



Fotos | Clemens Biliam/dapd, Jan Bergrath, Willy Schnieder

# STAATLICHER EINGRIFF

**Ein neues Tarifeinheitsgesetz soll kleine Gewerkschaften wie die GDL der Lokführer bändigen. Ein schwerer Schlag, auch für die Berufskraftfahrer.**

Text | Jan Bergrath

**W**enn deutsche Lkw-Fahrer längere Zeit in einem geschlossenen Raum zusammensitzen und über ihre derzeit immer schlechter werdenden Arbeitsbedingungen diskutieren, dann kommt mit absoluter Sicherheit irgendwann der Satz: Man müsste mal wieder so richtig streiken. So wie die Piloten. Oder so wie die GDL, die Gewerkschaft der Lokführer. Anfang November zeigt die Sparten-Gewerkschaft um ihren unbeugsamen Vorsitzenden Claus Weselsky erneut ihre Macht. Sie lässt ihre gut organisierten Lokführer vier Tage lang streiken und gewinnt sogar gegen die Deutsche Bahn eine Klage vor dem Landesarbeitsgericht. Wieder bricht fast der gesamte Zugverkehr zusammen. Auch Teile der Logistik sind lahmgelegt. Wie

es nun im Tarifstreit weitergeht, ist bei Redaktionsschluss noch völlig offen. Mittlerweile hat Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) eine umstrittene Gesetzesvorlage an die Öffentlichkeit gebracht, mit der die Macht der kleinen Gewerkschaften wie GDL oder Cockpit (Piloten) deutlich eingeschränkt werden soll: das Tarifeinheitsgesetz. Dessen Ziel soll es zunächst sein, die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie zu sichern, und zwar durch den Ausschluss konkurrierender Tarifverträge. Das heißt: Falls sich in einem Bereich nicht inhaltsgleiche Tarifverträge überschneiden, soll nur noch derjenige gültig sein, den die in dem jeweiligen Betrieb mitgliederstärkere Gewerkschaft abgeschlossen hat. Folge: Den kleineren Gewerkschaften bleibt dann nur

noch das Recht, von der Arbeitgeberseite angehört zu werden und sich dem Abschluss der Konkurrenz inhaltsgleich anzuschließen. Damit soll verhindert werden, dass für dieselbe Beschäftigtengruppe unterschiedliche Bedingungen gelten. Auch Lkw-Fahrer könnten prinzipiell von dieser neuen Regelung betroffen sein. Zur Erklärung: Im Rahmen der grundgesetzlich garantierten Tarifautonomie nach Artikel 9 Absatz 3 Grundgesetz soll ein Streik, der allerdings erst nach Ablauf der Friedenspflicht zulässig ist, die Arbeitgeber dazu bewegen, den Forderungen einer Gewerkschaft durch Abschluss eines entsprechenden Tarifvertrags nachzukommen. Das läuft hierzulande maßvoll. Der letzte große Fernfahrerstreik in Deutschland war im Oktober 1983,



Im vergangenen Jahr haben deutsche Fahrer für Verbesserungen im Job demonstriert.

angestrengt von der Gewerkschaft ÖTV gegen den Vorgängerverband des BGL, den BDF (siehe FERNFAHRER 7/2013). Rund 20.000 Fahrer beteiligen sich. Er wird mit Polizeigewalt an der damaligen Grenze zur DDR bei Helmstedt beendet. Ein erklärtes Ziel der ÖTV, die Verringerung der Arbeitszeit von weit über 80 Stunden pro Woche auf ein normales Maß, wird trotz eines 1984 neu abgeschlossenen Bundesmanteltarifvertrags nicht erreicht. Erst die EU-Verordnung 561/2006 zusammen mit Paragraph 21a des Arbeitszeitgesetzes haben in den letzten Jahren die Arbeitsbedingungen der Fahrer zumindest auf dem Papier verbessert.

Mit der Eingliederung der ÖTV in den Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik der 2001 gegründeten Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi), beginnt eine Zersplitterung der Fahrervertretung. Sie findet nun in den Landesfachbezirken statt, bei Tarifverhandlungen sind die Landesverbände der Arbeitgeber, die wiederum eine kleinteilig organisierte Branche vertreten, Gesprächspartner, in den neuen Bundesländern gibt es für gewerbliche Lkw-Fahrer gar keine Tarifverträge. Gestreikt wird höchstens in den großen Logistikkonzernen, dort wo Verdi Mitglieder und Betriebsräte hat.



Verdi vertritt die meisten Lkw-Fahrer.



**„Wir bekommen derzeit immer mehr Mitglieder, weil die Arbeitsbedingungen vieler deutscher Lkw-Fahrer sich spürbar verschlechtern.“**

Willy Schnieder, 57, Bundesvorsitzender der KFG

Heute vertritt Verdi, wenn es hoch kommt, von den rund 445.000 Fahrern des gewerblichen Güterverkehrs etwa 20.000. Leider gestatten die BGL-Landesarbeitgeberverbände immer mehr Transportunternehmen, ohne Tarifbindung Mitglied zu sein. Bei der Lohnvereinbarung herrscht deshalb praktisch Wildwest. Das ist in den Niederlanden anders (siehe Seite 24). Und immer mehr neue Fahrer aus Osteuropa, die den Fahrer-mangel hier ausgleichen sollen, arbeiten bei deutschen Transportunternehmen ohne jede tarifliche Vereinbarung und setzen die hiesigen Fahrer bei Verhandlungen für bessere Löhne und Arbeitsbedingungen unter Druck. Dagegen gab es immerhin verschiedene Demos von Fahrergruppen.

Auch die Kraftfahrergewerkschaft KFG, die 1992 von Fahrern gegründet wurde, leidet wie Verdi darunter, dass sich Fahrer als Individualisten begreifen, oft untereinander zerstritten sind und lieber jeder für sich verhandelt. Sie gehört dem Christlichen Gewerkschaftsbund CGB an. Die KFG bietet rechtliche Leistungen wie Verdi, aber Tarifverträge schließt sie nicht ab. Der Bundesvorsitzende Willy Schnieder spricht allerdings von einer gestiegenen Mitgliederzahl auf mehrere Tausend Fahrer. Vor allem das Thema Arbeitszeit

ist ein Grund für den Einstieg von Kollegen, die in einem zunehmend brutaler werdenden Wettbewerb Rat und Hilfe suchen. Für die KFG wäre das Tarifeinheitsgesetz ein Schlag ins Kontor. Sie prüft einen Gang zum Bundesverfassungsgericht. Der für Dezember anberaumte KFG-Bundeskongress ist auf den Februar 2015 verschoben. „Es ist schon erstaunlich, wie die Arbeitgeber und die Vertreter des DGB in seltener Einheit von der Politik ein Einschreiten gegen die kleinen Gewerkschaften fordern“, sagt Schnieder.

In der Tat – der „Gewinner“ bei der Fahrervertretung wäre Verdi. In den Tarifverhandlungen mit den Arbeitgebern holt Verdi zwar alle zwei Jahre leichte Lohnerhöhungen heraus, die aber nur bei den wenigsten Fahrern ankommen. Viele Kollegen sind besorgt. Auch deshalb treten Mitglieder der neu organisierten Aktionsgruppe „Actie in de Transport Deutschland“ um Udo Skoppeck der KFD bei, was Schnieder nur begrüßt. Denn die Karten würden neu gemischt, sollte die KFG plötzlich mehr Fahrer vertreten als Verdi. „Wir wollen alle dasselbe und setzen uns für die Rechte der Kraftfahrer ein“, erklärt Schnieder.

Einen Streik für bessere Arbeitsbedingungen schließen Udo Skoppeck wie Schnieder für die Transportbranche allerdings aus: „Wir müssen uns endlich nur konsequent an die gesetzlich geregelten Arbeitszeiten halten. Das hätte fast denselben Effekt.“



Die Kollegen engagieren sich auch in Aktionsgruppen.