



Das Tarifgesetz landet bald in Karlsruhe

Berufsgewerkschaften wollen verhindern, dass es überhaupt in Kraft tritt

HAMBURG, 24. März. Das Urteil ist vernichtend gewesen. „Der Entwurf zum Tarifeinheitsgesetz wird rechtlich und tatsächlich scheitern“, sagte der Arbeitsrechtsprofessor Matthias Jacobs im überfüllten Jurahörsaal der Hamburger Universität voraus. „Er ist nicht nur verfassungswidrig, sondern auch politisch sehr unklug.“ Denn die von der großen Koalition geplante Regelung, die Streiks kleiner Berufsgewerkschaften eindämmen soll, werde die Arbeitsbeziehungen nicht befrieden – im Gegenteil.

Jacobs, Lehrstuhlinhaber an der nur wenige hundert Meter entfernten Bucerius Law School, zerpflückte das von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) konzipierte Gesetz schulmäßig nach allen Regeln des Verfassungsrechts. Demnach fällt es in den Schutzbereich des Grundrechts der jeweiligen Minderheitsgewerkschaft auf Koalitionsfreiheit. Diese sei aber nun einmal ihren Mitgliedern verpflichtet – und nicht dem Betrieb, dem Arbeitgeber oder der Allgemeinheit. Auch bedeute es einen Eingriff, einen sehr intensiven sogar. „Hand aufs Herz“, appellierte der Hochschullehrer ans Rechtsgeespür des Auditoriums: „Wenn das kein Eingriff ist – was denn sonst?“ Schließlich würden die Möglichkeiten der Sparten-gewerkschaften in ihrem Kerngeschäft – dem Abschluss von Tarifverträgen – verkürzt. Und dies, ohne dass die Politik sonst ernsthafte Gefahren für das Gemeinwohl belegen könne.

Doch selbst wenn man das anders sieht, scheidet nach Jacobs' Einschätzung das Regelwerk am Verhältnismäßigkeitsgebot. So sei es gar nicht dazu geeignet, Arbeitskämpfe zu begrenzen. „Das Mehrheitsprinzip im Betrieb wird vielmehr dazu führen, dass der Konkurrenzkampf zwischen den Gewerkschaften erst richtig losgeht.“ Auch sei das Gesetz nicht erforderlich, weil es mildere Mittel gebe – nämlich Regelungen im Arbeitskampfrecht etwa zu Schlichtungen, vor denen der Gesetzgeber allerdings stets zurückschreckt. „Riesengroße Probleme“ erwartet Jacobs ferner bei der Ermittlung der jeweiligen Mehrheit, auch wenn ein Notar hinzugezogen werde. Zudem könnten Arbeitgeber ihre Betriebe fast belie-



Es fährt ein Zug nach nirgendwo: Wenn Gewerkschafter alle Räder stillstehen lassen, kommen Fahrgäste nicht vom Fleck. Foto Reuters

big so schneiden, dass kleine Gewerkschaften ausgebootet würden.

Die betroffenen Verbände sahen das auf dem Podium erwartungsgemäß höchst unterschiedlich. „Nicht nur die Gewerkschaft der Lokführer ist betroffen“, gab Angela Dickhöver-Döring von der Ärztegwerkschaft Marburger Bund zu bedenken. „Das Gesetz ist vielmehr geeignet und vielleicht sogar dazu bestimmt, den Marburger Bund in seiner Existenz zu beseitigen.“ Die Regelung werde kommen, zeigte sich die Justiziarin überzeugt, denn die Arbeitgeber hätten dies über das „Ticket“ von CDU/CSU, der Deutsche Gewerkschaftsbund hingegen über jenes der SPD eingefädelt. „Dafür wird ein Grundrecht geopfert“, sagte Dickhöver-Döring.

In dieselbe Kerbe haute der ehemalige Bundesinnenminister Gerhart Baum (FDP), der das Gesetz für die Pilotenvereinigung Cockpit vor dem Bundesverfassungsgericht schon vor dem Inkrafttreten mit einer einstweiligen Verfügung stoppen will. Unter Berufung auf das Informationsfreiheitsgesetz will der Anwalt zudem herausfinden, ob nicht auch im Bundesjustiz- oder im Arbeitsministerium

Verfassungsbedenken bestehen. Als einziger Nicht-Jurist richtete GDL-Chef Claus Weselsky stattdessen immer wieder den Blick auf die „Tarifwirklichkeit“, wie er sie wahrnimmt. Der gelernte Dieselmotorschlosser nannte es dramatisch, dass man sich heutzutage für einen Ausstand rechtfertigen müsse. „Der Arbeitgeber“ – gemeint war die Deutsche Bahn AG – betreibe mit der GDL ein Pilotprojekt, das da heiße: „politische Unterwerfung unter eine andere Gewerkschaft“.

Für das Tarifeinheitsgesetz focht dagegen Helga Nielebock, Chefjuristin des DGB. Die Arbeitnehmer sollten ihre Unterschiede untereinander klären und danach „gemeinsam gegen die Arbeitgeber antreten“. Die spielten sonst eine Gruppe gegen die andere aus. Ganz an ihrer Seite stand diesmal Roland Wolf von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände. In einem Betrieb dürfe es für eine Berufsgruppe nicht verschiedene Tarifverträge zugleich geben. „Das wäre, als würde auf demselben Straßenabschnitt für die einen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 und für die anderen von 30 Stundenkilometern gelten.“ JOACHIM JAHN