

# JEDER FÜR SICH

**Eigentlich sind die Lohn- und Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer in Deutschland durch Tarifverträge eindeutig geregelt. Eigentlich.**

Text | Jan Bergrath



**D**as deutsche Tarifvertragsgesetz, 1949 verfasst und 2006 letztmalig aktualisiert, umfasst 13 Paragraphen. Sie legen die rechtlichen Rahmenbedingungen für Tarifverhandlungen fest. Auf der einen Seite stehen die Arbeitgeber, in Verbänden zusammenschlossen, auf der anderen Seite die Arbeitnehmer, die einer Gewerkschaft beitreten.

Grundsätzlich regelt der Tarifvertrag alle Rechte und Pflichten dieser Vertragsparteien. Jeweils ein Manteltarifvertrag hält die allgemeinen Arbeitsbedingungen wie zum Beispiel die wöchentliche Arbeitszeit, die Höhe des Mehrarbeitszuschlags ab einer gewissen Stunde oder den Urlaubsanspruch fest, ein zusätzlicher Lohntarifvertrag vereinbart die Höhe des Entgelts. Nur wenige Großunternehmen, in der Logistik zum Beispiel Transthermos oder DHL, haben Haustarife.

In regelmäßigen Abständen, oft zwei Jahre, werden die Tarifverträge gekündigt, meist seitens der Gewerkschaft, die höhere Löhne

durchsetzen will. Dann folgt das immer gleiche Ritual: Beide Vorstellungen liegen weit auseinander. Es kommt nach Ablauf der sogenannten Friedenspflicht zu Warnstreiks, lenkt der Arbeitgeber nicht ein, zu längeren Streiks. Am Ende trifft man sich dann meist in der Mitte. Das kostet zwar Geld und Nerven, aber es geht nicht anders. Denn freiwillig zahlt niemand mehr Lohn.

Zwar verlieren die deutschen Gewerkschaften Mitglieder, aber sie verfügen nach wie vor über Macht und haben durchaus politischen Einfluss. Das trifft auch für die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ver.di, zu, die 2001 aus fünf Einzelgewerkschaften gegründet wurde. Mit rund 2,2 Millionen Mitgliedern ist sie nach der IG Metall im DGB die zweitgrößte Gewerkschaft. In Berlin sitzt die organisatorische Bundeszentrale, die tägliche Arbeit vor Ort übernehmen die Gewerkschaftssekretäre der neun Landesbezirke, in denen zum Teil auch zwei Bundesländer zusammengefasst sind.

Das Problem: ver.di kann sich nicht branchenübergreifend für seine Mitglieder einsetzen, Kindergärtnerinnen also nicht für Kraftfahrer kämpfen. Der Fachbereich 10, Postdienste, Speditionen und Logistik, entstand durch eine Fusion der für den Transportbereich zuständigen ÖTV und der Deutschen Postgewerkschaft DPG. Das hatte auch finanzielle Gründe: Die Postdienste haben traditionell viele Mitglieder, die reichlich Beiträge zahlen. Im Bereich Speditionen und Logistik machen Lkw-Fahrer gerade mal fünf Prozent aus. Im Grunde wird die Arbeit hier seit Gründung durch die Postdienste und andere Branchen quer subventioniert.

Mitschuld trägt hier einerseits die Struktur des deutschen Transportgewerbes. Bei rund 54 000 Betrieben gibt es nur etwa 2140 Unternehmen (vier Prozent) mit 50 und mehr Beschäftigten. Hier existieren teilweise gewerkschaftliche Strukturen mit Betriebsräten. Klar ist auch: Arbeitgeber versuchen schon immer, oft mit allen



**Warnstreiks der Gewerkschaftsmitglieder zählen zu den Mitteln des Arbeitskampfs.**

unsauberen Tricks, Betriebsräte und Tarifverträge zu verhindern. Andererseits stehen viele Fahrer selbst mit der Gewerkschaft auf Kriegsfuß. „Fahrer sind sehr individuell, haben eine hohe Verantwortung, fühlen sich unterwegs als ihr eigener Herr und sind nicht gerne in ein Kollektiv eingebunden“, beschreibt Werner Schäffer, 54, seit 2006 bei ver.di in Berlin,

nen wie Kraftverkehr Nagel. Hier holen die Gewerkschaftsmitglieder für alle anderen Fahrer die Kohle für das Feuer. Im Dezember 2009 war zuletzt der Landesbezirk Hessen erfolgreich. Nach Warnstreiks brachte eine medienwirksame Konvoifahrt unter dem Motto „Wir lassen uns nicht das Fell über die Ohren ziehen“ durch Frankfurt die Arbeitgeber schnell zum Einlenken.

In Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Bremen sind die Verhandlungen dagegen abgebrochen. Richtig schlimm ist die Situation in den neuen Bundesländern. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es gar keinen Manteltarifvertrag, in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gilt ein Manteltarifvertrag von 1996 in der sogenannten Nachwirkung. Entsprechend niedrig sind auch die dortigen Löhne, in Thüringen wird mittlerweile sogar zwischen Transport und die rund um das Opel-Werk in Eisenach streik anfällige Logistik unterschieden. Kein Wunder, dass viele arbeitswillige Fahrer aus dem Osten seit Jahren ihr Glück im Westen versuchen.

Regionale Tarifverträge sind sinnvoll, um in unterschiedlich starken Wirtschafts-

das Problem. „Für Lohn- und Tarifverhandlungen hat das erhebliche Konsequenzen.“

Es fehlt schlicht die personelle Macht, Forderungen durchzusetzen. Zwar erreicht ver.di in den turnusmäßigen Verhandlungen zumindest in einigen Landesbezirken immer wieder moderate Lohnerhöhungen (siehe Kasten auf Seite 18). Doch ein genauer Blick hinter die Kulissen verrät: Erreicht wird das meist nur durch gezielte Streikmaßnahmen bei großen systemrelevanten Logistikkonzern-

**ver.di fehlt es an Macht, bessere Arbeitsbedingungen für die Fahrer durchzusetzen**

**Nicht nur die täglichen Lenkzeiten sollten bezahlt werden.**



**Werner Schäffer, 54, Bundesfachgruppenleiter, ver.di Berlin**

„Immer dort, wo die Branche so wie im Transportgewerbe kleinst- und mittelständisch geprägt ist, wird es für uns als Gewerkschaft schwierig, die Beschäftigten zu erreichen.“



Ballungsräumen entsprechende Löhne zu definieren. So verdienen Fahrer traditionell in Baden-Württemberg mehr als in Niedersachsen. Die aktuelle Wirtschaftskrise, die gerade im Hochlohnland rund um die Automobil- und Maschinenbauregion für hohe Arbeitslosigkeit sorgt, relativiert das Verhältnis allerdings gerade. Im Transportgewerbe, und hier besonders im Fernverkehr, kommt aber ein entscheidender Faktor hinzu: Die Fahrer sind bundesweit unterwegs. Streng genommen gelten an einem Montagmorgen im Zentrallager also völlig verschiedene Arbeitsbedingungen.

Bis er 1992 von der ÖTV gekündigt wurde, galt der Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelfernverkehr, kurz BMT-Fern, als Grundlage. Er sah unter anderem eine monatliche Höchstarbeitszeit von 244 Stunden vor. Lange galt auch er in der Nachwirkung. Im Zuge der sich abzeichnenden Änderungen der Sozialvorschriften auf europäischer Ebene – der EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sowie der EU-Richtlinie 2002/15/EG über die Arbeitszeiten – sollte er erneuert



**Hans Pabst aus Gochsheim ist überzeugt, dass sich gut bezahlte Fahrer rentieren.**



**Die Bezahlung der Arbeits- und Bereitschaftszeit regelt der Manteltarif.**

Fotos | Jan Bergrath, Sven Böckmann (1), Ostessen-News (1), ver.di Hessen

werden. Das ist auf Bundesebene leider nicht gelungen. Denn die Landesarbeitgeberverbände und Landesbezirke von ver.di wollten ihre Autonomie behalten.

Im Gegensatz beispielweise zu den Niederlanden, wo eine starke Gewerkschaft mit einem Arbeitgeberverband verhandelt, ist im föderalen Deutschland auch die Gruppe der Arbeitgeber zersplittert. Die Konsequenz: Analog zum Paragraphen 21a des Arbeitszeitgesetzes wurden auch die Manteltarifverträge regional aktualisiert und haben damit den BMT-Fern in fast allen Bundesländern endgültig abgelöst. Grundsätzlich beziehen sich die Tarifverträge hinsichtlich der Arbeitszeit auf die durch die EU festgelegte 48-Stunden-Woche. Nur bei tariflich gebundenen

Unternehmen kann die Ausgleichszeit sechs statt üblicherweise vier Monate betragen.

In Bayern und Nordrhein-Westfalen beispielsweise werden einige Bereitschaftszeiten, also das Warten an der Rampe, mit 100 Prozent vergolten. Hier ist auch das Be- und Entladen durch den Fahrer als bezahlte Arbeitszeit definiert. Diese tarifvertragliche Einigung macht es überhaupt erst möglich, dass die grundsätzlich erlaubte Arbeitszeit inklusive der Lenkzeit von 208 Stunden im Monat um die Bereitschaftszeiten überschritten werden kann. So kommen nach wie vor „Schichtzeiten“, die es zwar offiziell nicht mehr gibt, von 13 bis 15 Stunden zusammen. Mit dem gravierenden Unterschied: Der eine Fahrer wartet sich vor dem Zentrallager

**Spediteure legen immer weniger Wert auf gute Fahrer und bezahlen unter Tarif**

ohne Gegenleistung einen Wolf, der andere verdient Geld dabei.

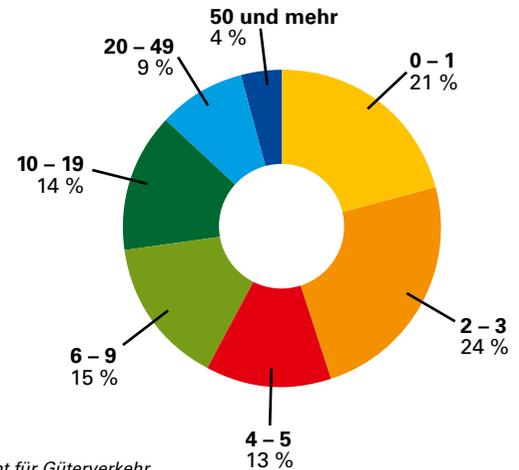
Denn im Grunde ist das alles graue Theorie: Rein rechtlich gesehen ist ein tarifgebundener Arbeitgeber nur verpflichtet, die Mitglieder der tarifgebundenen Gewerkschaft, hier ver.di, zu den vereinbarten Bedingungen zu beschäftigen. In der Regel gewährt er in dessen auch den Nichtmitgliedern die gleichen Bedingungen, da er sie, was durchaus eine nachdenkenswerte Begründung mit dop-

**Harald Jansen (li.) aus Niederrhein zahlt seinen Fahrern trotz Krise übertarifliche Löhne.**



**Unternehmensgrößen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nach Zahl der Beschäftigten**

Stand: November 2007



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

**Regionale Tarifverträge – Fachbereich Speditionen und Logistik 2010**

Tarifbezirk	gültig seit	gültig bis	Verhandlungsstand/Ergebnis
Baden-Württemberg	31.03.2008	30.04.2010	200 € Einmalzahlung (EZ), 4,1 % Erhöhung ab September 2008 und 2,7 % ab Oktober 2009, Laufzeit (LZ) 25 Monate
Südbaden	31.03.2008	30.04.2010	200 € EZ, 4,1 % ab September 2008 und 2,7 % ab Oktober 2009, LZ 25 Monate
Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt	30.04.2008	30.04.2010	4,5 % ab Mai 2008 und 4,5 % ab Mai 2009, LZ 24 Monate
Hamburg	30.04.2008	30.06.2010	4,1 % ab Juli 2008 und 2,9 % ab September 2009, Lohnstruktur Fahrer, LZ 26 Monate
Schleswig-Holstein	30.04.2008	30.06.2010	840 € EZ, 2,5 % ab September 2009, LZ 26 Monate
Bayern	30.09.2008	30.09.2010	150 € EZ, 2,0 % ab März 2009 und 2,5 % ab Februar 2010, LZ 24 Monate
NRW	30.04.2008	30.11.2010	2,0 % ab Mai 2009 und 2,5 % ab Mai 2010, Kraftfahrer 1,5 % ab Mai 2010, LZ 32 Monate
Niedersachsen	31.03.2008	31.12.2010	3,6 % ab Sep. 2008, 2,4 % ab Sep. 2009, LZ 27 Monate, Erhöhung EU-Geld auf 17,50 € + VL auf 30 €. Angriffe auf MTV abgewehrt
Berlin	31.07.2009	31.12.2010	2,2 % (mind. 36 €) ab Februar 2010, überproportionale Anhebung der Azubi-Vergütung, LZ 17 Monate
Brandenburg	31.07.2009	31.12.2010	2,2 % (mind. 36 €) ab Februar 2010, überproportionale Anhebung der Azubi-Vergütung, LZ 17 Monate
Hessen	01.07.2009	30.06.2011	2,35 % ab Januar 2010, Kraftfahrer 1,2 % Januar 2010, + 1,15 % ab Januar 2011, überproportionale Anhebung der Azubi-Vergütung, LZ 24 Monate
Saarland	31.05.2007		Verhandlungen 2007 unterbrochen, 2009 abgebrochen
Rheinland-Pfalz	31.03.2009		Personentransport abgeschlossen, Verhandlungen 2009 abgebrochen
Bremen	30.05.2009		Verhandlungen 2009 abgebrochen, Anfang 2010 Wiederaufnahme

Quelle: ver.di Fachbereich 10, Bundeszentrale Berlin

Jan Bergrath



## Harakiri

Die Entlohnung für Lkw-Fahrer in Deutschland ist im freien Fall. Laut den geltenden Tarifverträgen müssten Berufskraftfahrer oder Fahrer mit langer Erfahrung in den westlichen Bundesländern bei einer erlaubten durchschnittlichen Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche mindestens 2000 Euro brutto und mehr im Monat verdienen, im Osten, wo es nur alte Tarifverträge gibt, deutlich weniger. Glücklicherweise können deshalb Fahrer sein, die noch bei einem tarifgebundenen Transportunternehmen arbeiten oder einen Chef haben, der sogar übertariflich bezahlt.

Doch selbst große namhafte Unternehmen verlassen mittlerweile die Tarifbindung, um die Kosten zu drücken – und das geht bei identischen Fahrzeugkosten eben nur über die Löhne. Auf der anderen Seite hat die Gewerkschaft ver.di bei hoher Einzelkämpfermentalität vieler Trucker kaum Möglichkeiten, vernünftige Löhne und Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Das hat Konsequenzen: Wer heute als Fahrer einen Job sucht, ist froh, wenn er noch 1800 Euro angeboten bekommt – inklusive unbezahlter Nebentätigkeiten, sprich: Arbeits- und Bereitschaftszeiten von 13 bis 15 Stunden am Tag. Die Tendenz geht derzeit sogar Richtung 1400 bis 1600 Euro. Selbst für sittenwidrige Löhne von 1100 Euro nehmen Fahrer aus purer Existenzangst Jobs an – und kündigen alsbald wieder, sobald sie glauben, etwas Besseres gefunden zu haben. Mit Qualität an einem modernen Logistikstandort hat das nichts mehr zu tun. Zudem hat es Auswirkungen auf die dramatisch gesunkenen Frachtraten. Ladungen von Paris nach Düsseldorf für 250 Euro, von Düsseldorf nach Antwerpen für 220 Euro oder von Göttingen nach Köln für 220 Euro sind bei Kilometerkosten von einem Euro eigentlich nicht machbar – gefahren wird trotzdem. Bis zum wirtschaftlichen Selbstmord.

Schuld an dieser Misere sind nicht nur die oft zitierten Unternehmen aus Osteuropa, darunter laut BAG viele unter der Regie deutscher Speditionen. Schuld ist zum größten Teil der nach wie vor existierende brutale innerdeutsche Wettbewerb auf dem Rücken wehrloser Fahrer. Auf das Harakiri-Geschäftsgeschehen ihrer Arbeitgeber haben sie wenig Einfluss. Aber sie müssen endlich begreifen, dass sich an ihrer Situation langfristig nur etwas ändern wird, wenn sie sich für ein Prozent ihres Bruttolohns inklusive Rechtsschutz unter dem Dach der Gewerkschaft zu einer starken Gemeinschaft zusammenschließen.

Spiel. Zu vielen alten Fahrern stehen nach wie vor viel zu wenige junge Nachwuchskräfte gegenüber. Die verpflichtende Weiterbildung zum EU-Berufskraftfahrer wird den prognostizierten Fahrermangel weiter verschärfen. Der Markt wird für gute Fahrer entsprechend gute Löhne bieten. Spätestens dann wäre es an der Zeit, der Gewerkschaft beizutreten. Aber wahrscheinlich kämpft doch wieder jeder für sich selbst. ◀

peltem Boden ist, durch eine Schlechterstellung zum Eintritt in die Gewerkschaft motivieren würde. Harald Jansen aus Niederzier bezahlt alle seine Fahrer sogar übertariflich – um sich dauerhaft auf gute Leute verlassen zu können. Auch Spediteur Hans Ludwig (siehe Seite 34) zahlt wesentlich mehr.

Doch nur ein gewerkschaftlich organisierter Fahrer wiederum kann im Streitfall vor dem Arbeitsgericht, den dann der DGB-Rechtsschutz finanziert, gegen seinen Chef, der nicht tarifgebunden ist, teilweise tarifvertragliche Bedingungen einklagen. Doch Vorsicht: Wer beim Abladen auf Anweisung dieses Chefs den Tacho immer auf Pause stellt, kann auch später nicht beweisen, dass er tatsächlich gearbeitet hat.

Noch krasser sind die Unterschiede bei den Lohn tariffverträgen: Die Löhne sind in mehrere Gruppen gestaffelt. Neben dem Berufskraftfahrer, der nach wie vor nur wenige Cent mehr Stundenlohn verdient als ein ungelernter Fahrer, werden oft Fahrer mit langjähriger Erfahrung im Beruf gleichgestellt. Das sind mal fünf, mal sieben, mal 15 Jahre. Im Großen und Ganzen also ein schwer vergleichbares Tohuwabohu. FERNFAHRER hat, um überhaupt einen halbwegs realistischen Lohnvergleich zu ermöglichen, den aktuellen Höchstsatz herangezogen.

Doch in Wirklichkeit herrscht im deutschen Transportgewerbe Wildwest. Mehr und mehr Arbeitgeber verlassen die Tarifgemeinschaft. Sie sind zwar weiterhin im Arbeitgeberverband Mitglied und zahlen Beiträge, aber sie sind ohne Tarifbindung, kurz OT: Entsprechend machen sie mit ihren Fahrern Verträge, bei denen die vereinbarten Löhne und insbesondere jegliche Zuschläge im Grunde genommen reine freiwillige Leistungen sind – die jederzeit widerrufen werden können.

Das kann gut gehen wie bei Pabst Transporte in Gochsheim, mit 180 eigenen Lkw und 250 Fahrern einer der großen Frachtführer aus Bayern. Hans Pabst, 42, der geschäftsführende Gesellschafter, hat dabei einen hohen Qualitätsanspruch, den er seinen Kunden verkauft. Das kann auch er nur mit motivierten und zuverlässigen Fahrern. Entsprechend gut – jedenfalls im Vergleich zum Landestarif – zahlt er seinen Fahrern zwischen 2100 bis 2300 Euro im Monat, berechnet auf die 48-Stunden-Woche, die das Arbeitszeitgesetz vorgibt.

Doch Pabst steht unter anderem im Wettbewerb mit großen Lebensmittellogistikern, die bundesweit Fahrer für Monatspauschallöhne – inklusive Mehrarbeit sowie die sonntags, nachts und feiertags geleistete Arbeit – um 1500 Euro suchen und beschäftigen. Das sind die Firmen, die eine hohe Fahrerfluktuation haben – und hin und wieder einen Großkunden verlieren. Doch genau diese Firmen stehen schon in den Startlöchern, seit Edeka angekündigt hat, sich sukzessive von der eigenen Transportlogistik trennen zu wollen. Deren Fahrer, die im Werkverkehr bislang zu weitaus besseren Konditionen im Handelstarif gearbeitet haben, werden sich über kurz oder lang an die rauen Sitten im gewerblichen Güterkraftverkehr gewöhnen müssen. Es gibt allerdings positive Anzeichen, dass immer weniger Fahrer in manchen Regionen gewillt sind, diese schlechten Bedingungen zu akzeptieren.

ver.di-Mann Schäffer sieht deshalb etwas Hoffnung in der Zukunft – wenn die Konjunktur und damit der Transportmarkt tatsächlich wieder anziehen. Denn dann kommt zusätzlich auch der demografische Faktor ins

## Regionale Tariflöhne

Tarifbezirk	Stundenlohn <sup>1)</sup>	Monatslohn <sup>2)</sup>
Baden-Württemberg	12,88 € max. 215 h	2824 €
Bayern	11,04 € (bei 38,5 h)	1844 €
	Pauschallohn	2143 €
Berlin	11,63 €	1921 €
	25 % ab 38 bzw. 40 h	2553 €
Brandenburg	10,57 € (39 h)	1838 €
	25 % ab 40 h	2297 €
Bremen	10,36 € (40 h)	1795 €
	25 % ab 41. Stunde	2243 €
Hamburg	9,32 € (38 h)	1533 €
	25 % ab 39. Stunde	1987 €
Hessen	10,75 € (38 h)	1773 €
	25 % ab 39. Stunde	2208 €
Mecklenburg-Vorpommern	keine Tariflöhne	1400 - 1600 € <sup>3)</sup>
Niedersachsen	9,41 € (40 h)	1630 €
	25 % ab 41. Stunde	1955 €
Nordrhein-West.	10,62 € (40 h)	1840 €
	25 % ab 41. Stunde	2228 €
Rheinland-Pfalz	9,32 € (39 h)	1998 €
	25 % ab 40. Stunde	2036 €
Saarland	10,40 € (40 h)	1800 €
	25 % ab 41. Stunde	2250 €
Sachsen	6,03 € (40 h)	1043 €
	25 % ab 41. Stunde	1284 €
Sachsen-Anhalt	6,73 € (40 h)	1164 €
	25 % ab 41. Stunde	1433 €
Schleswig-Holstein	9,99 € (38,5 h)	1665 €
	25 % ab 39. Stunde	2151 €
Thüringen	6,66 € (40 h)	1152 €
	25 % ab 41 h	1418 €

<sup>1)</sup> Höchstsatz für Berufskraftfahrer bzw. Lkw-Fahrer mit mehrjähriger Berufserfahrung. <sup>2)</sup> berechnet auf den jeweiligen Stundenlohn mit Mehrarbeitszuschlägen bis 48 h/Woche, <sup>3)</sup> derzeit auf dem Markt bezahlte Löhne  
Quelle: ver.di Landesbezirke