

# Das gewollte Chaos

**In keinem anderen europäischen Land sind die Differenzen bei den Tarifverträgen und den Fahrerlöhnen so groß wie in Deutschland. Das hat jetzt schlimme Konsequenzen.**

Von Jan Bergrath (Text), Fotos: Jan Bergrath, Claudia Rempe, Bay Logistik

**W**enn ein Wirtschaftssystem, das seit Jahren auf der Ausnutzung eines großen Teils seiner Mitarbeiter beruht, durch Störung von außen aus dem Gleichgewicht gerät, dann droht dieses System über kurz oder lang zu kollabieren. Das gilt auch im Straßengüterverkehr. Die Störung kommt aus Brüssel und die deutsche Logistikbranche verhält sich so, als sei am 11. April ein Komet eingeschlagen.

Bestimmte Speditionen würden „die neue EU-Verordnung der Lenk- und Ruhezeiten zum Anlass nehmen, munter weiter an der Preisschraube zu drehen“, beklagt der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME). Die Dienstleister, so der Vorwurf, würden höhere Personalkosten und Bußgelder der auf 56 Stunden pro Woche gesenkten Lenkzeiten ins Feld führen. „Wenn jemand die Preise treibt, dann

der Staat“, kontert der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der auch gerne die Unflexibilität der neuen EU-Gesetze als Grund allen Übels geißelt. „Kein Transportunternehmen ist während der vergangenen Monate reich geworden.“

Die seit Wochen geführte Diskussion über steigende Personalkosten bildet die Wirklichkeit im Gewerbe jedoch nicht korrekt ab. Zwar gibt es

mittlerweile zarte Stimmen, dass man etwas am Image der Berufskraftfahrer und an den Fahrerlöhnen tun müsse. Auch mag richtig sein, dass ein Komplettladungs-Transporteur mit zehn Fernverkehrszügen und zwölf Fahrern allein durch die verkürzte Fahrerarbeitszeit, die neuen Lenk- und Ruhezeiten und den digitalen Tacho drei zusätzliche Lkw-Fahrer benötigt, die der Markt zu allem Übel derzeit nicht einmal hergibt.

Doch das jetzt entstandene Chaos ist zum Teil gewollt. Unterwegs nach morgen, so das Motto des BGL, verheddert sich das deutsche Transportgewerbe momentan heftig in der eigenen Vergangenheit. Fakt ist: Viele deutsche Fernfahrer haben seit Jahren ihren Chefs einen nicht unerheblichen Teil ihrer Arbeitszeit quasi geschenkt. Für Branchenkenner ist es kein Geheimnis, dass Fernfahrer nur





## Löhne für Fernfahrer in Deutschland\*)

Die Unterschiede sind groß. In Deutschland werden die Arbeits- und Einkommensbedingungen der großen Mehrheit der abhängig Beschäftigten durch Tarifverträge geregelt. Lkw-Fahrer im gewerblichen Transport werden von den Landesverbänden im Fachbereich 10 (Postdienste, Speditionen und Logistik) der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi vertreten. Gewerkschaftsmitglieder können über ihre Landesverbände Einblick in die für sie geltenden Mantel- und Lohn tarifverträge bekommen. Adressen im Internet unter: [www.psl.verdi.de/sul/landesbezirke](http://www.psl.verdi.de/sul/landesbezirke).

Tarifgebiet	Lohn tarifvertrag	Stundenlohn <sup>0</sup>	Monatslohn <sup>2)</sup>
Baden-Württemberg	seit Juli 2006	12,33/12,58	3.008,52/3.069,52
Bayern	seit Februar 2007	10,08/10,23	2.459,52/2.496,12
Berlin	seit April 2007 <sup>5)</sup>	10,60/10,96	2.568,40/2.674,24
Brandenburg	seit April 2007 <sup>5)</sup>	9,73/9,96	2.374,12/2.430,24
Hamburg	seit Januar 2007	9,02/10,05	2.200,88/2.452,20
Hessen	seit Oktober 2003	9,87/10,10	2.408,28/2.464,40
Mecklenburg-Vorpommern	keine Tarifbindung <sup>3)</sup>	keine	1.400–1.675 <sup>4)</sup>
Niedersachsen/Bremen	seit April 2007	8,68/8,87	2.117,92/2.164,28
Nordrhein-Westfalen	seit April 2005	9,96/10,31	2.430,24/2.515,64
Rheinland-Pfalz	seit März 2007	8,72/8,97	2.127,68/2.188,68
Saarland	seit Mai 2007	9,42/10,40	2.298,48/2.537,60
Sachsen	keine Tarifbindung <sup>3)</sup>	6,03	1.471,32
Sachsen-Anhalt	keine Tarifbindung <sup>3)</sup>	6,03	1.471,32
Schleswig-Holstein	seit Januar 2007	8,89/9,54	2.169,16/2.327,76
Thüringen	seit April 2004	6,14/6,66	1.498,16/1.625,04

<sup>0</sup> in Euro. <sup>1</sup> Bruttovergütung, jeweils niedrigste und höchste Klasse. Unterscheidung meist nach einfachen Kraftfahrern mit Lkw-Führerschein – je Tarifgebiet gibt es verschiedene Definitionen – und ausgebildeten Berufskraftfahrern oder Lkw-Fahrern mit mehrjähriger Berufserfahrung. <sup>2</sup> Richtwert einer Bruttomonatsvergütung, ausgerechnet auf maximal erlaubte 208 Arbeits- und 36 Bereitschaftsstunden, die allerdings nach vier bzw. sechs Monaten bei tarifgebundenen Unternehmen auf einen Durchschnitt von 48 Stunden ausgeglichen werden müssen. Nicht enthalten sind dabei unterschiedliche Zuschläge für Mehr- oder Nachtarbeit, die in Rheinland-Pfalz und im Saarland ab der 40. bzw. 41. Stunde, überwiegend aber nach der 174. Stunde und in der Regel mit 25 Prozent vergütet werden. <sup>3</sup> Regionale Entgelttarife in der Nachwirkung der Mantel tarifverträge aus Mitte der 90er Jahre. <sup>4</sup> Mit einigen mittelständischen Unternehmen nur Haustarife auf Monatsbasis. <sup>5</sup> Für Nahverkehr, Verhandlungen für Fernverkehr laufen

Die Transportunternehmen gehen unterschiedlich mit den neuen EU-Regeln um.



durch „Stundenkloppen“ einen Monatslohn erzielen, der für manchen Familienvater schon längst nicht mehr ausreicht. Die für die Verpflegung gedachten Spesen sind für viele Kollegen längst Teil des Einkommens, Lohnerhöhungen kennen sie nur aus der Zeitung.

Arbeitszeiten – nach der Definition der Richtlinie 2002/15/EG – von bis zu 300 Stunden im Monat sind immer noch keine Seltenheit. Der bislang auch von den Fahrern zwangsläufig akzeptierte Grund: Vom Unter-

nehmer vorgelegte Arbeitsverträge mit einem pauschalierten Bruttomonatslohn, bei dem, wie es so schön heißt, „jegli-

**In vielen Fällen haben Fahrer einen Teil ihrer Arbeitszeit praktisch verschenkt**

che Mehrarbeit abgegolten ist“ – also das Abladen bei Aldi oder die schnelle Sondertour, wenn

man sich eigentlich schon auf den freien Abend eingestellt hatte. Wem das nicht passte, der konnte gehen.

Zum Glück nicht überall. Seriöse Unternehmen wie die Tank- und Silospedition Bay (100 Lkw) in Waiblingen haben schon im August letzten Jahres begonnen, ihre Kunden „für eine mögliche Erhöhung der Preise zu sensibilisieren“, wie der junge Geschäftsführer Michael Schaaf sagt, der nun verstärkt den Kombinierten Verkehr nutzen will. Seinen



Der Logistiker Michael Schaaf warnt vor Lohnkürzungen.

## Vergleichslöhne in Deutschland\*)

Bei tariflichen Stundenlöhnen zwischen 6,03 Euro in Thüringen und 12,58 Euro in Baden-Württemberg lohnt sich bei anhaltendem Wirtschaftswachstum der Vergleich mit anderen Berufen. Das Tarifarchiv des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts in der Hans-Böckler-Stiftung ([www.boeckler.de](http://www.boeckler.de)) listet Bruttotarifvergütungen in über 200 Berufen auf. Zehn Beispiele, ausgerechnet auf rund 38 Wochenstunden:

Tätigkeit	Stundenlohn	Monatslohn
Arbeiter Druckindustrie/Ost	11,14	1.833
Abfüller im Einzelhandel/Nordrhein-Westfalen	9,82	1.601
Bäcker/Berlin-West	10,30	1.700
Dachdecker/West und Ost (ohne Bayern)	14,30	2.415
Elektroinstallateur/NRW	10,66	1.669
Facharbeiter Metallindustrie/Sachsen	11,60	1.918
Malergeselle/Mecklenburg-Vorpommern	12,09	2.094
Staplerfahrer Papierindustrie/Bayern	11,70	1.933
Schlosser Metallindustrie/Baden-Württemberg	12,58	1.915
Tankwart/Niedersachsen	9,27	1.566

<sup>0</sup> in Euro



Fahrern will er Lohnneinbußen ersparen. „Wer jetzt anfängt zu kürzen, macht einen Fehler.“

Doch genau das passiert. Permanent sind viele Transportunternehmen auf der Su-

### Klare Sache in Holland

**T**arifpartner auf Arbeitgeberseite in den Niederlanden sind die Verbände TLN und KNV, der Tarifvertrag CAO (Collectieve Arbeidsovereenkomst), der mit den beiden Gewerkschaften FNV und CNV geschlossen wird, gilt für alle Lkw-Fahrer. Es sind ausschließlich Verträge mit Stundenlohn, gestaffelt nach Erfahrungsjahren und Einsatzgebiet und unterteilt in Klassen von A (Anfänger) bis E (International), darin wiederum Stufen von 0 bis 6. Der Stundenlohn für die höchste Klasse E6 beträgt 16,59 Euro, das ergibt bei 244 Stunden 4.048 Euro brutto, ohne



**Trotz hoher Löhne fehlen in Holland rund 5500 Fahrer.**

Überstunden, für D5 15,23 Euro (3.716 Euro). Derzeit laufen Tarifverhandlungen, die Arbeitgeber bieten 2,5 % Lohnerhöhung, die Gewerkschaften fordern 3 %. Warnstreiks sind möglich.

Auch die Niederlande haben formal die 48-Stunden-Woche eingeführt. Allerdings wurde im Einklang zwischen Regierung, Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden eine nach dem Verständnis der Niederländer mögliche „Opting-out“-Klausel bis 2011 eingeführt, nach der die Fahrer 55 Stunden pro Woche arbeiten dürfen, um in einer Übergangszeit die Löhne anzupassen. Dagegen hat der BGL auf Grund von Wettbewerbsverzerrung protestiert. Das wiederum sieht man beim TLN gelassen. „Die niederländischen Transportunternehmer jammern nicht so viel wie die deutschen über die neuen Richtlinien“, sagt Verbandsprecher Rick Ohm. „Es geht ihnen im Moment glänzend und die meisten können die Mehrkosten auf die Preise umschlagen.“

che nach Lösungen, es der Wirtschaft auf dem Rücken der Fahrer noch billiger zu machen. Und es ist leider der Unwissenheit der Mehrzahl der deutschen Lkw-Fahrer über ihre tariflichen Rechte und der unüberschaubaren Komplexität der derzeit bestehenden länderbezogenen Mantel- und Lohnvertragverträge zu verdanken, dass die Arbeitgeber damit bislang noch durchkommen.

Rückblick: Bis 1992 gab es einen Bundesmanteltarif (BMT-F), der damals von der ÖTV, die 2001 in Verdi aufgegangen ist, gekündigt wurde, weil man Verbesserungen für die Fahrer verhandeln wollte. Doch zu einem Neuabschluss ist es nicht gekommen. In der Zwischenzeit ist es den meisten Landesbezirken von Verdi gelungen, mit den unterschiedlichen Landesverbänden der Arbeitgeber regionale Manteltarife (MTV) zu schließen. Der MTV regelt unter anderem die generellen Arbeits- und Urlaubszeiten und ist die Hülle, in der dann die Lohnvertragverträge verhandelt werden. Grundsätzlich müsste jeder tarifgebundene Arbeitgeber seinen Fahrern den MTV zur Einsicht geben.

In der größten europäischen Wirtschafts nation herrscht die Kleinstaaterei: In keinem anderen europäischen Land sind die nationalen Unterschiede bei den Fahrerlöhnen so groß wie in Deutschland. Im Saarland erhalten Fernfahrer laut Tarif

schon nach der 41. Stunde einen Zuschlag von 25 Prozent, in vielen anderen Tarifgebieten erst nach der 174. Stunde. Es gibt Verträge mit Stundenlöhnen und Monatslöhnen auf Stundenbasis. Entscheidend ist, dass bei derzeit geltenden Tarifverträgen die neue Arbeitszeitrichtlinie Bestandteil ist.

Aber es gibt auch zunehmend niedrige Pauschallöhne, die durch Prämiensysteme wieder auf tarifähnliches Niveau gehoben werden. In Mecklenburg-Vorpommern gibt

**Im Dschungel der einzelnen Tarife kennen sich nur wenige wirklich aus**

es nur Haustarife mit einigen wenigen Unternehmen, in drei ostdeutschen Ländern liegen die Verhandlungen seit Jahren auf Eis, die Löhne sind tief im Keller. An einer freiwilligen Erhöhung haben die Arbeitgeber kein Interesse, Verdi hat dort mangels Mitgliedern wenig Durchsetzungsvermögen.

Um die Sache vollends zu verwirren, haben viele Arbeitgeberverbände so genannte OT-Mitgliedschaften eingeführt. Da kann man nun als Firma Mitglied sein, ohne eine Tarifbindung einzugehen, der Verband funktioniert dann als Wirtschaftsverband mit Dienst-



**Auch der zunehmende Wettbewerb aus Osteuropa drückt deutsche Fahrerlöhne.**



**Im Osten Deutschlands sind die Löhne am niedrigsten.**

leistungsfunktionen und Beratungsstruktur, aber er fungiert damit nicht mehr als Tarifvertragspartei. „Es gibt mittlerweile eine Rechtsprechung aus



**Viele Fahrer zählen ihre Nettospesen längst zum Einkommen dazu.**





## Auf deutscher Platte

Es ist bekannt, dass deutsche und andere westeuropäische Transportunternehmen nach Osteuropa ausgeflagt sind, um sich bei den im Vergleich niedrigen Löhnen im Westen Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Aber auch Deutschland ist Billiglohnland – für die Dänen. Mitte der 90er Jahre konnte man dort im Monat bis zu 10.000 Mark verdienen, musste sich allerdings selbst versichern. Vor drei Jahren begann dann die Auswanderungswelle vor allem nach Schleswig-Holstein und



### Dänen bevorzugen Standorte in Deutschland.

Mecklenburg-Vorpommern. Der Lohnunterschied ist eklatant: Während Fahrer in Dänemark heute nach Tarif brutto bis zu 4.148 Euro (ohne Kilometergeld) verdienen können, werden sie „auf deutscher Platte“ faktisch bislang mit Pauschallöhnen von rund 2.000 Euro in Schleswig-Holstein und rund 1.400 bis 1.600 Euro in Mecklenburg-Vorpommern vergütet, wobei diese Zahl Richtung polnische Grenze auf 1.000 bis 1.100 Euro sinkt. Auch schwedische Unternehmen nutzen neuerdings den Standort Deutschland, um vor den nationalen hohen Löhnen zu flüchten. „Und das Absenkungsszenario bei den Löhnen geht immer weiter“, beklagt Verdi-Landessekretär Mario Klepp.



Im Hochlohnland Baden-Württemberg verdienen auch die Fahrer überdurchschnittlich gut.



Gewerkschafter Frank Günther (mi.) mit den Kollegen Dieter Mirowsky (li.) und Klaus Utess.

dem Bundesarbeitsgericht, die darauf hinweist, dass diese OT-Mitgliedschaften rechtlich nicht wirksam sind, je nachdem wie die Satzung des Arbeitgeber-

verbandes ist“, gibt Stephan Teuscher zu bedenken.

Bewusst haben die regionalen Arbeitgeber auch nicht ihre Dachorganisation, den

BGL, beauftragt, bei der tarifrechtlichen Umsetzung der neuen EU-Gesetze mit Verdi einen neuen BMT-F abzuschließen, sondern weiter auf

ANZEIGE



Leistungsstarke  
Thermoelektrik  
nur

119,-

UVP  
inkl. MwSt.



www.waeco.de/  
Aktion-Extrafrische

Gratis-Katalog „On the Road again“ 2007 anfordern per Internet oder **0180 5 60 23 23\***  
\*0,14 € pro Minute / 8.00–22.00 Uhr

### WAECO CoolFun AT-35

Jetzt zum Sonderpreis: Großvolumige Aktions-Kühlbox für 12/24 Volt! 35 Liter Inhalt, einsetzbar als Box und als Schrank, Flaschenluke im Deckel.

Fahrzeugspezifische Kühllösungen für viele Lkw-Typen › Kompressor-Kühlboxen  
Thermoelektrische Kühlboxen › Dachklimaanlage › Rückfahrvideo-systeme › Konsolen  
Sicherheits- und Komfortzubehör › Reiseküche › Mobile Stromversorgung

WAECO International GmbH Hollefeldstraße 63 D-48282 Emsdetten EV@waeco.de

**WAECO**  
mobile solutions



Landesebene verhandelt. All das ist oft schwierig: Allein in Niedersachsen haben die Verhandlungen so lange gedauert, weil dort auch noch die Bus- und Taxiunternehmer mitreden wollen. So ergibt sich eine völlig uneinheitliche Lohngruppenstruktur. Mal wird nach einfachem Kraftfahrer mit Führerschein und Berufskraftfahrer unterschieden, mal nach Berufsjahren in mehreren Stufen gestaffelt. Nur eins ist einheitlich: Ausbildung und Erfahrung machen sich bei der Bezahlung im Transportgewerbe finanziell kaum bemerkbar.

Auch das ist gewollt. Namhafte mittelständische Trans-

portlogistiker kritisieren, dass in einigen Tarifkommissionen sogar auf Präsidialebene Unternehmer sitzen, die einfach die Zeichen der Zeit nicht erkannt haben und mit dem Ausflag-

### Wenn Fahrer zu Einzelkämpfern werden, ist das nur im Sinne der Unternehmer

gen nach Osteuropa drohen, wenn es darum geht, in ihrem Betrieb einen Betriebsrat zu gründen. Besonders in einigen Bundesländern im Osten

herrscht marktwirtschaftlicher Wilder Westen. „Vor allem junge Leute knüppeln noch heute ohne Ende“, beklagt Verdi-Landessekretär Frank Günther aus Thüringen. „Die Spirale in einigen Unternehmen wird so weit angezogen, bis es quiekt. Mögliche Konsequenzen, zum Beispiel bei einem Unfall, bei dem vorsätzlich die erlaubte Lenkzeit überschritten wurde, werden ausgeblendet.“

Bewusst schüren manche Arbeitgeber die Einzelkämpfer- und Truckermentalität in ihrem Betrieb, was wiederum den Organisationsgrad innerhalb der Gewerkschaft klein und die legale Streikmöglichkeit gering



Wartezeit an der Rampe zählt laut EU zur Arbeitszeit.



In der Doppelwoche sind maximal 56, danach nur noch 34 Stunden Lenkzeit möglich.



Das Überwachen der Beladung eines Tankzuges zählt ebenfalls als Arbeitszeit.



Zunehmende Staus in Deutschland verkürzen faktisch die mögliche Lenkzeit.

### Komplizierte Worte

**A**mtsdeutsch will alle Eventualitäten möglichst in einen Satz fassen. So besagt Absatz 3 im Artikel 9 der Verordnung Nr. 561/2006 über die neuen Lenk- und Ruhezeiten: „Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.“ Kurz gesagt: Nach einem Urteil des EuGH (Rechtssache C-297/99) müssen Lkw-Fahrer ihre Anreise mit dem Pkw zum Lkw, wenn der nicht auf dem Betriebsgelände steht, als „sonstige Arbeitszeit“ vermerken. Das kann von BAG oder Polizei geprüft und gegebenenfalls geahndet werden.





Mit Zeitfenstern versuchen viele Verlager, unnötige Standzeiten zu vermeiden.



Es ist verboten, den Tacho zum Laden auf Pause zu stellen.



Viele Speditionen bilden wieder eigenen Nachwuchs aus.



Auch Baustellen verkürzen die Ausnutzung der Lenkzeit.

hält. Doch ohne Unterstützung der Fahrer sind die Gewerkschaftsvertreter aufgeschmissen. „Viele Fahrer glauben, die Gewerkschaft ist eine Versicherung“, sagt Günther. „Dabei ist sie eine Selbsthilfeorganisation von Kollegen, die ihre Situation verbessern wollen.“

Das ist dringend geboten, denn mittlerweile behaupten viele Arbeitgeber gegenüber ihrem Fahrpersonal immer häufiger, dass aufgrund der neuen Lenk- und Ruhezeiten sowie der Änderung des Arbeitszeitgesetzes nun weniger gezahlt werden müsse. Doch diese Behauptung ist falsch, wie Verdi in Berlin auf Anfrage eindeutig bestätigt. Denn dafür gibt es Tarifverträge oder einzelvertragliche Vereinbarungen, die sich meistens auf Tarifverträge beziehen.

Und das heißt im Klartext: Einer möglichen Forderung des Arbeitgebers nach Anpassung ihres Arbeitsvertrages müssen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zustimmen, wozu sie nicht verpflichtet sind. Einseitige Änderungskündigungen sind gerichtlich überprüfbar. Es lohnt sich also, bislang gehegte Ressentiments zu überdenken. Für Verdi-Mitglieder, denen Kürzungen ihrer Entlohnungen durch diese Neuregelungen angedroht werden, übernimmt Verdi die Rechtsberatung und den Rechtsschutz. ■



Die zeitlich nicht genau definierte Wartezeit auf Ladung ist Arbeitszeit.

## Interview



### Fünf Fragen an Stephan Teuscher, Bundestarifexperte von Verdi, Berlin

1. Im europäischen Vergleich gibt es kaum ein Land mit einem so großen nationalen Unterschied bei den Tariflöhnen für Lkw-Fahrer. Die Spanne bei 244 Stunden reicht von knapp 1500 Euro in Thüringen bis 3069 Euro in Baden-Württemberg. Woran liegt das?

„Die großen Lohnunterschiede zu Thüringen sind immer noch ein Überbleibsel der Wiedervereinigung, wo Arbeitgeber die Löhne nur langfristig angleichen wollten. Diese Angleichung ist aber nicht vollzogen worden. In Bundesländern, in denen die Fahrer gut organisiert sind und in denen eine regionale gute Auftragslage festzustellen ist, lassen sich bessere Tarife durchsetzen, weil die Arbeitgeber hier eine Auseinandersetzung fürchten.“

2. In einigen ostdeutschen Ländern gibt es schon seit Jahren keinen Tarifvertrag. Wird das durch die Arbeitgeberverbände verhindert?

„In Sachsen-Anhalt und in Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern sind die Tarifverträge schon vor Jahren gekündigt worden. Nach Verhandlungen mit den Arbeitgeberverbänden wurde schnell deutlich, dass ein Einvernehmen am Verhandlungstisch nicht möglich war. Neben dem Umstand, dass der Arbeitgeberverband hier kein Interesse an einem Tarifvertrag mit einem existenzsichernden Einkommen für Fahrer hat, fehlt es auch an gewerkschaftlicher Kraft, einen Tarifvertrag mit den Fahrern zu erzwingen. Dieser Zustand hat teilweise zu extrem niedrigen Löhnen geführt.“

3. Im Vergleich zu den Niederlanden erscheint Deutschland als Billiglohnland. Trotz hoher Personalkosten geht es der niederländischen Transportwirtschaft gut, höhere Löhne werden auf die Preise aufgeschlagen. Warum funktioniert das in Deutschland nicht?

„Das funktioniert auch in Deutschland, aber wie schon angedeutet, kein Arbeitgeber zahlt freiwillig mehr Lohn, denn das reduziert die Gewinne des Unternehmens. Hohe Löhne müssen durchgesetzt werden, dazu muss man als Gewerkschaft auch mit einer großen Zahl an Mitgliedern konfliktfähig sein, damit Tarifverhandlungen nicht zum kollektiven Betteln verkommen. Das wissen auch die Arbeitnehmer, in der Branche nimmt unsere Kraft zu.“

4. Die Mehrzahl der Arbeitsverträge deutscher Lkw-Fahrer basiert auf einem pauschalen Monatslohn, bei dem „jegliche Mehrarbeit“ abgegolten ist. Faktisch arbeiten viele dieser Fahrer bislang bis zu 300 Stunden im Monat oder mehr. Was machen diese Fahrer, wenn sie jetzt nur noch maximal 244 Stunden (inkl. Bereitschaftszeit) arbeiten dürfen? Auf welcher tarifrechtlichen Grundlage müssen sie eventuell mit Lohn einbußen rechnen?

„Auch wenn der Fahrer jetzt weniger Stunden arbeiten darf, bleibt das arbeitsvertraglich vereinbarte Einkommen erhalten. Eine Veränderung dieses Arbeitsvertrages kann im Einvernehmen mit dem Kraftfahrer erfolgen oder durch Kündigung. Kündigt ein Arbeitnehmer den Vertrag oder einzelne Bestandteile des Vertrages, sollte der Kraftfahrer sich beraten lassen und gegen die Kündigung rechtlich vorgehen. Gewerkschaftsmitglieder haben hierzu unseren Rechtsschutz.“

5. Unter welchen Voraussetzungen können sich Lkw-Fahrer gegen drohende Lohnkürzungen, die Arbeitgeber mit Verweis auf Produktivitätseinbußen durch die neuen EU-Gesetze begründen, wehren?

„Keinen neuen Arbeitsvertrag unterschreiben, dies auch mit den Kollegen abstimmen, Kontakt zur Gewerkschaft aufnehmen und, wenn man noch kein Gewerkschaftsmitglied ist, eintreten und sich beraten lassen. Die beste Gegenwehr ist immer noch, sich mit anderen zusammenzuschließen und gemeinsam zu handeln.“