

# Tarifeinheit nicht gleich Einheitstarif

**Gewerkschaften:** Das Tarifeinheitsgesetz ist beschlossene Sache. In den großen Logistikunternehmen dürfte es sehr unterschiedliche Auswirkungen haben.

Das neue Gesetz, das wohl im Sommer in Kraft treten wird, trifft eine Regelung nur für den Konfliktfall: Können Gewerkschaften mit sich überschneidenden Tarifverträgen keine Einigung erzielen, soll künftig nur der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft gelten, die im Betrieb die meisten Mitglieder hat. Was oft vergessen wird: Gibt es keine Kollision zwischen zwei Gewerkschaften, weil sie sich ihr Terrain nicht gegenseitig streitig machen, kommt es auf die Mitgliederzahl gar nicht an.

Für die konfliktfreundige Gewerkschaft der Lokführer (GDL) beispielsweise heißt das: »Die GDL wird es unter dem neuen Gesetz besonders schwer haben, weil es für sie schwierig ist, in einem Betrieb zur Mehrheitsorganisation zu werden«, schätzt Prof. Wolfgang Däubler von der Universität Bremen.

»Auch ist völlig unklar, wie man feststellt, welche Gewerkschaft die Mehrheit im Betrieb hat und wie man bei der Bahn überhaupt den gesetzlichen Betriebsbegriff bestimmt«, sagt der Rechts-

wissenschaftler. Entsprechend wirbt die GDL mit geschätzt rund 34.000 Mitgliedern bei der Deutschen Bahn um die Zugbegleiter, während Konkurrentin EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft), bisher rund 209.000 Mitglieder, sich um die Lokführer bemüht.

**Aufschlussreich ist auch** der Blick auf die Lufthansa im Bereich Passage. »Die Vereinigung Cockpit vertritt rund 90 Prozent des Cockpitkollegen, das sind etwa 5.000, die UFO vielleicht 30 Prozent der Flugbegleiter, etwa 8.000, und Verdi vielleicht 20 Prozent der Bodenangestellten, um die 6.500«, schätzt Jörg Handwerk, Vorstand der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit. »Somit wäre die Unabhängige Flugbegleiterorganisation UFO die Gewerkschaft, die demnächst bei Lufthansa die Tarifverträge für die Kollegen des Bodens und des Cockpits abschließen dürfte, obwohl sie weder Bodenangestellte noch Piloten als Mitglieder hat.«

»Wir begrüßen zwar das neue Gesetz, werden aber für die verschiedenen Berufsgruppen der Cockpit-, Kabinen- und Bodenmitarbeiter weiter mit mehreren Gewerkschaften verhandeln«, sagt Helmut Tolksdorf, Sprecher der Lufthansa, gegenüber **trans aktuell**. Die UFO habe daher vorgeschla-

gen, eine IG Luft zu gründen, »was zwar kompliziert ist, aber wohl gelingen wird«, meint Tarifexperte Däubler. »Dann hat man eine klare Mehrheitsgewerkschaft.« Die neue IG Luft solle dann UFO, Vereinigung Cockpit und GdF (Gewerkschaft der Flugsicherung) als tariffähige Unterorganisationen behalten.

**Enttäuschung gibt es** auf Unternehmensseite darüber, dass das Gesetz keine expliziten Vorgaben für Streiks umfasst. »Eine Ankündigungsfrist für Streiks in Betrieben der Daseinsfürsorge und eine zwingende Schlichtung vor einer Arbeitskämpfmaßnahme sind Beispiele für Spielregeln, die aus unserer Sicht notwendig sind«, sagt Lufthansa-Mann Tolksdorf.

Sicher ist, dass gegen das Gesetz wegen Verstoßes gegen die grundgesetzlich garantierte Koalitionsfreiheit Verfassungsbeschwerden eingelegt wird. »Mehrere Gutachten von Hochschullehrern halten das Gesetz für verfassungswidrig«, sagt Arbeitsrechtler Däubler.

»Das Scheitern vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe ist programmiert.«

Doch bis zu einer Entscheidung ist das Gesetz geltendes Recht und wird in der Praxis anzuwenden sein. Notfalls müssen eben auch die Mitglieder abgezählt werden. »Ein hochdynamischer Prozess, da die Mitgliederanzahl ständig schwankt, und ein unglaublicher Aufwand, der betrieben werden muss, um dies festzustellen«, erklärt Cockpit-Mann Handwerk. Zwischen den Gewerkschaften würde ein Konkurrenzkampf entfacht.

»Die Folge: Personalkosten können für ein Angebot nicht mehr seriös kalkuliert werden, weil unklar ist, welcher Tarifvertrag gilt«, betont Edina Brenner, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure (LBS). Zwischen Verdi und der IG Metall tobt der Kampf um die Mitglieder schon: Dort, wo beispielsweise Dienstleister aus der Logistik – eigentlich Verdi-Terrain – für Automobilhersteller und damit im traditionellen IG Metall-Gebiet tätig werden. Die LBS-Geschäftsführerin fordert daher eine Ausnahmeregelung: »Wenn zwei große Branchengewerkschaften miteinander um Mitglieder konkurrieren, muss die Gewerkschaft zuständig sein, die dem wirtschaftlichen Betrieb sachlich nähersteht.«

Anja Falkenstein



Verdi oder IG Metall? Auch in der Logistikbranche sind sich Gewerkschaften über die Zuständigkeit uneins.