



Tomislav Forgo/Forolia

Immer wieder in der Diskussion: die Höhe der Entgelte von LKW-Fahrern

Verdienen LKW-Fahrer zu wenig?

Fahrer werden zur Mangelware. Schon jetzt müssen Transportbetriebe Aufträge ablehnen, weil sie keine Fahrer mehr finden. Liegt es wirklich daran, dass sie zu niedrige Entgelte gezahlt bekommen? Lesen Sie mehr im letzten Teil der Serie **LKW-Fahrer.**

zu wenig?

Wird ein Gut knapp, steigt der Preis.“ Das lernen Wirtschaftsstudenten schon im ersten Semester. Auf LKW-Fahrer scheint diese Regel allerdings nicht zuzutreffen: Obwohl allerorts von gravierendem Fahrermangel die Rede ist, klagen viele der Profis hinterm Steuer über nach wie vor geringe Löhne.

In manchen Transportunternehmen, gerade in den neuen Ländern, schaffen Berufskraftfahrer mitunter für Bruttolöhne unter 2000 Euro – und das bei 50 Wochenstunden. Ist das repräsentativ? Und vor allem: Wie stark müssen die Löhne

für LKW-Fahrer in Zukunft steigen, damit der Job attraktiv bleibt – und der Nachwuchs gesichert ist?

Fakt ist: Bisher stieg das Einkommen des fahrenden Personals eher moderat. „Die

Löhne haben sich leicht nach oben entwickelt“, bestätigt Tim Böger von Personalmarkt.de. Die Hamburger Agentur hat in einer aktuellen Studie die Vergütung der Berufsgruppe unter die Lupe genommen. Ergebnis: Bei kleineren Firmen mit weniger als 100 Mitarbeitern legte das komplette Gehalt für Fahrer in den letzten zwei Jahren um 1,1 Prozent zu; bei großen Konzernen mit mehr als

DIE SERIE

Fahrer finden und binden

Wie man erfolgreich den Fachkräftemangel bekämpft:

- VR 29: Fahrersuche: Welche Instrumente weiterhelfen
- VR 30: Fahrerbindung: Welche Prämiensysteme Fahrer motivieren
- VR 31-32: Best Practice: Wie man durch Ausbildung an qualifizierte Fahrer kommt
- **VR 35: Entgelte: Was LKW-Fahrer verdienen**

„Der Lohndruck geht vor allem von nicht tarifgebundenen Betrieben und Subunternehmen aus“

STEPHAN TEUSCHER,
Verdi-Tarifexperte für die Speditions- und Logistikbranche

Das unternehmerische Risiko wird laut Verdi zunehmend auf die Fahrer abgewälzt

1000 Mitarbeitern sogar um vier Prozent. Anders ist das Bild, wenn nur das fixe Grundgehalt betrachtet wird: Der Sockelbetrag stieg bei kleinen Arbeitgebern um 2,5 Prozent, bei mittleren um 3 und bei großen Konzernen um 1,8 Prozent.

Attraktiver Job – attraktive Löhne?

Auf diese Lohnsteigerungen verweist natürlich auch die Arbeitgeberseite. „Wir haben für Nordrhein-Westfalen im April eine Erhöhung um 3,1 Prozent verhandelt, das ist in Ordnung für einen Wirtschaftszweig, in dem es nicht so gut läuft“, sagt Bernd Andresen vom Arbeitgeberverband Verkehrswirtschaft und Logistik in Düsseldorf. Der Verband vertritt rund 2600 nordrhein-westfälische Unternehmen aus den Bereichen Transport und Logistik – darunter auch Schwergewichte wie Expressdienstleister UPS. Um den Beruf des Kraftfahrers insgesamt attraktiver zu machen, hat der Arbeitgeberverband dieses Jahr zusätzlich die Löhne im dritten Lehrjahr erhöht.

Theoretisch verdienen LKW-Fahrer also nicht schlecht. In Baden-Württemberg zum Beispiel schreibt der Tarifvertrag 13,74 Euro pro Stunde für Kraftfahrer mit Berufsausbildung vor. Doch in der Realität erreichen nur wenige diesen Wert. „Der Lohndruck geht insbesondere von nicht tarifgebundenen Unternehmen und vor allen von den Subunternehmen aus“,

WIE SICH DER LOHN EINES FAHRERS ZUSAMMENSETZT

LKW-Fahrer verdienen derzeit

im Nahverkehr:

1800 bis 2400 Euro pro Monat (brutto)

im Fernverkehr:

2200 bis 3000 Euro pro Monat (brutto)

Die Höhe des Gehalts hängt im Einzelfall stark von Betriebsgröße, Alter, Berufsjahren und Standort des Betriebs ab (Fahrer in Großstädten verdienen mehr).

Zum fixen Grundgehalt kommen noch Überstundenzuschläge sowie Spesen (auch Auslö-

se genannt). Die Spesen sollen die Aufwendungen für Verpflegung und Unterkunft decken und sind gesetzlich geregelt:

- ab 6 bis 14 h Ortsabwesenheit: 6,00 Euro
- ab 14 bis 24 h Ortsabwesenheit: 12,00 Euro
- ab 24 h Ortsabwesenheit: 24 Euro

Für das Ausland gelten höhere Sätze. Hält sich der Fahrer zum Beispiel mindestens 24 Stunden in Belgien auf, beläuft sich die gesetzliche Auslöse auf 42 Euro.

Quelle: eigene Recherchen

erklärt Stephan Teuscher, Tarifexperte für die Speditions- und Logistikbranche bei der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi. Hier fände ein Unterbietungswettbewerb zulasten der Fahrerlöhne statt. Die Gewerkschaft bemängelt außerdem, dass Transport- und Speditionsdienstleister dazu übergehen, das unternehmerische Risiko auf die Fahrer abzuwälzen, zum Beispiel indem sie die Fahrer zeitunabhängig oder – wie in der Kurier-, Express- und Postbranche (KEP) üblich – sogar pro beförderten Stück bezahlen.

Trend zum Fahrer-Insourcing

Wie viel ist also genug? Vor dieser Frage steht im Moment auch das Speditionsunternehmen HSV Systemverkehre in Friedewald. 400 Mitarbeiter beschäftigt der Familienbetrieb aktuell, weitere 100 Fahrer für den Fernverkehr werden gesucht. Zwischen 1800 bis 2200 Euro brutto plus Spesen zahlt HSV, „das wird in Zukunft

VR-FACHKONFERENZ



Fahrmangel erfolgreich bekämpfen

Unter diesem Motto lädt die VerkehrsRundschau Transport- und Logistikfirmen ein.

Termin: 8. November, 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Ort: Maritim Hotel in Fulda

Themen:

- Fahrmangel: Was nun zu tun ist
- Fahrersuche: Welche Instrumente überzeugen
- Fahrerbindung: Welche Erfolgskonzepte jetzt weiterhelfen

Anmeldung: Weitere Infos im Internet unter www.verkehrsrundschau.de/events

TARIFLICHE STUNDENLÖHNE (BRUTTO) IM VERGLEICH

Landesfachbereich/ Land	Handwerker	Kraftfahrer mit Berufsausbildung	Kraftfahrer CE ¹⁾	Boden- und Lagerarbeiter	Möbelpacker	Möbelwagen- fahrer
Berlin	11,81 €	11,92 €	11,59 €	9,86 €	-	-
Brandenburg	10,77 €	10,83 €	10,58 €	8,98 €	-	-
Bayern	12,92 €	11,27 €	11,12 €	10,43 €	-	-
Rheinland-Pfalz	10,32 €	10,04 €	9,59 €	9,38 €	-	-
Saarland	-	9,97 €	9,78 €	9,89 €	10,15 €	10,84 €
Nordrhein-Westfalen	11,21 €	11,21 €	10,83 €	10,29 €	10,83 €	-
Baden-Württemberg	14,83 €	13,74 €	13,35 €	12,46 €	12,46 €	-
Südbaden	13,51 €	12,44 €	12,18 €	11,13 €	11,87 €	-
Bremen	11,72 €	10,36 €	9,62 €	10,36 €	9,39 €	-
Niedersachsen	9,61 €	9,60 €	9,31 €	8,97 €	9,12 €	-
Hamburg	11,41 €	10,45 €	10,02 €	9,87 €	-	-
Schleswig-Holstein	11,16 €	10,81 €	10,14 €	9,65 €	-	-
Hessen	-	11,21 €	10,95 €	10,40 €	10,62 €	-
Sachsen, S-Anhalt, Thüringen	8,70 €	9,24 €	8,27 €	7,80 €	7,80 €	-

1) Führerscheinklasse

INTERVIEW

Kellershohn: 21 Prämien für die Fahrer

Wie **Willi Kellershohn**, Geschäftsführer der Spedition Kellershohn, Fahrer an seine Firma bindet und mit welchen Löhnen er rechnet.

Verdienen LKW-Fahrer zu wenig?

Willi Kellershohn: Ja. Der Grund ist, dass sich das Transportgewerbe in den letzten Jahren zu viel von den Kunden hat aufbürden lassen. Zusatzleistungen kamen hinzu – etwa dass unsere Fahrer selbst be- und entladen – und es wurde immer weiter an Preisschraube gedreht, bis die Umsätze es nicht mehr hergaben, den Fahrern mehr zu zahlen.

Was verdienen Ihre Fahrer?

Wir haben ein System mit 21 Prämien entwickelt, das zum Beispiel Betriebszugehörigkeit, Sauberkeit des Fahrzeugs, Treibstoffprämien oder die Qualität der Paletten belohnt. Gute Arbeit soll mit diesem System entsprechend honoriert werden. Eine genauer Betrag hängt von der Leistung der Mitarbeiter ab. Wir liegen in der Regel weit über dem Bundesdurchschnitt.

Erwarten Sie, in Zukunft mehr zahlen zu müssen?

Ja, im Zuge der besseren Qualifikation (neue Regelungen durch das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, d. Red.) werden auch die

Löhne steigen. Ich rechne mit 20 Prozent mehr in den nächsten zwei Jahren. Doch die müssen wir erst mal verdienen. 35 bis 40 Prozent der Kosten entfallen auf Personalkosten. Das heißt, die Umsätze müssten um rund 10 Prozent steigen, um den Fahrern 20 Prozent mehr zu zahlen. Die Frage ist, ob die Kunden das mitmachen.

Haben Sie Probleme, neue Fahrer zu finden?

Die Herausforderung liegt darin, gute Fahrer zu bekommen, die lange dabeibleiben. Wir haben erst kürzlich das 25. Jubiläum eines Fahrers gefeiert. Darauf sollte man hinarbeiten. Denn genauso wichtig wie das Geld ist es, dass es in einer Spedition nicht wie im Taubenschlag zugeht. cg



Willi Kellershohn

Willi Kellershohn

nicht reichen“, weiß auch Geschäftsführer Bernd Wipki. Deshalb versucht das Unternehmen, bei Jobinteressenten noch mit anderen Vorzügen zu punkten: HSV verspricht pünktliche Lohnzahlung, saubere LKW und einen Fuhrpark, in dem kein Fahrzeug älter als drei Jahre ist. Mitarbeiter erhalten darüber hinaus Tankgutscheine, da diese nicht besteuert werden. Speditions-Geschäftsführer Bernd Wipki rechnet damit, dass die Grundgehälter in den kommenden zwei Jahren anziehen werden. „Möglich ist auch eine Gehaltsexplosion“, warnt Wipki. Der Grund: Aktuell gehen jedes Jahr 30.000 Fahrer in Rente, aber nur deutlich weniger kommen neu auf den Arbeitsmarkt. Das könnte zu einer akuten Fahrerlücke führen – und zu drastisch steigenden Löhnen.

Billigkräfte aus dem Ausland?

Auch die Gewerkschaften erwarten, dass der Personalmangel langfristig auf die Bezahlung durchschlagen wird. „Ich könnte mir vorstellen, dass einige große Unternehmen die Fahrerleistung wieder zurück ins Haus holen. Dann wird auch der Lohn- und Druck nachlassen“, meint Verdi-Experte Teuscher. Der einfache Grund: Sind die

Fahrer direkt bei einer bekannten Firma angestellt, ist die Bindung an den Arbeitgeber stärker als bei einem Subunternehmer. Und genau darum wird es vielen Dienstleistern künftig gehen: LKW-Fahrer sollen in einem Unternehmen möglichst lange gehalten werden.

Doch in der Rechnung von den steigenden Löhnen gibt es noch eine Unbekannte: Ab dem Jahr 2013 gilt nämlich die so genannte Arbeitnehmerfreizügigkeit – auch für Rumänen und Bulgaren. Und das bedeutet: Fahrer aus diesen Ländern können in Deutschland eine Tätigkeit aufnehmen, ohne zuvor langwierig eine Arbeitsgenehmigung beantragen zu müssen. Bernd Andresen vom Arbeitgeberverband Verkehrswirtschaft und Logistik erwartet jedoch keinen Zustrom neuer Billigkräfte: „Wer als LKW-Fahrer arbeiten will, kann das jetzt schon, zum Beispiel in den Niederlanden oder Großbritannien.“ Er weist dabei darauf, dass die Freizügigkeit seit Mai dieses Jahres schon für viele Ost-EU-Länder gilt, und diese sich bislang nicht merklich auf den deutschen Arbeitsmarkt ausgewirkt habe. ■■■