgrund von bilateralen Abkommen mit bestimmten Drittstaaten möglich.

In Polen steigen die Fahrer allerdings nur in einen Minibus und werden zu ihrem eigentlichen Arbeitsort in Westeuropa transportiert. Im Falle der philippinischen Männer lag ihr tatsächlicher Arbeits- und Lebensmittelpunkt im Sauerland, in Ense, nahe Dortmund. Hier hausten sie in ihren Lkws und auf dem Parkplatz des deutschen Auftraggebers. Was für Außenstehende zunächst kompliziert zu durchdringen ist, kennen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Faire Mobilität und ihr niederländischer Kollege Edwin Atema mittlerweile gut: Subunternehmerketten sind auch in der Logistikbranche gängige Praxis. So können die Löhne gedrückt werden, denn die osteuropäischen Verträge sehen oft nur ein Grundgehalt vor und das

orientiert sich am Mindestlohn – allerdings am Mindestlohn im Land des Arbeitgebers, in diesem Fall Polen. Dazu kommen Spesen, die abgaben- und steuerfrei sind. Insgesamt liegt der Lohn damit bis zu 1.000 Euro unter dem Verdienst, den ein Fahrer aufgrund des deutschen gesetzlichen Mindestlohnes verdienen könnte. Zudem fehlen ausreichende Ruhezeiten, Urlaubsansprüche und soziale Absicherung, die den Kraftfahrern nach deutschem Recht zustünden.

Die Arbeitsbedingungen, die die Gewerkschafter im November 2018 bei ihrem ersten Zusammentreffen mit den philippinischen Fahrern antrafen, überstiegen die zu erwartenden und in der Branche inzwischen üblichen miserablen Zustände: Die Fahrer hatten während ihrer gesamten Beschäftigung in Europa keine Unterkunft außerhalb ihres Lkws gesehen. Sie lebten schon seit Monaten in ihren Fahrzeugen, immer in Doppelbesetzung. Sie kochten provisorisch im Freien, wuschen ihre Wäsche in alten Bottichen auf dem Pflaster des Parkplatzes, ihre Wochenenden mussten sie ohne fließendes Wasser verbringen. Zudem lagen sowohl Grundgehalt als auch Spesen noch weit

“ IM FALLE DER PHILIPPINISCHEN MÄNNER LAG IHR TATSÄCHLICHER ARBEITS- UND LEBENSMITTELPUNKT IM SAUERLAND, IN ENSE, NAHE DORTMUND. ”

unter dem, was die Gewerkschafter normalerweise aus Lohnabrechnungen polnischer Verträge kennen.

Anfang November 2018 eskalierte die Situation, denn die Polizei wurde auf die Situation der Fahrer aufmerksam und stoppte die Lkws. Daraufhin kündigte der deutsche Auftraggeber den Transportauftrag. Schnell wurde klar, dass man den Fahrern bei der Anwerbung auf den Philippinen Versprechungen gemacht hatte, die nicht eingehalten wurden: So hatte der dänische Anwerber ihnen noch auf den Philippinen einen Film über den Job in Polen gezeigt, in dem man ihnen eine angemessene Unterkunft und eine ordentliche Bezahlung versprochen hatte. Doch in Europa gab es weder eine Unterkunft noch ein faires Gehalt. Obendrein mussten die Fahrer mehrere tausend Euro Schulden aufnehmen, um in Europa die Arbeit anfangen zu dürfen.

Stefan Körzell, Mitglied des geschäftsführenden DGB-Bundesvorstandes und die niederländische Schwestern-Gewerkschaft stellten Strafanzeige wegen Lohnwucher, Ausbeutung der Arbeitskraft sowie Zwangsarbeit und Menschenhandel. Die Klage richtete sich gegen das dänische Transportunternehmen Kurt Beier und dessen mutmaßliche polnische Tochterfirma HBT Transporte. Während die dänischen, polnischen und niederländischen Behörden nach ähnlichen Anzeigen dem Anfangsverdacht nachgingen und den in diesen Ländern eingesetzten philippinischen Fahrern Schutz boten, lud die zuständige Staatsanwaltschaft in

**fair**

Arbeitnehmerfreizügigkeit  
sozial, gerecht und aktiv

“ **WÄHREND DIE DÄNISCHEN, POLNISCHEN UND NIEDERLÄNDISCHEN BEHÖRDEN NACH ÄHNLICHEN ANZEIGEN DEM ANFANGSVERDACHT NACHGINGEN UND DEN IN DIESEN LÄNDERN EINGESETZTEN PHILIPPINISCHEN FAHRERN SCHUTZ BOTEN, LUD DIE ZUSTÄNDIGE STAATSANWALTSCHAFT IN DEUTSCHLAND DIE BETROFFENEN MÄNNER NICHT MAL ALS ZEUGEN VOR.** ”

Deutschland die betroffenen Männer nicht mal als Zeugen vor. Offensichtlich gab und gibt es zwischen den zuständigen Behörden in Deutschland und den drei anderen Ländern unterschiedliche Einschätzungen darüber, wie in diesem Fall die arbeitsrechtlichen und menschenrechtlichen Verstöße gewertet werden sollen. Dass die zuständige Staatsanwaltschaft in Deutschland die strafrechtliche Verfolgung der

beteiligten Arbeitgeber nicht intensivierte, führte dazu, dass das zähe und aufwendige Ringen um die Rechte und Ansprüche der Fahrer zu einem Wettlauf mit der Zeit wurde. Denn die Aufenthaltsrechte der Lkw-Fahrer waren schlussendlich an den Arbeitsvertrag mit der polnischen Briefkastenfirma gebunden.

Da die Fahrer ständig vom Gelände des deutschen Auftraggebers in Nordrhein-Westfalen losgefahren und in der Regel auch dorthin zurückkehrt waren, war allen Beteiligten klar, dass sie zumindest einen Anspruch auf den in Deutschland gültigen gesetzlichen Mindestlohn hatten. So hatten die Gewerkschafter ausgerechnet, dass die polnische Briefkastenfirma den Fahrern pro gearbeitetem Monat zwischen 1.000 und 2.000 Euro schuldete.

Der Arbeitgeber hat bis heute die an ihn gestellten Lohnforderungen ignoriert. Auf Grundlage der Generalunternehmerhaftung traten die Gewerkschafter an den deutschen Auftraggeber heran, der die Verantwortung für die Lohnausfälle der Männer, die inzwischen Mitglieder von verdi geworden sind, schlussendlich übernahm.

Der positive Abschluss bildete ein wichtiges Signal für andere Fahrer, die sich in einer ähnlichen Situation befinden: Es ist auch in dieser Branche möglich, sich gegen ausbeuterische Beschäftigungsformen zu wehren. **fair**

## Faire Mobilität Beratungsstellen für Beschäftigte aus Mittel- und Osteuropa:

[www.faire-mobilitaet.de](http://www.faire-mobilitaet.de) | [www.fair-arbeiten.eu](http://www.fair-arbeiten.eu)

*Für Rückfragen zum Fall sind ansprechbar:*

### Edwin Atema

Niederländische gewerkschaftsnahe

Stiftung FNV-VNB:

Tel.: +31 651 610 350

E-Mail: [edwin.atema@fnv.nl](mailto:edwin.atema@fnv.nl)

### Michael Wahl

DGB-Projekt »Faire Mobilität«

Tel.: +49 170 576 20 35

E-Mail: [wahl@faire-mobilitaet.de](mailto:wahl@faire-mobilitaet.de)

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages