



Offergeld ist ein Beispiel für ein tarifgebundenes Unternehmen in Nordrhein-Westfalen.

Fotos | Jan Bergrath, Haus des Rechts

SCHLEIERHAFT

Nur wer als Fahrer Mitglied bei der Gewerkschaft Verdi ist, hat Anspruch auf den Segen eines Manteltarifvertrags. Das ist vielfach unbekannt.

Text | Jan Bergrath

Tarifverträge für Lkw-Fahrer gibt es vor allem im Westen Deutschlands. Der aktuelle Manteltarifvertrag (MTV) zwischen der Gewerkschaft Verdi und dem Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) zum Beispiel wurde im August 2013 unterschrieben. Er regelt, was Fahrer leisten dürfen.

Hier ein paar Auszüge: Die monatliche Grundarbeitszeit beträgt 208 Stunden. Arbeitszeit und Bereitschaftszeit dürfen zusammen 244 Stunden nicht überschreiten. Die Bereitschaftszeit ist mit 100 Prozent zu vergüten. Erlaubt sind 48 Stunden Arbeit pro Woche im Mittel von vier Monaten. 60 Stunden Arbeit pro Woche sind möglich, allerdings nur in der Sechs-Tage-Woche, die Umrechnung auf zwölf Stunden Arbeit am Tag

in einer Fünf-Tage-Woche (Montag bis Freitag) dagegen nicht. Nur bei Arbeitsbereitschaft oder regelmäßigem Bereitschaftsdienst kann sie gemäß § 7 Abs. 1a, Arbeitszeitgesetz (ArbZG) auch über zehn Stunden hinaus bis auf zwölf Stunden verlängert werden. Doch der Paragraph 21a des ArbZG gestattet es den tarifgebundenen Transportunternehmen, den Zeitausgleich auf 48 Stunden pro Woche innerhalb von sechs Monaten zu gewähren – sonst muss er in vier Monaten erfolgen. Ein Wettbewerbsvorteil, der aber nur zum Tragen kommt, wenn auch alle anderen Punkte des MTV eingehalten werden, also auch die vereinbarten Lohnerhöhungen.

Und damit zum Geld: Laut Lohnvertrag in NRW verdient ein Kraftfahrer (Lohn-

gruppe vier) bei einer 40-Stunden-Woche 2052,45 Euro, ab Juli 2015 dann 2.113,23 Euro. Alle anderen Zeiten (maximal acht Stunden pro Woche) kommen noch oben drauf. Das sind derzeit umgerechnet 410, 48 Euro im Monat. Auch die Nachtarbeit wird gesondert bezahlt.

Klingt kompliziert – und ist es teilweise auch. „Vielen Lkw-Fahrern sind die Bedingungen aus den Tarifverträgen immer noch schleierhaft“, sagt Harry Binhammer, Fachanwalt für Arbeitsrecht aus Heilbronn. Zusammen mit dem FERNFAHRER bereitet er in lockerer Folge die wichtigsten Fragen zu diesem Themenkomplex auf. „Der Fahrer sollte sich darauf verlassen können, dass ein Tarifvertrag seine Rechte besser beachtet und ihn schützt, während er ansonsten dem Arbeitgeber alleine ausgeliefert sein kann und die Unkenntnis oder schwache Verhandlungsposition leider von einigen schwarzen Schafen des Gewerbes auch ausgenutzt wird“, erklärt Binhammer.

Anders als etwa in den Niederlanden gibt es für die deutsche Transport- und Logistikbranche keinen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag – der würde für alle Fahrer gelten, egal, ob sie in der Gewerkschaft sind oder nicht. „So gilt ein Tarifvertrag nur zwischen den Tarifparteien. Nicht nur der Unternehmer muss tarifgebunden sein, der Fahrer muss auch Mitglied in Verdi sein“, erläutert der Anwalt.

Der Arbeitsvertrag zwischen dem Transportunternehmen und dem Fahrer ist dann allerdings das entscheidende Dokument. Die Arbeitgeberverbände, zumindest in den westdeutschen Bundesländern, bieten ihren Mitgliedern korrekte Musterarbeitsverträge zum Download an. Leider werden sie immer seltener genutzt, denn die Verbände gestatten eine sogenannte OT-Mitgliedschaft. Oftmals erhalten Fahrer deswegen eine eigenwillige rechtliche Konstruktion zur Unterschrift.

Eine böse Falle ist der beliebte Satz: Es gelten die tariflichen Bedingungen. Das erweckt den Eindruck, dass der Fahrer tarifliche Rechte in Anspruch nehmen kann. „Ein Arbeitsvertrag muss konkret den Tarifvertrag benennen, auf den er sich bezieht“, gibt Binhammer zu bedenken, „sonst ist dieser Satz wertlos. Dann gelten wieder die gesetzlichen Bestimmungen oder der Arbeitsvertrag.“ ◀



Harry Binhammer ist Anwalt für Arbeitsrecht im Haus des Rechts in Heilbronn.