



In Nordbaden-Württemberg dürfen sich Beschäftigte in der Speditionsbranche über zwei Prozent Entgeltplus freuen

Erster Deal des Tarifsommers

Verdi machte in Nordbaden-Württemberg im Tarifkonflikt Druck. Fast täglich gab es in den letzten Wochen Warnstreiks. Um so überraschender nun die schnelle Einigung mit den Arbeitgebern. Die Hintergründe und Folgen des Deals.

Um 2.30 Uhr morgens, nach 16 Stunden Verhandlungsmarathon, stand vergangenen Donnerstagmorgen das Ergebnis fest: Die Gewerkschaft Verdi und der Arbeitgeberverband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (AVSL) verständigen sich auf einen neuen Entgelttarifvertrag Spedition und Logistik Nordbaden-Württemberg.

Mehr zum Thema im Dossier „Löhne und Gehälter“ www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Demnach werden sich die Tarifentgelte für Beschäftigte in tarifgebundenen Transport-, Speditions- und Logistikbetrieben rückwirkend zum 1. April 2016 um plus 2,0 Prozent und zum 1. April 2017 um weitere 2,0 Prozent erhöhen. Die Ausbildungsvergütung für Azubis steigt zum 1. September 2016 um 25 Euro und ab 1. September 2017 um weitere 25 Euro. Der Entgelttarifvertrag gilt für zwei Jahre bis 31. März 2018.

Schmerzvoller Kompromiss

„Wir sind mit dem Ergebnis zufrieden. Wir liegen damit in Bezug auf die tabellenwirksame Erhöhung der Tarifentgelte deutlich unter den Tarifabschlüssen, die jüngst in der Speditionsbranche mit Verdi verhandelt worden sind“, sagt Stefan Brötz, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Spedition und Logistik Baden-Württemberg (AVSL) und Verhandlungsführer der Tarifkommission.

„Der Abschluss hat beiden Seiten viel abverlangt“, resümiert Arnold Püschel, Verdi-Landesbezirksfachbereichsleiter für Postdienste, Speditionen und Logistik, Baden-Württemberg (siehe Interview Seite 17). Es sei „ein Kompromiss, bei dem beide Seiten an ihre Schmerzgrenze gegan-

gen sind.“ Als Erfolg bezeichnet er, dass beim Betriebszugehörigkeitszuschlag nun die Gerechtigkeitslücke zwischen den gewerblichen und kaufmännischen Speditionen mit dem jetzt vorliegenden Tarifabschluss ein weiteres Stück geschlossen wurde. So hatten bislang gewerbliche Mitarbeiter nach dem Tarifvertrag in den Speditionsbetrieben nach drei Jahren 40 Euro und nach sechs Jahren 80 Euro Betriebs-



Spedition Wolf

„Jeder atmet nun auf. Man könnte es auch als Durchschnaufen bezeichnen“

THOMAS KERSTEN
Vertriebs- und Marketingleiter Spedition Wolf in Sinsheim

INTERVIEW

„Signalwirkung für anstehende Verhandlungen“

Welche Signalwirkung der neue Tarifvertrag für andere Bundesländer hat, sagt **Arnold Püschel**, Verdi-Landesbezirksfachbereichsleiter für Postdienste, Speditionen und Logistik, Baden-Württemberg.

Seit Donnerstagfrüh steht der Tarifvertrag. Wie zufrieden sind Sie mit dem Abschluss? Gefordert hatten Sie ja fünf Prozent höhere Entgelte; nun steigen sie um zwei Prozent. Dieser Abschluss hat beiden Seiten viel abverlangt. Am Ende stand aber ein Kompromiss, für den beide Seiten an ihre Schmerzgrenze gegangen sind. Wir sind mit dem Ergebnis zufrieden. Wir haben mit diesem Tarifvertrag ein Lohnpaket geschmürt, mit dem wir für die Beschäftigten in der Transport-, Speditions- und Logistikbranche viel erreicht haben. Wir konnten zum Beispiel alle Gegenforderungen des Arbeitgeberverbandes, etwa die Erhöhung der Wochenarbeitszeit und den Wegfall des 25-prozentigen KEP-Zuschlags, verhindern. Ein Erfolg ist auch, dass wir mit dem jetzt vorliegenden Tarifabschluss die Gerechtigkeitslücke beim Betriebszugehörigkeitszuschlag zwischen den gewerblichen und kaufmännischen Mitarbeitern ein weiteres Stück schließen konnten. Das werden wir konsequent weiter verfolgen.

Welche Signalwirkung hat der jetzt abgeschlossene Tarifvertrag in den anderen Bundesländern in diesem Jahr?

Der jetzt abgeschlossene Tarifabschluss für Nordbaden-Württemberg hat möglicherweise eine gewisse Signalwirkung für die anstehenden Tarifverhandlungen, die in diesem Jahr noch anstehen, also in Südbaden, Nordrhein-Westfalen und in Bayern. Aber selbstverständlich sind die betroffenen Tarifparteien völlig autark in ihren Entscheidungen.

Um diese Ziele zu erreichen, hat Verdi in den vergangenen Wochen Baden-Württemberg mit Warnstreiks überzogen. Ist das die neue Verdi-Strategie angesichts des bestehenden Machtkampfs mit IG Metall? Das spielt hier gar keine Rolle. Es ist Zufall, dass auch IG Metall fünf Prozent für die Beschäftigten fordert. Außerhalb der Tarifverhandlungen spielt das Thema IG Metall aber in der Tat eine Rolle. Bei vereinzelt Firmen gibt es Schnittstellen. Das sind wir mit IG Metall in Gesprächen und versuchen das gemeinsam zu lösen. Bei den Tarifgesprächen war das aber kein Thema.

Wie will Verdi das Thema Tarifbindung und Tarifverträge auch in Zukunft für Arbeitgeber attraktiv machen?

Das ist in der Tat ein sehr wichtiges Thema, an dem wir arbeiten – im Übrigen in Abstimmung mit den Arbeitgeberverbänden. Unser gemeinsames Ziel ist es ja, möglichst attraktive und moderne Tarifverträge zu entwickeln, ohne an deren Substanz zu gehen. Da haben wir ein gemeinsames Interesse. Dafür arbeiten wir zum Beispiel an den Eingruppierungsstrukturen und versuchen diese so aktuell wie möglich zu halten. Das ist wichtig, weil sich die Arbeitsprozesse verändern und immer weiter technisieren.

Welche Vorteile bietet die Tarifbindung überhaupt Arbeitgebern?

Es gibt eine Reihe von Vorteilen, die damit verbunden sind, dass es tarifliche Strukturen gibt. Das hören wir immer häufiger. Das ist also zunehmend ein Qualitätsmerkmal. eh



Arnold Püschel

zugehörigkeitszuschlag erhalten, während kaufmännische Mitarbeiter nach drei Jahren 200 Euro und nach sechs Jahren weitere 200 Euro erhielten. Mit dem neuen Tarifabschluss erhalten gewerbliche Mitarbeiter nun 55 Euro nach drei Jahren Betriebszugehörigkeit sowie 110 Euro mehr nach sechs Jahren.

„Dass sich beide Seiten so zügig auf einen Tarifvertrag verständigen konnten, ist eine tolle Sache“, freut sich Thomas Kersten, Vertriebs- und Marketingchef der Spedition Wolf in Sinsheim. Für ihn war diese

schnelle Einigung „völlig überraschend“. Er spricht aus, was viele Branchenkollegen denken: „Jeder atmet nun in Baden-Württemberg auf. Man könnte es auch als Durchschnaufen bezeichnen.“ Denn bis zur dritten Verhandlungsrunde waren die Fronten zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaft sehr verhärtet.

Gewerbe hatte keinen Spielraum

Nur zur Erinnerung: Seit Mitte März hatten AVSL und Verdi über den neuen Tarifvertrag verhandelt. Beide Verhandlungsrunden

waren sehr schnell geplatzt. Zu unterschiedlich waren die Forderungen auf beiden Seiten. „Die Entgelte müssen um fünf Prozent auf ein Jahr steigen und die Ausbildungsvergütung um 50 Euro pro Monat erhöht werden. Außerdem soll eine Vorteilsregelung für Verdi-Mitglieder verhandelt werden“, hatte Verdi unter anderem gefordert und argumentiert: „Der Branche geht es wirtschaftlich gut. Dazu haben vor allem die Beschäftigten mit guter und harter Arbeit beigetragen. Diese erwarten mit Recht eine faire und angemessene Lohnerhöhung.“ Auf der anderen Seite: „Angesichts der niedrigen Inflationsrate in 2014 (0,3 Prozent) und 2015 (0,9 Prozent) sind 1,7 Prozent mehr im ersten Jahr und 2,0 Prozent im zweiten Jahr realistisch“, hatten die Arbeitgeber argumentiert. „Und mit diesem Angebot ist die Speditionsbranche sehr, sehr weit gegangen“, betonte Stefan Brötz, Geschäftsführer des AVSL, im Vorfeld der dritten Verhandlungsrunde. „Mehr Spielraum hat das Gewerbe nicht.“ Sprich: Wenn Verdi bei seiner Forderung von fünf Prozent auf ein Jahr beharrt hätte, wären die Tarifgespräche laut dem Verbands-Geschäftsführer wohl gescheitert. Insbesondere die Bonusregelung für Verdi-Mitglieder



Warnstreik bei Kühne + Nagel in Nordbaden-Württemberg – da machte Verdi noch Druck

ENTGELT-CHECK: SO VIEL VERDIENEN MITARBEITER

2015	Q1	Mittelwert	Q3	
Lkw-Fahrer	23.589 €	28.319€	31.340€	Industrie und Handel zahlen nach wie vor besser als Speditionen. Das zeigen die Entgelt-Zahlen (2015) der Vergütungsberatung COP CompensationPartner. Erklärung: Mittelwert – gibt den Durchschnitt aller Gehälter an; 1. Quartil (Q1) – 25 % aller Gehälter liegen unter diesem Wert; 3. Quartil (Q3) – 25 % aller Gehälter liegen über diesem Wert. <i>eh</i>
Logistik, Transport, Verkehr	22.097 €	27.685€	30.565€	
Industrie	27.088 €	32.309€	34.292€	
Handel	25.156 €	29.080€	32.863€	
Fachkraft Lagerlogistik	24.699 €	30.971€	35.195€	
Logistik, Transport, Verkehr	24.780 €	30.771€	34.744€	
Industrie	27.224 €	34.501€	39.623€	
Handel	23.611 €	29.207€	32.692€	
Speditionskaufleute	28.575 €	35.180€	39.753€	
Logistik, Transport, Verkehr	27.929 €	34.474€	38.875€	
Industrie	30.169 €	38.776€	44.599€	
Handel	30.666 €	36.437€	41.338€	
Logistikkaufleute	27.826 €	35.548€	40.300€	
Logistik, Transport, Verkehr	27.602 €	33.528€	37.800€	
Industrie	29.204 €	38.952€	45.204€	
Handel	26.379 €	32.525€	36.309€	

hatten die Arbeitgeber kategorisch abgelehnt – mit dem Hinweis, dass Verdi-Mitglieder sowieso in den Genuss des Tarifvertrags kämen. Brötz: „Unsere Mitgliedsfirmen sehen sich sehr genau an, welche Verträge wir mit den Gewerkschaften aushandeln und entscheiden dann, ob sie der Tarifbindung unterliegen wollen oder nicht.“

Das Druckmittel von Verdi

Eben diese „starre Haltung der Arbeitgeber in der zweiten Verhandlungsrunde“, formuliert es Püschel, habe letztlich dazu geführt, „dass wir in die Betriebe gegangen sind und Mitarbeiter informiert haben – durch Flugblattaktionen, Betriebsversammlungen und Warnstreiks.“ Ein Vorgehen, dass in der Branche auf große Kritik stieß, auch wenn sich kein davon betroffenes Unternehmen öffentlich dazu äußern wollte.

„Jeder, der den Mund aufmacht, ist sehr schnell im Fokus der Gewerkschaften“, begründet der Chef einer mittelständischen Spedition die Zurückhaltung seiner Branchenkollegen. Auch er will nicht namentlich genannt werden. Er glaubt: In der Regel würden sowieso die Betriebe bestreikt werden, die in der Tarifkommission sitzen. „Das ist ein Druckmittel der Gewerkschaft, um sie weich zu kochen.“ Jeder Warnstreik störe nun einmal das Tagesgeschäft in den betreffenden Firmen. Und ab einem bestimmten Zeitpunkt müsse sich jeder Unternehmer die Frage stellen: Bleibt er bei den Tarifgesprächen hart oder knickt er ein, weil er sonst seine Kunden verliert. Verdi sei da heute „viel radikaler als früher“, glaubt er. „Die haben eine neue Taktik gewählt“.

„Verdi wollte durch seine Warnstreik-Welle in den letzten Wochen Präsenz zeigen und Druck aufbauen“, sagt auch Stefan Brötz vom AVSL: „Das war eine neue Form der Strategie, die es so in unserer Branche bislang nicht gegeben hat. Wahrscheinlich wollte die Gewerkschaft ihren



AVSL

„Verdi wollte in den letzten Wochen Druck aufbauen. Das ist eine neue Form der Strategie“

STEFAN BRÖTZ
Geschäftsführer AVSL

Mitgliedern damit bewusst zeigen, dass sie aktiv ist, um so weitere Mitglieder zu gewinnen“, schildert er den Eindruck betroffener Mitgliedsunternehmen. Außerdem wollte Verdi damit wohl auch, vermutet der Geschäftsführer, „ein Zeichen gegen IG Metall setzen – auch und gerade vor dem Hintergrund der noch offenen Zuständigkeitsfrage im Bereich der industriellen Kontraktlogistik.“ Oder um es mit den Worten eines württembergischen Spediteurs zu formulieren: „Jeder

versucht für die Beschäftigten in der Logistikbranche noch mehr herauszuholen, obwohl die Speditionen in Baden-Württemberg bereits mit die höchsten Tarifentgelte in Deutschland bezahlen.“

Um so überraschender für alle Beteiligten also das zügige Ende im Tarifkonflikt in Baden-Württemberg. Warum Verdi letztlich schneller „nachgegeben“ hat als vermutet, dazu gibt es keine offiziellen Aussagen. Wahrscheinlich hat die Vernunft gesiegt. Maßgebliche Rolle hat dabei aber wohl das fragile wirtschaftliche Umfeld in Baden-Württemberg gespielt, vermutet Marketing- und Vertriebschef Kersten. „Beide Seiten haben vor diesem Hintergrund eine vernünftige Lösung angestrebt, um Schaden zu vermeiden. Denn keiner hätte etwas von einem langen Tarifstreik gehabt – weder die Unternehmen, die Beschäftigten noch die Gewerkschaft.“

Ein heißer Tarifsommer

Der jetzt erzielte Kompromiss von zwei Prozent mehr Geld jeweils in 2016 und 2017 sei daher „absolut gut für die Speditions- und Logistikbranche“, betont Kersten. Fünf Prozent mehr wären dagegen „für die Unternehmen sehr, sehr schwer geworden“, formuliert er es und spricht damit für viele Branchenkollegen. Auch die Anhebung des Betriebszugehörigkeitszuschlags für gewerbliche Mitarbeiter bewertet Kersten als guten Kompromiss. „Die Verantwortungsfunktionen der gewerblichen und kaufmännischen Mitarbeiter gleichen sich zunehmend. Auch Lagerfachkräfte arbeiten heute zum Beispiel mit PC und High-Tech-Geräten.“ „Der jetzt abgeschlossene Tarifvertrag in Nordbaden-Württemberg sollte Modellcharakter für die nächsten Tarifgespräche in diesem Jahr haben“, hofft deshalb Kersten. Ein Arbeitskampf und langwierige Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften seien angesichts der momentanen fragilen Wirtschaft schwierig. „Keiner weiß, welche weiteren Kreise die Abgasaffäre in der Automobilbranche noch ziehen wird“, nennt Kersten ein Beispiel, „und wie sich dies dann auch auf die Speditions- und Logistikdienstleister auswirkt.“ Fest steht nur: Es wird ein heißer Sommer 2016 werden. Südbaden verhandelt am 30. Juni seine Tarifverträge neu, Nordrhein-Westfalen am 31. August und Bayern am 30. September. Ob auch hier die Vernunft siegt, wird sich weisen. ■■■

Eva Hassa