



Die Frage des Jahres: Kippt ein Mindestlohn von 8,50 Euro die für Fahrer so nachteiligen Pauschalverträge?

Text | Jan Bergrath

MINDESTENS MEHR LOHN

Fast ein Vierteljahr hat es gedauert, bis sich nach den Bundestagswahlen im vergangenen September eine regierungsfähige Große Koalition aus CDU/CSU und SPD gebildet hat.

Das Arbeits- und Sozialministerium fiel dabei an die bisherige Generalsekretärin der SPD, Andrea Nahles. Ihrem Kontrahenten aus den Wahlkämpfen, dem Ex-CSU-Generalsekretär Alexander Dobrindt, wurde für seine Parteitreuhe das Verkehrsministerium anvertraut. Er soll sich nun hauptsächlich um die Durchsetzung der europarechtlich höchst umstrittenen Pkw-Maut für Ausländer kümmern. Ob in dieser Konstellation die dringenden Sorgen der arg angeschlagenen deutschen Transportbranche wirklich sach-

gerecht berücksichtigt, werden muss nun die Zukunft zeigen.

Ein Thema hat schon vor der Arbeitsaufnahme der entsprechenden Ausschüsse im Berliner Regierungsviertel Mitte Januar für Aufsehen und innerhalb der Koalition für Streit um mögliche Ausnahmen gesorgt: die geplante Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns von 8,50 Euro frühestens zum 1. Januar 2015. „Der gesetzliche Mindestlohn darf kein Schweizer Käse werden“, sagte Nahles früh gegenüber den Medien. Denn schon jetzt melden sich die besorgten Lobbyisten der verschiedenen Verbände und fürchten den baldigen Untergang des Abendlandes, sollte sich die Sozialpolitik gegen die bisherigen Ausbeutungspraktiken durchset-

zen. Dabei ist jetzt schon klar: Von einem Stundenlohn von 8,50 Euro kann bei der heutigen Preisentwicklung eigentlich niemand leben. Der größte Aufschrei kommt daher aus den neuen Bundesländern, wo es in vielen Branchen noch nicht einmal Flächentarifverträge gibt. Als Drohszenario muss immer die Friseurin Denise aus Brandenburg herhalten, der bald die Kunden ausbleiben würden, weil sich die Menschen im Osten den Gang zum Friseur nicht mehr leisten können.

Auch die Verbände der dortigen Transportunternehmer haben sich diesen Warnungen angeschlossen. Flankiert von oberflächlichen Presseberichten fürchten sie den baldigen Verlust von Truckerjobs, sollte der

Mindestlohn per Gesetz dort eingeführt werden, wo es keine Tarifverträge oder Tarifbindung gibt. Besonders dramatisch ist die Lohnsituation in Mecklenburg-Vorpommern, dort arbeiten Fahrer für pauschale Monatslöhne zwischen 1.100 und 1.400 Euro. Fahrer aus Polen im internationalen Fernverkehr bekommen längst deutlich mehr, aber auch in Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt liegen viele Bruttolöhne im Fernverkehr irgendwo zwischen 1.400 und 1.700 Euro.

Und damit fängt das Problem an: Wenn die Lkw der ostdeutschen Billigfrächter nur um den Kirchturm fahren würden, könnte man den Aufschrei noch verstehen. Aber da nach der Wende die sogenannten 19a-Genehmigungen als Massenwurfsendungen an die Frachtführer verteilt wurden, haben diese mit ihren viel günstigeren Löhnen in einem preisaggressiven Logistiksektor schlichtweg einen Wettbewerbsvorteil, der auch dazu geführt hat, dass manche Flotten dort extrem schnell gewachsen sind. Auch auf dem Rücken der Fahrer.

Grundsätzlich braucht die Transportbranche eigentlich keinen Mindestlohn. Denn laut den Tarifverträgen, die von den Landesbezirken der Gewerkschaft Verdi mit den Verbänden der Arbeitgeber abgeschlossen wurden und alle zwei Jahre leicht erhöht werden, verdienen Lkw-Fahrer in den westlichen Bundesländern zwischen 10 und 13 Euro pro Stunde. Doch bis auf wenige Ausnahmen im gewerblichen Güternahverkehr sind diese Tarifverträge das Papier nicht wert, auf dem sie ausgedruckt sind. Zum einen sind, regional unterschiedlich, nur 20 bis 30 Prozent der Transportunternehmen in einem Verband.

Nach Ansicht von Verdi werden pauschale Dumpinglöhne ab 2015 verschwinden.

Alle anderen können also mit ihren Fahrern im Prinzip jeden Lohn vereinbaren, solange er nicht sittenwidrig ist – und das sind nach der geltenden Rechtsprechung Löhne, die genau ein Drittel unterhalb des regional vergleichbaren tariflichen Lohns liegen. Zum anderen hat sich die Transportbranche schon früh mit den für sie zuständigen Gewerkschaften darauf geeinigt, dass die Arbeitsleistung der Fahrer auch pauschal in einem Monatslohn bezahlt werden kann. Und hier beginnt das ganze Dilemma, das tagein, tagaus die Arbeitsgerichte beschäftigt.

Ein Beispiel: Der tarifliche Stundenlohn für Berufskraftfahrer in Nordrhein-Westfalen liegt derzeit bei 10,66 Euro pro Stunde. Der tarifliche pauschale Bruttomonatslohn wird demnach auf 1.846,95 Euro errechnet. Nun aber der entscheidende Punkt, der nach Ansicht von Verdi im kommenden Jahr bei der Diskussion um den Mindestlohn für Zündstoff sorgen wird. Diesem tariflichen Bruttolohn liegen 173 Arbeitsstunden im Monat zugrunde, danach beginnt laut Tarifvertrag der Bereich der Überstunden und Zuschläge, zum Beispiel für die Nacharbeit oder Touren über das Wochenende. Fahrer bei seriösen, meist mittelständischen



Transportunternehmen in NRW kommen so auf Bruttolöhne zwischen 2.300 und 2.600 Euro zuzüglich der Spesen, die kein Lohnbestandteil sind. Oft gibt es dazu noch diverse Prämien für Sauberkeit oder ökonomisches Fahren.

Dummerweise hat es sich in der deutschen Transportbranche über lange Jahre etabliert, dass die Arbeitgeber bei den pauschalen Löhnen den Aspekt der Arbeitszeit schlicht und einfach ignorieren. Mit extrem schlechtem Beispiel geht die Aller Logistic



Die neue Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) kämpft für den gesetzlichen Mindestlohn.

*Die Fahrer von
Aller Logistic
arbeiten für einen
zeitlich offenen
Pauschallohn.*



aus Niedersachsen voran. Laut einem aktuellen Arbeitsvertrag, der dem FERNFAHRER vorliegt, bekommen die Fahrer der Leichtbaulaster einen pauschalen Monatslohn von 1.300 Euro. Dazu gibt es freiwillige Prämien, die laut Vertrag zu jeder Zeit widerrufen werden können, nach Ansicht von Verdi daher nicht zum Lohn zählen. Das ist schon einmal an der Grenze zur Sittenwidrigkeit.

Durch den Mindestlohn würden Pauschallohn- vereinbarungen hinfällig

Grundsätzlich zur Arbeitszeit: Die täglich gelebte Praxis im Fernverkehr zeigt, dass die überwiegende Mehrheit der Fahrer durchschnittlich zwölf Stunden am Tag lenkt, arbeitet oder sich an einer Rampe bereithält, den Lkw zu entladen. Das ergibt sich aus der Tatsache, dass Fahrer binnen 24 Stunden elf oder neun Stunden tägliche Ruhezeit einlegen müssen, alles dazwischen ist die sogenannte „Schichtzeit“, die es aber in den Sozialvorschriften eigentlich gar nicht gibt.

Rein rechnerisch können Fahrer bis zu 260 Stunden im Monat arbeiten, wenn sie innerhalb von vier Monaten einen Freizeitausgleich haben, sodass sie dann auf einen Schnitt von 48 Stunden pro Woche kommen. So sieht es der Paragraph 21 a des Arbeitszeitgesetzes vor. Wiederum gelebte Praxis ist es, dass die wenigsten Fahrer diesen Freizeitausgleich bekommen. Kontrolliert wird die reine

Bei den heutigen Pauschallohnen „verschenken“ die meisten ihre Arbeitszeit.

Arbeitszeit der Fahrer von BAG und Polizei, denn sie liegt in der Verantwortung der Arbeitgeber. Auch bei den Betriebskontrollen wird sie selten moniert. Es gibt schlichtweg zu wenig Kontrolleure. Wenn zudem viele Fahrer den Tacho beim Abladen auf Pause stellen müssen, verschenken sie ihre Arbeitszeit – und können sie vor dem Arbeitsgericht nicht einmal belegen.

Angenommen, all diese Umstände kämen zusammen, hätte ein Fahrer mit einem Arbeitsvertrag, bei dem die vereinbarte Arbeitszeit für einen Monatslohn von 1.300 Euro nicht definiert ist, einen Stundenlohn von genau fünf Euro. „Wenn also die Mindestlohn-Regelungen so kommen, dann ist

damit zu rechnen, dass die Pauschallohnvereinbarungen rechtswidrig und damit hinfällig werden“, beschreibt Jan Jurczyk von Verdi in Berlin die Ausgangslage. Denn in der Koalitionsvereinbarung ist von „8,50 Euro je Zeitsunde“ die Rede. Mit anderen Worten: Wer nachweisbar beispielsweise 260 Stunden in einem Monat arbeitet, muss mindestens 260 mal 8,50 Euro (gleich 2.210 Euro brutto monatlich) erhalten. „Bessere einzelvertragliche oder tarifliche Regelungen bleiben davon natürlich unberührt“, so Jurczyk. Er geht deshalb davon aus, dass die Verbände der Arbeitgeber versuchen werden, bald einen allgemeinverbindlichen bundesweiten Tariflohn zu vereinbaren. **Endlich.** ◀

