

LOHN NACH GUTDÜNKEN

Text | Jan Bergrath

Turnusmäßig steigen die Tariflöhne im Transportgewerbe. Doch das Beispiel Bayern zeigt: Viele Fahrer haben nichts davon.

Erfolg in Bayern: „Die bayerische Speditions-, Transport- und Logistikbranche ist für die nächsten 21 Monate befriedet“, erklärte Anton Hirtreiter, Verhandlungsführer des Verdi-Landesbezirks Bayern, Anfang Dezember 2010. „Intensive Tarifverhandlungen zwischen Verdi und den Arbeitgeberverbänden LBS und LBT verhinderten Warnstreiks- und Streikaktionen. Am Ende wurde ein Verhandlungsergebnis über 4,1 Prozent mehr Lohn und 300 Euro Einmalzahlungen erzielt. Dieses Ergebnis kann sich in der Branche bundesweit sehen lassen.“ Darüber hinaus sei es gelungen, die Forderungen der Arbeitgeber nach einer Arbeitszeiterhöhung auf 40 Wochenstunden ohne entsprechenden Lohnausgleich abzuwehren.

In der Regel gibt es alle zwei Jahre neue Tarifverhandlungen zwischen den Landesbezirken der Gewerkschaft Verdi und den zuständigen Arbeitgeberverbänden. Vor Bayern hat man sich 2010 bereits in einigen anderen Bundesländern geeinigt: In Hamburg steigt der Bruttolohn um 1,6 Prozent ab 1.1.2011 und 2,1 Prozent ab 1.1.2012; in Schleswig-Holstein gibt es zum 1.1.2011 eine Erhöhung der Entgelte in allen Entgeltgruppen um ins-

gesamt 60 Euro in zwei Stufen, zum 1.1.2011 um 25 Euro und zum 1.3.2012 um 35 Euro; in Baden-Württemberg waren es 2,1 Prozent ab Oktober 2010 sowie je 300 Euro Einmalzahlung im August 2010 und 2011 – Flächentarifverträge, die im ganzen Bundesland gelten. In Bayern – im wirtschaftlichen starken Großraum München –, aber auch im konjunkturschwachen Grenzbezirk nach Thüringen oder Tschechien.

In der Theorie hört sich die Nachricht gut an. Für die Verdi-Landesbezirke in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Berlin und Brandenburg, wo die Tarifverträge seit Ende 2010 gekündigt sind, gilt der bayerische Abschluss bereits als positive Richtschnur für die eigenen Verhandlungen. Doch was kommt von der erzielten Lohnerhöhung in der Praxis tatsächlich beim Lkw-Fahrer an? Nicht viel, wenn man sich die Realbedingungen in Bayern näher ansieht. „Wir haben etwa 90 000 Beschäftigte in unserer Branche“, so Verdi Fachsekretär Hans-Peter Konrad, „rund 45 000 davon sind tarifgebunden. Wie viele davon Fahrer sind, können wir nicht sagen.“

Allein das bedarf einer Erklärung: Zu den Beschäftigten der Speditions-, Transport- und Logistikbran-

che Bayerns gehören Mittelständler, vor allem aber auch große systemrelevante Logistikkonzerne. Deren Mitarbeiter, darunter der gesamte Lagerbereich, sind traditionell stark gewerkschaftlich vertreten. Auf viele Lkw-Fahrer kann Verdi bei einem Organisations-

Wolfgang Anwander, Transportunternehmer, 6 Lkw, Rohrdorf

„Es gibt leider immer noch zu viel Frachtraum in Deutschland und die Pleitewelle ist noch nicht vorbei. Gerade viele mittelständische Unternehmen sind in den letzten Jahren finanziell an ihre Substanz gegangen.“



grad von gerade mal drei bis fünf Prozent aber kaum zählen – sie profitieren nur vom Streikpotenzial der Riesen wie Schenker, DHL oder Kraftverkehr Nagel.

Grundsätzlich gilt nach dem deutschen Tarifrecht jedoch: Nur ein Lkw-Fahrer, der gewerkschaft-



Die Schere im deutschen Transportgewerbe steht auf Spagat

Fahrern“, so Hofinger. Seine Philosophie: „Ich muss nicht alles fahren, was mir an Fracht angeboten wird. Wir haben einen sehr hohen Qualitätsstandard und das schätzt meine Kundschaft.“

Doch in den meisten anderen westlichen Bundesländern dümpeln die realen Fahrerlöhne in der bayrischen Spanne, 1700 am Anfang der Lohnskala, 2100 bis 2400 Euro am Ende, der gekürzte Grundlohn oft nur durch Leistungsprämien ergänzt. Doch selbst für 1500 Euro sind Fahrer bereit, sich hinter

zent der Kosten entfallen auf die Löhne. Die Logistikkonzerne umgehen das Problem, indem sie zwar eine kleine Flotte mit gut bezahlten Fahrern einsetzen, sonst allerdings auf ein Heer von Subunternehmern zurückgreifen – und ihnen die Frachtpreise diktieren. Friss oder stirb. „Viele Fahrer machen das Spiel leider mit“, so Anwander. „Sie bekommen immer neue Leasingfahrzeuge, werden aber unter Tarif bezahlt. Das zieht das gesamte Preisgefüge nach unten.“

Einem nackten Mann kann man nicht in die Tasche greifen, hat Anwander im Vorfeld der Tarifverhandlungen gesagt. Nun zieht dieser markante Spruch weiter nach NRW, wo Verdi eine tabellenwirksame Erhöhung der Löhne und Gehälter um 95 Euro monatlich erreichen will. Als Laufzeit werden zwölf Mo-



Frank Günther von Verdi kritisiert die Unwissenheit vieler ostdeutscher Fahrer, die sich unter Wert verkaufen.



Josef Hofinger aus Roding zahlt seinen zuverlässigen Fahrern übertarifliche Löhne und es rechnet sich für ihn.

seite, „beim LBS sind es etwas mehr.“

Doch in der Vergangenheit haben die Verbände – und das nicht nur in Bayern – immer mehr Transportunternehmen eine Mitgliedschaft ohne Tarifbindung gewährt. Wie viele es genau sind, darüber hüllt sich der LBT in Schweigen. Das bedeutet, die meisten Transportunternehmen in Bayern sind nicht an die ausgehandelten Tarifabschlüsse gebunden, sie zahlen, wie die Mehrzahl der Unternehmen in den anderen Bundesländern auch, Lohn nach Gutdünken.

Ein Rechenbeispiel: Der tarifliche Grundlohn für einen Berufskraftfahrer im Fernverkehr beträgt in Bayern 1844 Euro bei 38,5 Wochenstunden, ab der 168. Stunde kommen 25 Prozent Überstundenzuschlag hinzu. Da laut § 21 a Arbeitszeitgesetz im Mittel nur 208 Stunden im Monat arbeiten und Lenken erlaubt ist, ergibt das einen Bruttolohn von 2396 Euro. Auf diesen Grundlohn gibt es jetzt den neuen Zuschlag – gestaffelt für zwei Jahre. „Das Spektrum der real gezahlten Fahrerlöhne liegt aber zwischen 1700 und 2300 Euro“, so Anwander.

Ausnahmen bestätigen die Regel: Josef Hofinger, Holzspediteur aus Roding mit zwölf Scania, zahlt seine Fahrern deutlich über Tarif. „Ich habe ein zufriedenes eingespieltes Team an zuverlässigen und hoch motivierten

Steuer zu setzen. In den neuen Bundesländern liegt der Lohn nur zwischen 1200 und 1400 Euro, berichtet Frank Günther, Landesfachgruppenleiter von Verdi in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt. „Sittenwidrige Bruttolöhne von 960 Euro im Monat sind bekannt. Meist gezahlt von den kleinen Betrieben, die in der Kette vom Konzern zum Subunternehmen ganz am Ende stehen.“

Richtige Tarife für den Transportbereich sind in den drei Bezirken kaum durchsetzbar. „Wir bekommen noch nicht einmal eine Tarifkommission aufgestellt“, bedauert Günther. Mit weitreichenden Folgen: Die oft unterbezahlten Fahrer aus den neuen Bundesländern spielen gerade in den angrenzenden Bundesländern wie Bayern und Hessen eine unglückliche Rolle. „Es gibt noch gute Leute aus alten Deutrans-Zeiten, die wissen, was sie wert sind. Doch der größte Teil der Fahrer, die jetzt auf den Arbeitsmarkt strömen, wissen zum Teil gar nicht, worauf sie sich einlassen. Sie hatten Probleme mit der Berufsausbildung oder wurden von der Arbeitsagentur umgeschult. Sie tummeln sich jetzt für jeden Preis im Osten wie aber auch im Westen.“

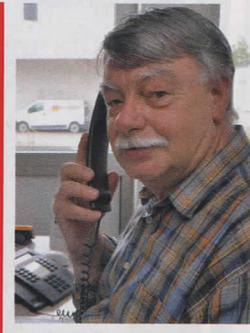
Für die tarifgebundenen Unternehmen, die jetzt wieder etwas höhere Löhne zahlen müssen, wird der Wettbewerb über den Preis deshalb noch schwieriger. Denn rund 30 Pro-

nate genannt. Dort das gleiche Spiel: Laut BAG gibt es in NRW etwa 10 000 Transportunternehmen. Der dortige Verband, der VVWL, spricht von einer Mitgliedschaft von 2800 Betrieben, darunter unter zehn Prozent ohne Tarifbindung.

Doch ein besonderes Verbandsmitglied wie Harald Jansen aus Düren, der ebenfalls über Tarif zahlt, warnt bereits: „Es gibt einfach zu viele Unternehmen, die eine Ladung um jeden Preis fahren. Das können sie sich nur leisten, weil sie ihre Fahrer schlecht bezahlen oder ihnen deutlich mehr Arbeitszeit abverlangen, als erlaubt ist. So wird die Schere im deutschen Transportgewerbe immer weiter auseinandergehen.“

Harald Jansen, Transportunternehmer, 10 Lkw, Düren

„Wir zahlen unsere Fahrer schon lange über Tarif. Doch die meisten Unternehmen können sich eine Lohnerhöhung gar nicht leisten. Obwohl die Lkw ausgelastet sind, bleiben die Frachtpreise im Keller.“





Die Wirtschaft boomt, die Krise scheint überwunden. Der Trend für die Transportbranche zeigt nach oben – profitieren auch die Fahrer davon? FERNFAHRER befragte die Kollegen.

Text | Sandra Moser, André Sahorn

Stephan Siebels, 46, aus Wittmund

„Bislang habe ich nicht das Gefühl, dass es mehr Geld gibt.“

„Das wird allgemein in der Branche auf sich warten lassen. Ich denke mal, die Chefs wollen sicherlich eine Rücklage anlegen. Die Unternehmer sind sich hierzulande ja auch nicht einig. Die einen fahren billig und die anderen fahren auf Qualität. Hier ist ja jeder ein Einzelkämpfer. Wenn es jedoch weiter so gut läuft, sollte es Mitte 2011 schon mehr Geld für den Fahrer geben. Aber man hat ja während der Krise auch wenig neue Lkw gesehen. Viele müssen dann vielleicht auch erst mal in den Fuhrpark investieren.“



STEIGENDE LÖHNE NA

Krisengeschüttelt wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig steht die gesamte Transport- und Logistikbranche nach den vergangenen zwei Jahren da. Nicht verwunderlich eigentlich, dass Transportunternehmen in solchen Zeiten ihr Heil im Preiskampf suchen beziehungsweise sich diesem schutzlos ausgeliefert sehen. Ausgetragen wurde und wird dies in den meisten Fällen auf dem Rücken der Fahrer. Da diese leider nur in den wenigsten Fällen einer Gewerkschaft angehören und somit keine echte Vertretung haben, die sich für ihre Belange in Sachen Arbeitsbedingungen und Lohn einsetzt.

Doch nun stabilisiert sich die Wirtschaftslage, weiterer Aufschwung wird prognostiziert. In ihren im Dezember letzten Jahres veröffentlichten Einschätzungen geht die Bundesbank für 2011 vom größten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts seit der Wiedervereinigung aus. Bei den Arbeitnehmern

bemerkbar macht sich das momentan vor allem in pauschalen Einmalzahlungen, in Beschäftigungsgarantien, die immer mehr Konzerne aussprechen, sowie in Lohnerhöhungen, welche die Gewerkschaften in der Tarifrunde 2010 für ihre Mitglieder erstritten haben. Außerdem vermeldet die Industrie immer lauter Bedarf an Hunderttausenden neuen Arbeitskräften, um dem Wachstumsschub gerecht werden zu können. Zugleich beklagt sie einen akuten Mangel an ausgebildeten Fachkräften.

Letzteres gilt in naher Zukunft ganz besonders auch für den Transportsektor, der aus demografischen Gründen auf ein hausgemachtes Nachwuchsdefizit zusteuert. Hier werden Speditionen, die aktuell mit Lohndumping arbeiten, nicht umhinkommen, ihre Gehaltspolitik zu überdenken, denn qualifizierte Fahrer geben sich dann sicher nicht mehr für einen Hungerlohn her, ganz egal wie hoch die Spesen sind. ◀

Jan Kühl, 30, aus Eckernförde

„Ich kann nicht klagen.“



„Ich verdiene ganz gut. Bei mir und meinen Kollegen hat sich meiner Meinung nach nichts verändert. Ich habe das gleiche Gehalt, was bei der Einstellung vertraglich festgelegt wurde. Es ist vor und nach der Krise nicht gewachsen. Wenn mein Arbeitgeber mehr bekommen würde, wäre es fair, wenn auch ich mehr bekäme. Was die Frachtpreise angeht, habe ich keine Ahnung. Da brauchen wir uns aber auch nicht kümmern. Ich vertraue meinem Chef und denke, dass, wenn er mehr Gehalt zahlen könnte, er es auch tun würde.“

Frank Dyckhoff, 38, aus Gronau

„Bei uns soll sich 2011 was tun.“

„Mehr weiß ich aber nicht. Auch was die anderen Kollegen betrifft. Da wird nicht drüber gesprochen. Der Gesetzgeber sollte an den Spesensätzen mal etwas machen. Es wird alles teurer. Mit 24 Euro kommt man nicht mehr hin. Wir können uns doch nicht mal mehr ein gutes Essen leisten. 150 bis 200 Euro sollten es im Monat schon mehr sein. Was die Frachtpreise angeht, habe ich keine Ahnung wie sich das entwickelt hat.“

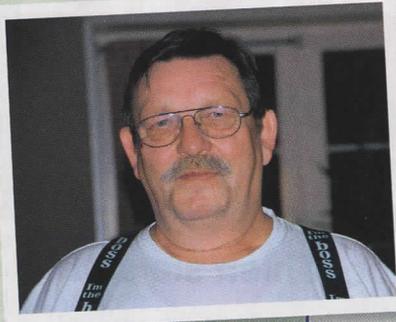


Lothar Schubert, 55, aus Dinklage

„Die Wirtschaft zieht uns das Geld aus der Tasche.“

„Das ist das, was ich merke. Es wird alles wieder teurer, aber mehr Geld für uns gibt es nicht. Ich habe während der Krise zwei Pleiten erlebt. Das hat mich ganz schön getroffen. Egal ob Spedition oder Schwertransport, es ging alles über den Jordan.

Wir müssten schon mehr Geld bekommen. Aber wie viel, das muss die Firma entscheiden. Je nachdem, was sie sich leisten kann. Aber langsam muss sich da etwas tun, sonst sehe ich schwarz für die Branche.“



Sven Wichmann, 41, aus Rügen

„Im Portemonnaie brummt es nicht.“



„Bei uns wurde das Weihnachtsgeld gestrichen. Jetzt werden wieder viele neue Leute eingestellt und wir hoffen, dass das Weihnachtsgeld auch wieder zurückkommt. Ich bin der Meinung, wenn es wieder besser läuft, sollten wir auch dran beteiligt werden. Die Frachtpreise sind aber offenbar im Keller, die haben sich während und nach der Krise nicht erholt. Es sieht nicht gut aus. Ich schätze mal, dass wir guten Fahrer irgendwann entsorgt werden, damit es billiger wird.“

H DER KRISE?

Oliver Daniels, 38, aus Dülmen

„Das passt bei mir alles.“

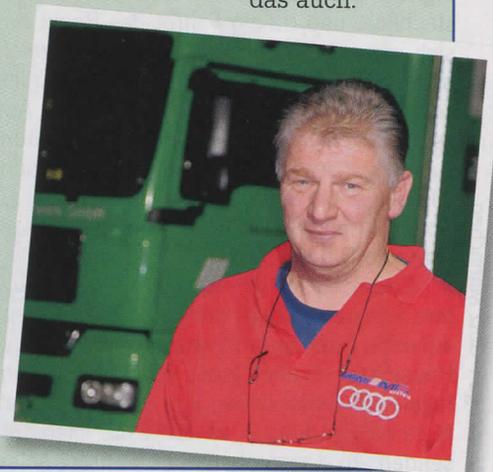
„Denn ich bin bei einer sehr guten Firma. Wir haben die Krise gut überwunden. Da gibt es nichts zu meckern. Wir haben während der Krise keine Kürzungen gehabt. Im Gegenteil: In der Krise wurde der Lohn sogar noch erhöht. Ich denke aber schon, dass die Allgemeinheit auch mal wieder mehr Geld in die Tasche bekommen müsste. Gerade das Inlandsgeschäft hängt ja auch an uns Fahrern. Wir beliefern uns ja im Prinzip auch selber.“



Axel Moszicke, 49, aus Bad Berleburg

„Bei uns gab es mehr Geld.“

„Wir haben Gott sei Dank keine Krise gehabt. Wir sind ein mittelständisches Unternehmen. Wir stellen Antirutschmatten zur Ladungssicherung her und bei uns brummt es. Ich fahre im Werksverkehr. Unsere Autos müssen kein Geld verdienen, das Geld wird mit dem Produkt gemacht. Die Autos müssen auf plus minus null rauskommen und das reicht der Firma. Wir sind durch die IG-Chemie gewerkschaftlich organisiert. Da wird für mehr Geld gesorgt. Was ich verdiene, ist klasse. Eine Spedition würde dafür schon zwei Fahrer aufs Auto setzen. Sagt der Tarifvertrag 2,5 Prozent mehr Geld, dann bekommen wir das auch.“



Eric Hoogduin, 48, aus Baarlo

„Wir in Holland bekommen nicht mehr.“

„Die Glanzzeiten sind auch bei uns vorbei. Der Chef bekommt vielleicht mehr, aber wir nicht. Wir haben 1,2 Prozent mehr Lohn bekommen, müssen aber zwei Drittel davon mehr Krankenversicherung bezahlen. Auf den Stundenlohn braucht man bei uns auch nicht schauen. Was uns noch hilft, sind die Spesen. Ich komme mit meinem Geld gut hin, aber es sollte allgemein mehr Geld für alle geben. Was die Frachtpreise angeht, das ist Chefsache. Damit habe ich nichts zu tun. Aber wenn es besser läuft, sollte auch der Fahrer mehr davon bekommen.“





GELDSPRITZE

Spesen sind Reisekosten, ihre Höhe ist gesetzlich geregelt. Doch für viele Lkw-Fahrer zählen sie seit jeher wie ein zweites Einkommen.

Text | Jan Bergrath

Ein Ritual lässt sich Spediteur Wolfgang Anwander aus Rohrdorf nicht nehmen: Jeden Freitagnachmittag zahlt er die wöchentlichen In- und Auslandsspesen an seine Fahrer bar aus. Diese persönliche Geldübergabe inklusive kleinem Plausch dient Anwander schlicht dem menschlichen Kontakt, den es in der Branche immer seltener gibt.

Im Sog einer GPS-gesteuerten Telematik, mit der heute der Standort jedes Lkw in ganz Europa lokalisiert und nahezu unbegrenzt archiviert werden kann, hat sich natürlich die Spesenabrechnung als Teil der monatlichen Lohnabrechnung ebenfalls automatisiert. Jede gängige Speditionsoftware bietet ein Modul zur Spesenverwaltung, der digitale Tacho, der in den deutschen Flotten mittlerweile einen Durchdringungsgrad von 70 bis 80 Prozent hat, liefert

die Feindaten für die tatsächlichen Arbeitszeiten der Fahrer.

Der Nachteil: Kreative Buchführung, wie sie Fahrer bei internationalen Touren durch Länder mit verschiedenen Spesensätzen gerne angewandt haben, um den kargen Bruttolohn etwas aufzupeppen, ist damit passé. Der Vorteil: Telematik und digitale Datenerfassung sind heute unbestechlich, und da ein Fahrer das Recht hat, sich von seinem Chef die digitale Aufzeichnung seiner Arbeitszeit aushändigen zu lassen, könnte er im Prinzip auf eigene Aufzeichnungen verzichten, um die Buchhaltung zu kontrollieren. Einen Haken hat die Sache allerdings: Auch das Finanzamt kann sich zur Kontrolle der Spesenabrechnungen auf die digitalen Daten stützen.

Grundsätzlich gilt: Spesen sind Reisekosten. Genauer gesagt, der Verpflegungsmehraufwand, der anfällt, wenn man nicht zu Hause essen kann. Jedes europäische Land regelt zunächst selber, wie viele pauschale Nettoaufwendungen es für seine Dienstreisenden, zu denen eben auch Fahrer zählen,

gestattet. Innerhalb Deutschlands hat das Finanzministerium den Tageshöchstsatz für die sogenannte Abwesenheit von zu Hause auf 24 Euro festgelegt. Die Auslandsspesen regeln sich nach den für das Land ermittelten durchschnittlichen Lebenshaltungskosten. Unternehmen zahlen sie netto aus, wenn nicht, kann der entsprechende Satz bei der Steuererklärung vom Bruttoeinkommen abgezogen werden.

Viele Unternehmer würden gerne mehr Spesen bezahlen, weil sie erkannt haben, dass die 24 Euro innerhalb Deutschlands bei gestiegenen Preisen kaum noch ausreichen. Doch das ist nicht zulässig, wird scharf kontrolliert und nicht selten sanktioniert. Unternehmen, die deshalb bei geringerem Bruttolohn doppelte Spesen anbieten, bewegen sich am Rande der fiskalischen Legalität.

Tatsächlich sind die Spesen längst zum zweiten Einkommen für die meisten Fahrer geworden. Bei Einstellungsgesprächen steht die Frage nach der Höhe der Nettospesen – obwohl die ja festgelegt ist – oft vor dem Bruttolohn und dem Wunsch-Lkw. Wie auch im-

mer so manche Unternehmer höhere Nettospesen intern verbuchen: Wenn sie nur dazu dienen, den Bruttolohn zu drücken, bedeutet es zwar mehr Bares in der Geldbörse, doch bei längerer Krankheit und der Berechnung der Rente rächt sich der vermeintliche Vorteil schnell.

So ergibt sich seit Jahren ein

fragwürdiges Bild: Immer mehr Fahrer sparen sich die Spesen regelrecht vom Mund ab, indem sie Verpflegung von zu Hause auf die lange Tour mitnehmen. Kühlschränke und Kochgelegenheiten sind heute in den meisten Lkw Standard, nicht selten vom Arbeitgeber finanziert. Dazu das digitale TV-Gerät und der eigene Laptop – schon ist wieder ein Schritt ins soziale Abseits getan.

Mittlerweile gibt es eine schizophrene Situation: Bereits Anfang der 90er-Jahre haben erste Autohöfe begonnen, Parkgebühren zu verlangen, ursprünglich um das wilde Parken der Fahrer aus den östlichen Beitrittsländern einzudämmen. Jetzt dienen die Ge-

Viele Fahrer, vor allem Berufseinsteiger, kennen nicht alle Kniffe der Spesenabrechnung

bühren dazu, vor allem deutsche Fahrer durch den Verzehrutschein zum Besuch des Restaurants zu animieren. Faktisch zahlt ein Fahrer mit seinen Spesen für den Parkplatz des Lkw seines Chefs. Auch das führt zu einer Flucht in die Industriegebiete – so lange diese noch nicht für Lkw gesperrt sind.

Glaubt man den zahlreichen Fragen in den gängigen Fahrerforen, kennen viele Kollegen, vor allem auch Berufseinsteiger, nicht die legalen Tricks und Kniffe der Spesenabrechnung. Und – ganz ehrlich – nicht alle Unternehmer nutzen wie Wolfgang Anwander die Barauszahlung am Wochenende für ein besseres Betriebsklima. Manche, die keine Tariflöhne zahlen, nehmen es auch mit den Spesen nicht so genau. Damit ihr immer genau wisst, was euch zusteht und wie ihr es bekommen könnt, helfen das beigefügte Booklet und die Tabelle zur Spesenabrechnung.