

Fragen an:

Jan Jurczyk ist seit 2002 Pressesprecher der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi in der Bundesverwaltung in Berlin.

Im September gab es im Bundesverkehrsministerium (BMVI) eine

Anhörung zum Thema regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (RwRz). Warum steht Verdi diesbezüglich nicht im Dialog mit dem BMVI?

Jurczyk: Verdi ist in den meisten Fällen als Sozialpartner in den Dialog mit dem BMVI eingebunden – in diesem konkreten Fall zur RwRz jedoch nicht. Warum, entzieht sich unserer Kenntnis. Ungeachtet dessen hat die Entwicklung in Frankreich und Belgien die Diskussion in der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) und den Mitgliedsgewerkschaften stark vorangetrieben. Verdi steht in dieser Frage seit einiger Zeit im Austausch mit den deutschen Vertretern im Verkehrsausschuss TRAN des Europäischen Parlaments.

Wie ist die grundsätzliche Haltung von Verdi zur RwRz?

Jurczyk: Wir begrüßen die Empfehlung an die Bundesregierung. Bisher lag unsere Lobbyarbeit zur RwRz überwiegend auf europäischer Ebene. Angesichts der jüngsten Entwicklung in Deutschland werden wir diese Aktivitäten jetzt verstärkt auf die nationale Ebene ausweiten. Wir streben in jedem Fall eine verschärfende Regelung zu den RwRz mit Sanktionen bei Nichteinhaltung an. Eine europäische Lösung wäre allerdings in jedem Fall besser, weil sich das Problem ansonsten nur verlagert.

Mit welchen Maßnahmen will sich Verdi dafür einsetzen, dass es, abhängig von einer Entscheidung in Brüssel, zu einer nationalen Gesetzgebung kommt?

Jurczyk: Eine Empfehlung wurde auch vom Bundesrat verabschiedet. In der Folge ist die Bundesregierung in ihrer eigenen Erklärung zur Stellungnahme des Bundesrats wieder etwas zurückgerudert. Sie will sich nun dafür einsetzen, dass „in absehbarer Zeit“ auf EU-Ebene eine Regelung getroffen wird und erst dann, wenn sich dort nichts bewegt, eine nationale Regelung in den Blick nehmen. Der Schwerpunkt unserer Lobbyarbeit wird in den kommenden Wochen darauf liegen, auf eine konsequente nationale Regelung zu drängen.



Quelle | Verdi



DER EKLAT

Mehr Lohn gibt es in Bayern nur für die Beschäftigten der Speditionen, die im Verband LBS organisiert sind. Alle anderen gehen leer aus.

Text | Jan Bergrath

Die Verdi-Pressemeldung geht am 10. Dezember raus und sie enthält eine dicke Überraschung. „Der Landesfachbereich von Verdi in Bayern konnte am 08.12.2014 in der 3. Verhandlungsrunde ein sehr gutes Tarifergebnis für das bayerische Speditions-, Transport- und KEP-Gewerbe erzielen“, heißt es zunächst aus München. „Die Löhne und Gehälter steigen zum 01.01.2015 um 2,8 Prozent und zum 01.01.2016 um weitere 2,4 Prozent. Für die Monate Oktober bis Dezember 2014 gibt es eine Einmalzahlung von 120 Euro.“ Dann der Eklat: Dieser positive Abschluss gilt nur für die Beschäftigten der bayrischen Speditionen, die im Verband LBS organisiert sind. Die Fahrer der Unternehmen, die dem Landesverband Bayerischer

Transport- und Logistikunternehmen (LBT) angeschlossen sind, gehen in dieser Tarifrunde diesmal leer aus.

Alle zwei Jahre gibt es – wie in anderen Branchen auch – in der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft dasselbe Ritual: Die Arbeitnehmer wollen mehr Lohn, die Arbeitgeber wollen nicht mehr bezahlen. Also kommt es zu Warnstreiks. Das ist ein legales Mittel im Arbeitskampf. Beschäftigte müssen keine arbeitsrechtlichen Konsequenzen fürchten. Ende November 2014 wird bei Schäflein, bei Trans-O-Flex, bei Stute, bei DHL und bei DPD gestreikt. Auch in Aschaffenburg beteiligen sich die Mitglieder der Betriebsgruppe Kraftfahrerkreis Aschaffenburg-Miltenberg um ihren engagierten 1. Vorsitzenden Lars Kretschmann (siehe Seite 12). Bei DPD blei-

ben von rund 115.000 Paketen etwa 50.000 liegen, die Lkw der nächtlichen festen Linien fahren zum Teil mit leeren Brücken wieder ab. „Fast alle Lagerleute haben sich beteiligt“, erzählt Ibrahim Veziroplu, der Betriebsratsvorsitzende von DPD in Aschaffenburg. Das ist das erste Dilemma dieser Tarifrunde – und das nicht nur in Bayern. „Es streiken vor allem die Lagermitarbeiter, die in den Speditionen und großen Standorten der Logistikkonzerne bei Verdi organisiert sind“, sagt Kretschmann. „Die Lkw-Fahrer, die vom Streik betroffen sind, erklären sich immerhin solidarisch. Denn sie profitieren von unseren Streikaktionen.“

Das ist diesmal aber nur bedingt richtig. In der letzten Verhandlungsrunde scheitern die Gespräche von Verdi mit den Vertretern des LBT. „Der Arbeitgeberverband LBT hätte für die Fahrer die gleichen Lohnerhöhungen wie für alle anderen Beschäftigten angeboten – wenn Verdi bereit gewesen wäre, Wartezeiten der Fahrer zum Beispiel bei den Lagern des Einzelhandels statt mit 100 Prozent nur noch mit 70 Prozent bezahlt zu bekommen und bei den Bereitschaftszeiten eine Absenkung der Löhne von 70 Prozent auf 50 Prozent zu akzeptieren“, berichtet Anton Hirtreiter, Fachbereichsleiter Speditionen, Postdienste und Logistik bei Verdi in Bayern. „Das hätte für die Kraftfahrer massive Lohneinbußen zur Folge gehabt. Das war mit uns nicht zu machen. Daraufhin hat der LBT die

Verhandlungen verlassen. Und vor 2016 werden wir auch keine neuen aufnehmen.“

Damit gilt nun weiterhin der Manteltarifvertrag vom Oktober 2012, der pauschale Fahrerlohn (für 238 Stunden im Monat inklusive Bereitschaftszeit) bleibt bei 2.654 Euro eingefroren. Dieser Lohn steht jedoch prinzipiell nur den Fahrern zu, die Mitglied bei Verdi sind (siehe Recht Aktuell, Seite 8).

Die wirtschaftliche Realität zeigt, wie wenig diese Ländertarifabschlüsse überhaupt noch mit der Branchenpraxis zu tun haben. Etwa 8.400 Transportunternehmen gibt es laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Bayern, 1.600 davon sind Mitglied im LBT. Letzterer gestattet immer mehr Unternehmen die OT-Mitgliedschaft, das heißt: ohne Tarifbindung. Und hier sind pauschale Monatslöhne von 1.900 bis 2.200 Euro die Regel. Der große Knackpunkt: Während also Fahrer von LBT-Mitgliedern die Warte- und Bereitschaftszeit bezahlt bekommen, ist die Mehrzahl der bayrischen – wie auch der Fahrer aus anderen Bundesländern – ohne diesen Schutz. Immer öfter erreichen FERNFAHRER Briefe und E-Mails von Fahrern, die sich darüber beklagen, 30 bis 50 Stunden im Monat über die erlaubten 208 Stunden hinaus unbezahlt zu arbeiten. „Diese Fahrer sind selber schuld“, betont Hirtreiter, „denn sie können sich nur erfolgreich gegen ihre Ausbeutung wehren, wenn sie sich endlich besser organisieren.“

Laut Hirtreiter wollen erste LBT-Mitglieder bereits in den LBS wechseln – um Fahrer besser zu bezahlen. Wie der LBT um seinen Präsidenten Hans Wormser (siehe Seite 44)

„Die Fahrer müssen sich endlich besser organisieren“

wiederum erklärt, ist das bayrische Transportgewerbe durch eine rückgängige Wirtschaftsleistung, stark wachsenden Druck durch osteuropäische Transportlogistikunternehmen sowie nach wie vor große Probleme durch die überlastete Verkehrsinfrastruktur bei Umsatzrenditen von einem Prozent finanziell am Boden angekommen. „Eine tragbare tarifliche Lösung mit Verdi konnte leider nicht gefunden werden“, bedauert Wormser. Gerade Logistikkonzerne würden massiv die Preise drücken. „Wenn uns unsere Kollegen aus dem LBS bessere Frachten zahlen, dann

können wir uns auch bessere Löhne leisten.“ Und Wolfgang Anwander, Verhandlungsführer des LBT, beklagt die stark gesunkene Produktivität der Lkw-gesellschaft an den Rampen des Einzelhandels – durch die vielen Wartezeiten. „Verdi könnte sich beim Handel endlich dafür einsetzen, dass unsere Fahrer dort nicht als billige Arbeitskräfte missbraucht werden.“

Doch vor allem das Preisdumping der Billigfrächter aus Osteuropa setzt den bayrischen Unternehmen mächtig zu. Und so fordert Wormser nicht nur die Politik in Berlin auf, endlich gegen die Unternehmen einzuschreiten, die ihre Fahrer wochenlang auf Tour schicken und dabei munter Kabotage betreiben. Sein Aufruf, beim aktuellen Streitthema „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ endlich tätig zu werden, richtet sich auch an den Sozialpartner Verdi in Berlin. Dort ist die Botschaft nun offenbar angekommen, wie das Interview mit Jan Jurczyk zeigt. Allerdings ist im BMVI auf Arbeitsebene nichts von derartigen Verdi-Aktivitäten bekannt. ◀



Streikführer beim DPD: Ibrahim Veziroplu (l.), Lars Kretschmann und Patrick Gerson.