

Tarifeinheit versus Tarifpluralität: Die unendliche Geschichte

Kommt die Tarifeinheit per Gesetz?

Darf in einem Unternehmen nur eine Gewerkschaft Tarifverträge aushandeln? Die Diskussionen, auch in juristischen Fachkreisen, über Pro und Kontra der gesetzlich geplanten Tarifeinheit werden immer kontroverser und kurioser, während im Bahnsektor die GDL nicht mehr diskutiert, sondern handelt: Seit Anfang Oktober gibt es wieder Streiks.

Der Grundsatz der Tarifeinheit starb mit einem Urteil des Bundesarbeitsgerichts (BAG) im Jahr 2010. Eine jahrzehntealte Praxis, die aber nicht gesetzlich normiert war, wurde von den Richtern in Erfurt gekippt. Schon bald darauf, im Jahr 2011, gab es einen Vorschlag für eine gesetzliche Regelung der Tarifeinheit.

Politik zunächst unbeeindruckt

Bemerkenswert daran war unter anderem die Allianz, die ihn vorgelegt hat: der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) zusammen mit der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA). Doch die Politik blieb von dem Schulterchluss von Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung unbeeindruckt. Erst im Tarifvertrag der Großen Koalition tauchte das Thema wieder auf. Dort steht in einem Passus, man wolle die Gewerkschaftslandschaft in „geordnete Bahnen“ lenken mit einem neuen Gesetzentwurf, der dem „Grundsatz der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip“ folgt. Auslöser waren wohl die Streiks der Zugführer, Ärzte, Fluglotsen, Piloten und Flugbegleiter in den vergangenen Jahren, die zu nicht unerheblichen Beeinträchtigungen des Personen- und Frachtverkehrs geführt haben.

Koalitionsfreiheit auch für Spartengewerkschaften

Die Bevölkerung verfolgte den Schlagabtausch zwischen den kleinen Spartengewerkschaften wie Cockpit, Ufo, Marburger Bund und ihren großen, mächtigen Gegenspielern mit großem Interesse – David gegen Goliath. Im Bahnwesen ist die

Situation besonders verzwickte: Hier konkurrieren die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) um die mächtigere Stellung gegenüber der Deutschen Bahn AG. Derzeit gilt – nach der neuen BAG-Rechtsprechung – das Prinzip der Tarifpluralität, alle Sparten-Gewerkschaften eines Betriebs dürfen mit demselben Arbeitgeber eigene Tarifverträge aushandeln. Mehr als die Hälfte der rund 75.000 Tarifverträge in Deutschland sind mittlerweile Firmentarifverträge.

Auch die Sparten-Gewerkschaften genießen nach Artikel 9 Absatz 3 des Grundgesetzes Koalitionsfreiheit und haben damit ein Streikrecht. Für das Unternehmen ist dies misslich, denn die Zahl der Streiktage steigt mit der Zahl der Gewerkschaften unter dem eigenen Dach. Aber: „Streiks sind eine ganz normale, selbstverständliche Begleiterscheinung einer demokratischen Gesellschaft“, erklärt Professor Wolfgang Däubler von der Universität Bremen. „Deutschland ist zudem eines der streikärmsten Länder überhaupt. Nur Österreich und die Schweiz übertreffen uns da noch.“

Defensive Tarifpolitik bei Einheitsgewerkschaften

Zur Gründung der vielen kleinen, meist berufsgruppenbezogenen Gewerkschaften kam es, weil sich die jeweiligen Berufsgruppen in den großen Einheitsgewerkschaften wie DAG, später Verdi, nicht ausreichend berücksichtigt fanden. Sie mussten zugunsten des großen Ganzen unliebsame Kompromisse eingehen und auf Privilegien verzichten, um Lohnerhöhungen für alle durchzusetzen. „Die Sparten-Gewerkschaften waren dann jahrelang die Einzigen, die für ihre Forderungen gekämpft haben“, erklärt Däubler. „Die Tarifpolitik der Einheitsgewerkschaften war in den Jahren 2000 bis 2010 so defensiv, dass die vereinbarten Lohnsteigerungen nicht mal die Inflation ausgleichen haben. Die Arbeitnehmer konnten 2010 von ihrem Nettolohn

Die GDL rief in der aktuellen Tarifaufeinander- setzung wiederholt zum Streik auf. Um so lauter ruft die Deutsche Bahn nach dem Gesetz zur Tarifeinheit.

weniger kaufen als noch zehn Jahre zuvor. So zurückhaltend waren die Sparten-Gewerkschaften eben nicht“. Hinzu kommt, dass ihre Mitglieder Schlüsselpositionen in unserer mobilen Gesellschaft einnehmen und ihre Streiks damit sehr öffentlichkeitswirksam stattfinden. Für die EVG gilt dies nur eingeschränkt – ein Arbeitskampf der Beschäftigten in der Bahnverwaltung steht immer im Schatten der wirkmächtigen Lokführer-Aktionen.

Mehrheitsprinzip angestrebt

Der vorliegende Referentenentwurf aus dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) soll nun das betriebsbezogene Mehrheitsprinzip einführen. „Die Regierung will die Macht der kleinen Gewerkschaften beschränken, indem sie gesetzlich vorschreibt, dass in der Regel nur die größte Gewerkschaft in einem Unternehmen Tarife aushandeln und dafür auch zum Streik aufrufen darf“, sagt Tarifrechtsexperte Däubler. Konsequenz: Es kommt zu einem Wettbewerb der Firmengewerkschaften um die meisten Mitglieder im Betrieb. Die Arbeitnehmervertreter könnten sich in ihren Forderungen gegenüber dem Arbeitgeber gegenseitig überbieten, um so mehr Beschäftigte für sich zu gewinnen. Aber je aggressiver die GDL in der derzeitigen Tarifauf-

einander- setzung agiert, umso lauter ruft die Deutsche Bahn nach dem Gesetz zur Tarifeinheit und setzt damit die Regierung unter Druck.

„Die GDL hätte es aber unter dem neuen Gesetz besonders schwer, weil es für sie schwierig ist, in einem Betrieb zur Mehrheitsorganisation zu werden“, schätzt Däubler. „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.“ Verständlich daher, dass die GDL sich inzwischen auch für die Zugbegleiter interessiert, die EVG für die Lokführer.

Verfassungsrechtliche Bedenken

Sollte das Mehrheitsprinzip kommen, müsste die Minderheitsgewerkschaft den von der Mehrheitsgewerkschaft ausgehandelten Einheitstarif akzeptieren und aufgrund einer Friedenspflicht bei Arbeitskämpfen Zurückhaltung üben. Dies stößt auf verfassungsrechtliche Bedenken, denn es beschränkt die in Artikel 9 Absatz 3 des Grundgesetzes normierte Koalitionsfreiheit, die „für jedermann und für alle Berufe“ gilt (siehe Kasten).

„Mehrere Gutachten von Hochschullehrern – auch solche, die der Arbeitgeberseite nahestehen – halten das geplante Gesetz für verfassungswid-

rig, wenngleich auch aus unterschiedlichen Gründen. Das Scheitern vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe ginge wohl sehr schnell“, sagt Arbeitsrechtler Däubler. Das Ministerium hat dagegen angekündigt, das Konzept werde verfassungsfest sein.

Juristentag erstmals ohne Votum

Wie kontrovers die Diskussion geführt wird, zeigte sich kürzlich auch in Hannover: Im Rahmen des Deutschen Juristentags versammelten sich wieder hochrangige Rechtswissenschaftler, Richter, Anwälte und Verbandsjuristen, um über die Tarifpluralität zu diskutieren und nach zwei Tagen ein Thesenpapier zu verabschieden, dem angesichts des versammelten juristischen Sachverständs gewöhnlich eine gewisse

Deutungshoheit zukommt. Im Fachbereich Arbeitsrecht ist dies schon immer schwierig, denn es treffen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerlager aufeinander. Nach langen und heftigen Diskussionen einigte man sich in diesem Jahr originellerweise darauf, gar nicht über die Abschlussthesen abzustimmen – jedem Lager schien die Gefahr zu groß, mit den eigenen

Thesen zu unterliegen. So kam es zu einem Novum in der siebenjährigen Geschichte des Juristentags, von dem sicher auch das BMAS Notiz genommen hat. Nur welche Schlüsse man dort daraus zieht, ist ungewiss.

Von Anja Falkenstein, Rechtsanwältin und Fachjournalistin, Karlsruhe

Artikel 9 Grundgesetz – Vereinigungsfreiheit

- (1) Alle Deutschen haben das Recht, Vereine und Gesellschaften zu bilden.
- ...
- (3) Das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig.

ANZEIGE

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES AG

IVU.rail
INTEGRIERTE
SOFTWARE FÜR
FAHRZEUGE
UND PERSONAL

www.ivu.de/rail

The advertisement features a detailed train schedule grid. The grid is organized into columns representing different dates: 'F 08.05.2012 - 09.05.2012', 'F 08.05.2012', and 'Sjuk 10.05.2012'. Each cell in the grid contains a train number (e.g., 13460, 13620, 12570, 14420, 13835, 13805, 13865, 14415, 16798, 16799, 16797, 11690, 14650) and a time range (e.g., 04:32 - 10:36, 05:02 - 11:08, 09:28 - 18:53, 14:27 - 23:23, 03:09 - 09:32, 03:11 - 08:58, 03:25 - 09:32, 06:27 - 14:16, 07:28 - 15:21, 06:21 - 15:21, 05:57 - 15:50, 07:21 - 19:58). The grid is overlaid with a large blue box containing the IVU.rail logo and text. The website address www.ivu.de/rail is also visible at the bottom of the blue box.

FOTO: FOTO: MATTHIAS HIEKEL/DPA