

Löhne auf Berg- und Talfahrt

Arbeit: Die Stundenlöhne für Berufskraftfahrer variieren deutlich je nach Bundesland. Entscheidend für pauschale Verträge ist dabei, wie viele Stunden die Fahrer für ihr Geld arbeiten müssen.

Die Rechnung ist denkbar einfach: 1.300 geteilt durch 260 gibt fünf. Wobei die 1.300 Euro für den Bruttolohn von Lkw-Fahrern im Fernverkehr steht. Ein Gehalt, das immer noch von einigen Transportunternehmen in Deutschland gezahlt wird. Und das nicht nur in den neuen Bundesländern. 260 Stunden sind als Arbeitszeit in einem Monat möglich, wenn ein Unternehmer die Grenzen des Arbeitszeitgesetzes bis an den Rand der Legalität auslotet. Dann bleibt für den Fahrer unterm Strich ein Stundenlohn

von fünf Euro übrig. Brutto. Das läge sehr deutlich unter dem Mindestlohn von 8,50 Euro, der nach dem Willen der Großen Koalition frühestens bis 2015 in den Branchen eingeführt werden, in denen es keine allgemeinverbindlichen Tarife gibt – wie eben in der Transportwirtschaft.

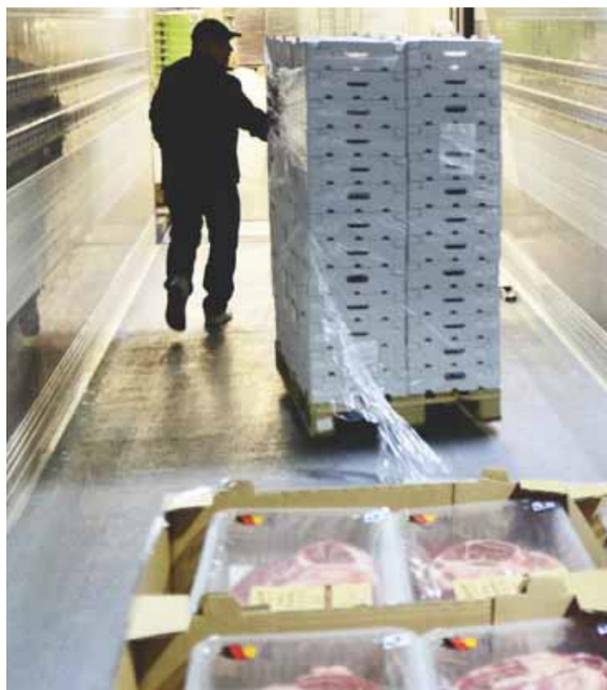
Nach einer Aufstellung des für Fahrer zuständigen Fachbereichs Postdienste, Speditionen und Logistik von Verdi gibt es in Deutschland vierzehn verschiedene Stundenlöhne für Berufskraftfahrer. Sie richten sich nach den Verdi-Landes-

bezirken, die im Wesentlichen mit den Bundesländern übereinstimmen. Zwei Ausreißer gibt es: Die höchsten Stundenlöhne werden in Baden-Württemberg bezahlt. Das hängt im Großraum Stuttgart mit der Industriedichte zusammen, entlang der Rheinschiene mit der Nähe zur Schweiz.

Dorthin zieht es schon seit Jahren deutsche Fahrer aufgrund der im Alpenland höheren Fahrerlöhne. Deutsche Firmen versuchen dort, den totalen Schwund durch Lohnanpassungen zu vermeiden. Auf der anderen Seite der Lohntabelle liegt Mecklenburg-Vorpommern. Dort gibt es noch nicht einmal einen aktuellen Manteltarifvertrag. Hinzu kommt, dass – je nach Bundesland unterschiedlich –, nur etwa 20 bis 30 Prozent der Transportunternehmen

aus dem sehr kleinteilig organisierten Gewerbe überhaupt tarifgebunden sind.

Die tariflichen Löhne für Fahrer steigen im Prinzip alle zwei Jahre um zwei bis drei Prozent, oft gesplittet in zwei Raten von anderthalb Prozent. Um sich die Problematik vor Augen zu führen, reicht es zu verstehen, dass den Verhandlungsführern von Verdi genau 33 Arbeitgeberverbände gegenüberstehen. Das erläutert der Berliner Verdi-Tarifexperte Stephan Teuscher in einem Vortrag, der nun in einem Buch erschienen ist (siehe Kasten). Darin beklagt er, dass die Satzungen dieser Arbeitgeberverbände eine sogenannte OT-Mitgliedschaft (ohne Tarifbindung) erlaube. Daraus erwächst laut Teuscher ein ernstzunehmendes Problem. Denn nur mit einer Tarifbindung von 50 Prozent ließe sich



Fotos: Berggrath

Fairer Lohn für gute Arbeit: Was angemessen ist, darüber verhandeln in der Regel alle zwei Jahre die Tarifparteien.

FLUCHT AUS DEN TARIFEN

Im Juli 2013 trafen sich namhafte Logistikexperten und Gewerkschaftsvertreter auf Einladung von Verdi zu einem Kongress. Darunter: Dirk Blesius (Kühne & Nagel), Martin Seidenberg (DHL), Axel Kühn (Schenker Deutschland), Ulrich Bönders (Verband VVWL), Prof. Christian Kille (Institut für angewandte Logistik der Hochschule Würzburg) sowie Andrea Kocsis, Stephan Teuscher und Mario Klepp von Verdi. Die Vorträge sind jetzt in einem Buch erschienen – und das bietet erheblichen Zündstoff, beschreibt es doch auch die Flucht der deutschen Transportunternehmen aus den Manteltarifen – mit gravierenden Folgen für den Wettbewerb über den Preis.

Logisch – Logistik!

Wandel und Zukunft einer Branche:
Arbeit | Tarife | Trends
114 Seiten | Hardcover | 2013 | 12,80 Euro
ISBN 978-3-89965-579-7



Protest-Stau

Rückblick: Herbst 1983, Warnstreik der Lkw-Fahrer. Sie blockieren die A 2 und fordern bessere Arbeitsbedingungen.

Bei den Tarifverhandlungen zwischen der Gewerkschaft ÖTV und dem Bundesverband des Güterfernverkehrs (BDF) sind 1983 die Fronten verhärtet. Die Zeit vergeht, doch Kompromisse bleiben aus. Die ÖTV fordert für die rund 50.000 Fernfahrer einen Nachtarbeitszuschlag von 30 Prozent, eine Verminderung der Wochenarbeitszeit von 57 auf 50 Stunden, zehn freie Tage im Monat, höhere Spesen sowie ein Be- und Entladeverbot. Die Arbeitgeber lehnen ab. Die Schlichtung scheitert, es folgen

Warnstreiks; die größten in der Geschichte des deutschen Transportgewerbes.

An der innerdeutschen Grenze bei Helmstedt versammeln sich rund 500 Fahrer, die Presse berichtet über deren Arbeitsbedingungen. Laut ÖTV beteiligen sich bundesweit rund 20.000 Fahrer an den Warnstreiks, die eine zweistellige Millionensumme verschlingen. Die Polizei beendet schließlich die knapp zehntägige Blockade der A 2. Einige Forderungen finden sich im neuen Manteltarifvertrag BMT-Fern wieder. jb



Foto: Archiv

Heute unvorstellbar: Vor 30 Jahren sorgten die deutschen Lkw-Fahrer mit ihren Aktionen für Stillstand.

Zwischen Taktik und Verständnis

Tarifpolitik: In fünf Bundesländern können die Beschäftigten in Postdiensten, Spedition und Logistik dieses Jahr auf mehr Geld hoffen. Verdi hat ein Plus von 5,5 Prozent empfohlen, was die Arbeitgeberverbände für übertrieben halten.

Als erstes Flächenland setzt sich Baden-Württemberg an den Verhandlungstisch, um über den neuen Flächentarifvertrag zu verhandeln. Die Tarifverträge sind hier bereits zum 31. März kündbar. Der letzte Abschluss (3,6 im ersten und nochmals 2,5 Prozent im zweiten Jahr) war im April 2012 abgeschlossen worden, mit einer Laufzeit von 24 Monaten in Nord-Württemberg und zwei Monaten länger in Südbaden. Zur Disposition steht jetzt die Laufzeit des Manteltarifvertrags, die Erhöhung der Gehälter, aber auch andere Vergünstigungen, wie etwa mehr Urlaubstage für die Beschäftigten.

Im Saarland kann der Vertrag zum 30. April gekündigt werden, in Nordrhein-Westfalen endet er am 31. Mai und in Bayern am 30. September 2014. Außerdem stehen laut Verdi mehrere bundesweite Haustarifverträge zur Disposition, etwa bei Federal Express und den DHL-Tochterunternehmen.

Der Verlauf der Tarifverhandlungen ist immer ähnlich. Der zuständige Verdi-Bundesfachbereichsvorstand (BFBV) empfiehlt den regionalen Tarif-

kommissionen eine bestimmte Forderung, und jeder Landesverband beschließt dann, welche eigenen Vorstellungen sie an die Arbeitgeber richten. Nicht zu hoch, nicht zu niedrig sollen diese sein, »verhandelbar«, sagt Verdi-Sprecher Jan Jurczyk. Dieses Jahr liegt die BFBV-Empfehlung bei 5,5 Prozent bei einer Laufzeit von zwölf Monaten. Sinn und Zweck sei, die einzelnen Landesforderungen zu harmonisieren, damit am Ende die Landestarifabschlüsse nicht zu weit auseinander liegen, sagt Jurczyk. Die 5,5 Prozent setzen sich zusammen aus einer angenommenen Preissteigerung von 1,9 Prozent, einer Produktivitätssteigerung (1,2 Prozent) und einer Umverteilungskomponente (2,4 Prozent). »Das sind nachvollziehbare Daten, die auf offiziellen Zahlen der Bundesregierung basieren«, sagt der Verdi-Sprecher.

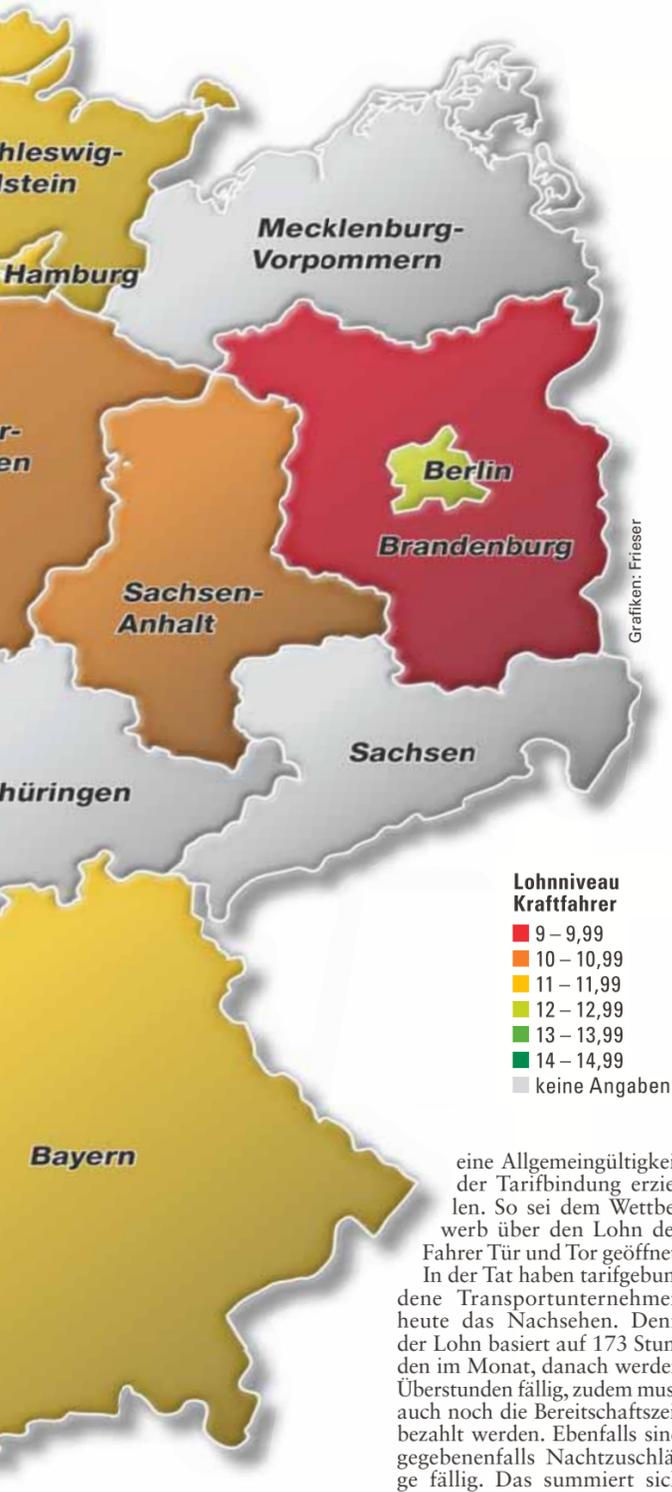
Das mit der Harmonisierung scheint zu klappen. Denn der Verdi-Landesverband Baden-Württemberg hat die Empfehlung von 5,5 Prozent übernommen. Die Höhe der Forderung begründet der Verdi-Bereichsleiter Baden-Württemberg, Erwin



Illustration: Fotolia

Wolf, mit der Inflationsrate, für die entsprechender Ausgleich gefordert werde, der gesteigerten Produktivität durch Rationalisierungsmaßnahmen und Arbeitsverdichtungen, von

der die Mitarbeiter ihren Anteil bekommen wollen. Auch »dass sich die Branche in Baden-Württemberg gut bis sehr gut erholt und entwickelt hat« spiegelt sich darin wieder. Für



eine Allgemeingültigkeit der Tarifbindung erzielen. So sei dem Wettbewerb über den Lohn der Fahrer Tür und Tor geöffnet. In der Tat haben tarifgebundene Transportunternehmen heute das Nachsehen. Denn der Lohn basiert auf 173 Stunden im Monat, danach werden Überstunden fällig, zudem muss auch noch die Bereitschaftszeit bezahlt werden. Ebenfalls sind gegebenenfalls Nachtzuschläge fällig. Das summiert sich

die Auszubildenden fordert Verdi 50 Euro mehr pro Monat und Jahr.

Auch der Bayrische Verband wird sich daran orientieren, wie dessen Sprecher Hans-Peter Konrad mitteilt. »Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist eine Zurückhaltung bei der Forderungshöhe nicht angebracht«, sagte Konrad auf Anfrage. So prognostizieren führende Wirtschaftsinstitute ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts um 1,8 Prozent für 2014 und eine Verbraucherpreissteigerung um 1,9 Prozent.

Der Arbeitgeberverband Spedition und Logistik (AVSL) Baden-Württemberg sieht die Marktlage anders. »In den Verhandlungen wird es auch darum gehen, wie hoch die einzelnen Punkte sind«, heißt es dort auf Nachfrage. Die Unternehmen könnten nur das weitergeben, was sie verdienen. Um herauszufinden, wie viel beim Mittelstand 2013 in der Kasse blieb, hat der Verband seine Mitglieder aufgefordert, die Zahlen der letzten vier Jahre zur Verfügung zu stellen,

»um dessen Entwicklung in den letzten Jahren zu kennen«, heißt es in einem Sondernewsletter. »Ihre Mithilfe ist wichtig, um einen Tarifabschluss zu erreichen, der den Interessen beider Vertragsparteien gerecht wird« und die Entwicklung von Konzernspeditionen und Mittelständlern einbezieht.

Was letztlich fair für alle ist, darüber werden sich die Stuttgarter Tarifpartner erstmals am 2. April unterhalten. »Alle Abschlüsse 2013 hatten eine Laufzeit von mindestens 24 Monaten. Was das jetzt für uns bedeutet, muss man sehen«, heißt es vom AVSL weiter. »Das ist für uns eine sehr, sehr hohe Hürde«, stellt dessen Verhandlungsführer Peter Bachmann auf Anfrage von **trans aktuell** klar.

Der Vizepräsident des AVSL will die anstehenden Tarifverhandlungen nicht als Signal für die anderen Bundesländer verstanden wissen. »Jeder Bezirk ist für sich selbst zuständig«, sagt er. Die Situation der ver-

tretenen Betriebe, insbesondere der mittelständischen Möbel- und Sammelgutspediteure sei »schwierig«. Er sieht das Bundesland beim Tarifabschluss Logistik »in einer Spitzenposition«, langfristig müsse man sich wieder mit den anderen Bundesländern annähern, um ein »Auseinanderdriften der Tarifbezirke zu verhindern«, fordert Bachmann.

»Das Wirtschaftswachstum ist stabil. Die Beschäftigten brauchen mehr Geld, damit die Kaufkraft erhalten bleibt. Dies gilt erst recht in einer Branche, die stark von einer stabilen Binnenkonjunktur profitiert«, sagte die stellvertretende Verdi-Vorsitzende Andrea Kocsis im Vorfeld der Verhandlungen.

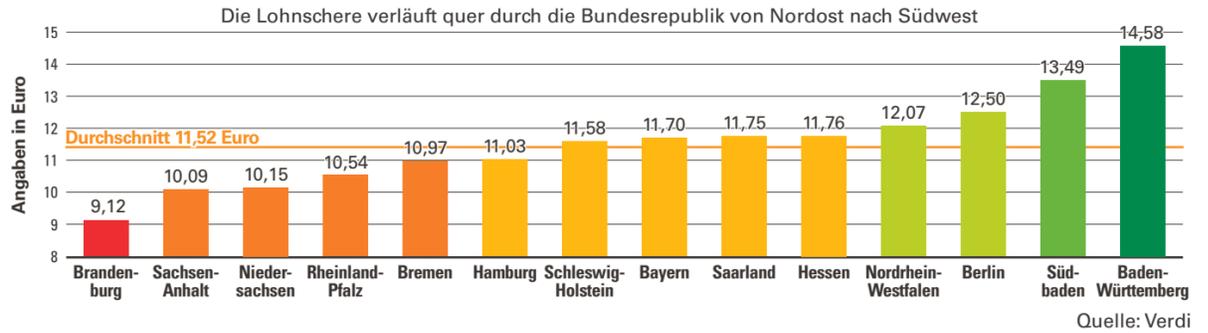
Einen Anhaltspunkt, wohin es gehen könnte, geben auch die Tarifabschlüsse, die Ende 2013 in der Logistik-Branche getätigt wurden. In Hessen stiegen die Löhne und Gehälter für Beschäftigte der Speditions- und Logistikbranche zum 1. Dezember 2013 um

Tarifpartner treffen sich am 2. April

DIE VERDI FACHGRUPPE

Die Verdi-Fachgruppe Speditionen, Logistik und Kurier-, Express-, Paketdienste vertritt nach eigenen Informationen die Interessen von 50.000 Mitglieder. Diese arbeiten in Speditions- und Logistikunternehmen, im Frachtmuschel, in Lagereien, im Gütertransport und in den Kurier-, Express- und Paketdiensten. Die Arbeitnehmer sind laut Verdi sowohl in global agierenden Unternehmen wie etwa DHL, Kühne + Nagel, Schenker, DPD und TNT als auch bei zahlreichen Mittelständlern beschäftigt.

DAS BEZAHLEN DIE UNTERNEHMEN IHREN FAHRERN



schnell zu monatlichen Löhnen von 2.400 Euro aufwärts, mit diversen Prämien sind auch Löhne bis 2.800 Euro bekannt.

Damit bekommt man auch heute noch gut motivierte Fahrer. Doch diese Löhne lassen sich in einem preisgetriebenen Markt nicht auf Dauer durchsetzen, zumal die osteuropäische Konkurrenz innerdeutsche Touren übernimmt. Volker Nuss aus Wörth beispielsweise hat bereits Touren an Firmen wie Waberer's aus Ungarn verloren, für 30 Euro pro Ladung, wie er sagt – und das, obwohl der Kunde bei ihm praktisch vor der Tür liegt. Auch Ullrich Bönders, Spediteur aus Krefeld und langjähriger Verhandlungsführer des Verband Verkehrs- und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL), sorgt sich in diesem harten Wettbewerb um sein Klientel: »Der kleine, ehrliche und fleißige Transportunternehmer hat heute kaum noch eine Chance.«

Das hat Auswirkungen auf die real gezahlten Löhne. So sind viele pauschale Arbeitsverträge der Transportbranche an der Grenze zur Legalität, wenn die Arbeitszeit mit dem bekannten Satz »jegliche Mehrarbeit ist abgegolten« erweitert wird. Und das bei einem Bruttomonatslohn, der bei den überwiegend kleinen und mittelständischen Frachtführern zwischen 1.800 und 2.300 Euro liegt.

Das verstößt gegen das sogenannte Transparenzgebot nach Paragraph 307, Abs.1, Satz 2 des



Gesucht, aber doch oft unterbezahlt: Noch wirkt sich der demografische Wandel nicht aufs Lohnniveau aus.

Bürgerlichen Gesetzbuchs: Es ist die Pflicht eines Vertragspartners, der Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) als Teil eines Vertrags verwendet, die Vertragsklauseln klar und verständlich zu bestimmen.

Wer glaubt, der Fahrer sei selber schuld, wenn er das unterschreibt, befindet sich übrigens auf dem Holzweg. Auch wenn er es aus Unwissenheit über seine Arbeits- und Tarifrrechte meistens tut.

Seit 2006 gilt in Deutschland Paragraph 21a des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG). Er besagt, dass im Mittel von vier Monaten die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten darf. In einem Musterarbeitsvertrag, den etwa der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) im Internet

zum Herunterladen anbietet, ist er Teil der Bestimmung der vereinbarten Arbeitszeit. Die summiert sich im Monatsmittel auf 208 Stunden. Dazu muss noch die Bereitschaftszeit bezahlt werden. Kein Wunder, dass kaum ein Betrieb diesen neuen Mustervertrag anwendet – obwohl er dann die Möglichkeit hätte, den sogenannten Freizeitausgleich auf sechs Monate zu verlängern. Auch der GVN lässt stattdessen immer öfter die OT-Mitgliedschaft zu.

Drei langjährige Fahrer eines OT-Mitgliedbetriebs des GVN sind erst im Februar vor dem Landesarbeitsgericht in Hannover mit ihrer nachträglichen Klage zu Bezahlung von Überstunden gescheitert. Zum einen, weil sie diese Zeiten nicht nachweisen konnten. Dazu hätten

sie ihre Arbeitszeit mit dem Digitalen Tachografen dokumentieren müssen. Gescheitert sind die Fahrer aber auch aus einem anderen Grund: Da sie keine eindeutig definierte tarifliche Grundlage in ihrem Arbeitsvertrag hatten, tritt nach einem Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 18. April 2012 (AZ: 5 AZR 195/11) die betriebsübliche Arbeitszeit in Kraft. Und die darf die Vorgabe des Paragraphen 21a, ArbZG definitiv nicht überschreiten. Es gibt also keine Möglichkeit mehr, legal Überstunden zu machen.

Da diese Fahrer allerdings auch den Freizeitausgleich, der ihnen laut Gesetz zusteht, nicht genommen haben – und das zuständige Amt für Arbeitsschutz diesen Punkt nicht moniert hat –, ergibt sich bei einem Bruttomonatslohn von 2.100 Euro bei rund 260 Stunden ein Stundenlohn von 8,07 Euro. Auch das liegt immer noch unter dem Mindestlohn. Eine Rechnung, bei der die drei Fahrer diese Firma am Ende lieber verlassen haben.

Jan Bergrath



120 Jahre Innovation

Noch einfacher und effizienter. Neu: 40' S.CF SLIDING BOGIE.

2,9 Prozent, ab dem 1. Oktober 2014 kommen 2,2 Prozent hinzu. Die Auszubildenden erhalten pro Jahr zwischen 660 und 770 Euro mehr Geld. In Rheinland-Pfalz gab es ab September 2013 2,9 Prozent mehr, und für das Folgejahr 2,2 Prozent. Azubis bekommen monatlich 70 Euro mehr aufs Konto. In Niedersachsen stiegen die Gehälter im vergangenen Sommer in zwei Stufen um 3,1 und 2,6 Prozent. Für Azubis gibt es ein Plus von 30, 40 und 50 Euro pro Monat für das 1., 2. und 3. Ausbildungsjahr.

Claudia Wild

Alles.Könnner.

Fahren sie immer mit optimaler Lastverteilung und be- und entladen sie 20' Container heckbündig.



Containerchassis S.CF mit Sliding Bogie: für maximale Flexibilität in 40' oder 45' Ausführung – just more.

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001