

Plehwe, Dieter

**Article**

## Arbeitsbeziehungen in "deregulierten" Güterverkehrsmärkten: der Streik der Teamsters im US- amerikanischen Trucking- und Speditionsgewerbe

Logistik und Arbeit (LuA)

**Provided in Cooperation with:**

WZB Berlin Social Science Center

*Suggested Citation:* Plehwe, Dieter (1994) : Arbeitsbeziehungen in "deregulierten"  
Güterverkehrsmärkten: der Streik der Teamsters im US-amerikanischen Trucking- und  
Speditionsgewerbe, Logistik und Arbeit (LuA), ISSN 0945-215X, SOKOOP-Verlag, Duisburg, Iss. 5, pp.  
80-84

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/122743>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen  
Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle  
Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich  
machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen  
(insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten,  
gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort  
genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal  
and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to  
exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the  
internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content  
Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise  
further usage rights as specified in the indicated licence.*



## WZB-Open Access Digitalisate

## WZB-Open Access digital copies

---

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB). Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH  
Bibliothek und wissenschaftliche Information  
Reichpietschufer 50  
D-10785 Berlin  
E-Mail: [bibliothek@wzb.eu](mailto:bibliothek@wzb.eu)

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)  
Library and Scientific Information  
Reichpietschufer 50  
D-10785 Berlin  
e-mail: [bibliothek@wzb.eu](mailto:bibliothek@wzb.eu)

---

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**. More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

# Arbeitsbeziehungen in "deregulierten" Güterverkehrsmärkten

Der Streik der Teamsters im US-amerikanischen Trucking- und Speditionsgewerbe

von Dieter Plehwe

Die Notiz der Deutschen Verkehrszeitung vom 3. Mai 1994 auf Seite 2 "Kompromiß mit Spediteuren: Trucker beenden Ausstand" - "US-Verlader warnen: Einigung löst Probleme nicht" fand mit Sicherheit nicht genügend Aufmerksamkeit im mit sich selbst beschäftigten europäischen Verkehrsgewerbe, Erleichterung höchstens bei denjenigen, die in enger Kooperation mit den vom Streik der Teamsters betroffenen Speditionen im internationalen Logistikgeschäft kooperieren und für immerhin dreieinhalb Wochen neue (Transport-) Wege für die Transatlantikfracht suchen mußten. Sowohl für Unternehmensvertretungen als auch für die Beschäftigten im gerade frisch "deregulierten" Europa kann ein genauere Blick über den Atlantik hilfreich sein, um einige Hinweise auf Zukunftsentwicklungen zu erlangen. Im Jahr 13 nach der "Deregulierung" made in USA fand zum ersten Mal seit Mitte der 80er Jahre wieder ein großer Streik im Straßengüterverkehr (Sammelladungsverkehr) statt. In der Zwischenzeit hatte sich in der US-Branche viel verändert.

Dreieinhalb Wochen, vom 6. bis 29. April haben ca. 70.000 bei der größten US-Gewerkschaft *International Brotherhood of Teamsters* (ca. 1,6 Mio. Mitglieder) organisierte Fahrer und Lagerarbeiter/innen die Arbeit niedergelegt, um am Ende zu einem Kompromiß mit den zur *Trucking Management Inc.* (TMI) zusammengesetzten Kontrahenten (vgl. Kasten) zu gelangen.

Der Streik war durch weitgehende Konzessionsforderungen insbesondere von Seiten der drei größten Unternehmen, *Yellow Freight*, *Consolidated Freightways*, *Roadway Express* und der etwas kleineren Transportfirmen *ABF* und *Churchill Truck* ausgelöst worden. Die wichtigsten Konzessionsforderungen aus dem Unternehmerlager bestanden im Verlangen nach weitgehendem Einsatz von Teilzeitkräften ungefähr zum halben Normal-Stundenlohn (24 Prozent des gesamten Frachthandlings für US\$ 9 pro Stunde), in größerer

Flexibilität bei der Lenkung der Verkehrsströme (35 Prozent Fracht via Eisenbahn anstelle des Einsatzes eigener Lkws und damit eigener Fahrer), der Aufgabe des gewerkschaftlichen Streikrechts bei betrieblichen Konflikten sowie niedrigeren Einstellungsgehältern.

## Sammelgutspeditionen (Less than Truckload, LTL), die Mitglied des Unternehmerversandes Trucking Management Inc. sind

ABF Freight System Inc.  
Consolidated Freightways Corp. of Delaware  
Roadway Express Inc.  
Yellow Freight System Inc.  
A-P-A Transport Corp.  
Beck's Express Inc.  
Carolina Freight Carriers Corp.  
Churchill Truck Lines Inc.  
Colonial Beef Co.  
Ford Electronics and Refrigeration Corp.  
Fox Transport System  
General Bindery Co. Inc.  
Hallamore Motor Transportation Inc.  
Hygrade Food Products Corp.  
D.J. McNichol Co.  
Merck Sharp & Dohme  
New Penn Motor Express Inc.  
Preston Trucking Co. Inc.  
W.E. Tyan Co. Inc.  
Safeway Steel Scaffold Co.  
Sea-Land Service  
TNT Holland Motor Express Inc.  
TNT Red Star Express Lines

Quelle: Schulz/James: 1994, S.13

Für die Gewerkschaft bestand das wichtigste Ziel neben dem Widerstand gegen die aufgeführten Konzessionen - in der Abwehr weiterer Betriebsausgründungen ("double breasting"), wodurch bereits in der Vergangenheit insbesondere Consolidated Freightways und Roadway Express viel Arbeit von gewerkschaftlich organisierten Unternehmensteilen auf "gewerkschaftsfreie" Tochterunternehmen verlagert haben. Insgesamt wird heute ca. 30% des Sammelladungsverkehrs in den USA von Betrieben ohne gewerkschaftliche Vertretung der Beschäftigten bewältigt. (West: 1994, S.1 und 14)

Die wesentlichen Ergebnisse des neuen Vertragswerks lassen sich schnell zusammenfassen. Die beteiligten Speditionen schrieben die Erhöhung des Anteils intermodaler Verkehre (von 6 auf 28 Prozent) im Tarifvertrag fest und gewährten im Gegenzug Arbeitsplatzgarantien für die von der Umlenkung der Verkehrsströme betroffenen Lkw-Fahrer. Schmerzhaftere Zugeständnisse mußten die Teamsters bei der weiteren Zulassung atypischer Beschäftigungsverhältnisse machen. Für Nacht- und Wochenendarbeit wurde den Unternehmen die Ausdehnung der Nutzung von Teilzeit- und Gelegenheitskräften eingeräumt. Der Ersatz des Streikrechts bei der Regelung von betrieblichen Konflikten durch (bindende) Schlichtungsverhandlungen hingegen bestätigte weitgehend die vorherige Praxis. Die Gewerk-

schaft konnte für die vierjährige Laufzeit des Vertrages moderate jährliche Lohnerhöhungen und Verbesserungen der Sozialleistungen durchsetzen. (Vgl. Tabelle 1)

**W**ährend die Begrenzung von Verkehrsverlagerungen auf die Schiene aus einem umfassenderen Verständnis von Interessenvertretung eher als Phyrus-

Sieg betrachtet werden muß, die Öffnung weiterer Bereiche für atypische Beschäftigungsverhältnisse im Trend der immer noch zunehmenden Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes entspricht und die monetären und sozialen Verbesserungen des neuen Tarifvertrags auch für die Kernbelegschaften der Speditionen nicht gerade umwerfend sind, so muß doch vor allem die Stabilisierung der Teamsters-Gewerkschaft in ihrer Rolle als Verhandlungsmacht in einem Gewerbe verstanden werden, das nach der Liberalisierung in weiten Bereichen zum Gesetz des Dschungels, zu Manchester-Kapitalismus ähnlichen Verhältnissen zurückgekehrt ist. Auf vielen Seiten des beinahe 60 Seiten starken neuen Tarifvertrags werden weite Bereiche der Beschäftigungsverhältnisse im Straßengüterverkehr mit gewerkschaftli-

chem Einfluß (für ca. 120.000 ArbeitnehmerInnen direkt und für weitere 30.000 in ähnlichen Verträgen) geregelt und Bedingungen geschaffen, die für die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten im Straßengüterverkehr der Vereinigten Staaten traumhaft sind. Selbst

**"Die moderaten Lohnsteigerungen müssen vor dem Hintergrund einer massiven und langandauernden Geschichte von Reallohnsenkungen im Straßengüterverkehr der USA gesehen werden. Die Löhne im Straßengüterverkehr sanken zwischen 1978 und 1990 im Schnitt insgesamt um 24%."**



Zunahme der Löhne, Kilometergeldzahlungen und Sozialleistungen für regulär Beschäftigte			
Datum	Lohn	cents pro Meile	Sozialleistungen
1.4.1994	\$0.25	.625	\$0.35
1.4.1995	\$0.30	.750	\$0.45
1.4.1996	\$0.35	.875	\$0.55
1.4.1997	\$0.40	1.00	\$0.55

Quelle: NMFA 1994

Tabelle 1

für die erheblich schlechter verdienenden Teilzeitkräfte wurden für die kommenden vier Jahre Lohnerhöhungen festgelegt (Vgl. Tabelle 2).

Die moderaten Lohnsteigerungen müssen zudem vor dem Hintergrund einer massiven und langandauernden Geschichte von Reallohnsenkungen im Straßengüterverkehr der USA gesehen werden. In einer im April 1994 publizierten Studie errechnete Michael Belzer, daß die Löhne von ArbeitnehmerInnen und Angestellten im Straßengüterverkehr zwischen 1978 und 1990 im Schnitt insgesamt um 24% gesunken sind. Gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte mußten in diesem Zeitraum Lohnsenkungen in Höhe von 19,6% (US\$ 4,392) hinnehmen. Unorganisierte Beschäftigte gaben sogar 28,6% ihrer Löhne auf (US\$ 5,492). Dabei ging es den Beschäftigten im Straßengüterverkehr erheblich schlechter als den ebenfalls von Reallohnsenkungen betroffenen Industriebeschäftigten in den Vereinigten Staaten: diese hatten im gleichen Zeitraum durchschnittliche Lohnkürzungen in Höhe von US\$ 1.900 zu verkraften. (Belzer: 1994, S.56, EPI: 1994, S.3)

In den 70er Jahren, vor der "Deregulierung", verhandelten die Gewerkschaftssekretäre USA-weite Tarifverträge (National Master Freight Agreement, NMFA) im Straßengüterverkehrsgewerbe für immerhin 400.000 Beschäftigte. Die Zahl der von den NMFA-Vereinbarungen betroffenen Beschäftigten sank, durch Firmenzusammenbrüche, Aberkennungskampagnen der Unternehmen gegen die gewerkschaftliche Interessenvertretung und Austritte aus dem NMFA, bis Mitte der 80er Jahre auf weniger als 200.000 ArbeitnehmerInnen in knapp 40 Firmen. Die Vereinbarungen des Jahres 1994 betreffen, wie bereits erwähnt, nur noch 120.000 gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte direkt. Die Zahl der TMI-Firmen sank im Laufe der 80er Jahre kontinuierlich von ca. 400 (1979) auf 284 (1982), von nur noch ca. 35 (1985) auf ganze 24 im Jahr 1991. (Belzer: 1994, S.44/45)

**E**s waren seit der "Deregulierung" nur noch die großen Sammelgutspeeditionen, die mit einer annähernd gleich bleibenden Gesamtbeschäftigtenzahl zu einer immer geringeren Zahl von Firmen schrumpften. Die 22 vom Streik betroffenen Unternehmen bewegen zwar nur 18% der gesamten US-Fracht, aber mehr als die Hälfte aller mittleren Gewichtsgrößen über große Distanzen (Los Angeles Times: 7.4.1994, S.A1 und A18); was die wenigen großen Express- und Paketdienste (vor allem UPS, Federal Express, TNT) im Bereich Briefe und Päckchen erledigen, leisten diese Unternehmen für die etwas schwereren Sendungen, insbesondere in der Indu-

**Zunahme der Löhne für Teilzeit- bzw. Gelegenheitskräfte (casual wage rates)**

Datum	Lohn
1.4.1994	\$0.21
1.4.1995	\$0.26
1.4.1996	\$0.30
1.4.1997	\$0.34
Quelle: NMFA 1994	

Tabelle 2

striezulieferung. "Fast jedes Fortune 500 Unternehmen und unzählige kleinere Firmen sind auf diese Speditionen angewiesen, um von Autoteilen bis zu Computern, Kleidung oder Haushaltswaren alles zu liefern." (Ebd.) UPS mit ca. 250.000 Beschäftigten bewältigt zwar alleine ein größeres Frachtaufkommen, aber nur bis zu einem Maximalgewicht von 150 amerikanischen Pfund pro Versendungseinheit. Die Sammelgutspeeditionen operieren in den Gewichtsklassen bis zu 10.000 Pfund. (Ebd.) Das mittlere Sendungsgewicht von UPS liegt bei 11 Pfund im Vergleich zu 1.000 Pfund bei den TMI-Unternehmen. (Schulz/James: 11.4.1994, S.13) Die großen US-Speditionskonzerne haben sich, durchaus vergleichbar mit den Integratoren, zu großen transnationalen und multimodalen Transportkonzernen fusioniert, bzw. sind Teil übergeordneter Transportkonzerne.: Consolidated Freightways, z.B., beschäftigt in den USA in 500 Niederlassungen alleine 19.000 gewerkschaftlich organisierte Beschäftigte und in einer gewerkschaftsfreien Tochter, Con-Way, mehr als 6.000 weitere, nicht organisierte ArbeitnehmerInnen. (Los Angeles Times: 7.4.1994, S: A18) In einer Pressemeldung hieß es am 17.6.1994, daß Con-Way und die internationale Luftexpresstochter Emery die Streikverluste von Consolidated Freightways teilweise ausgleichen konnten. (DOW JONES NEWS 06-17-9)

Zwar sind auch die großen Sammelgutspeeditionen dem kontinuierlichen Verladerdruck nach Senkung der Transportkosten ausgesetzt, aber den drei Großspeeditionen geht es finanziell nicht schlecht. Die harte Verhandlungsposition der großen Drei resultierte vielmehr aus ihren eigenen Profiterwartungen. Anders stellt sich die Lage der (etwas) kleineren Sammelgutspeeditionen dar.

Das fünfgrößte TMI-Unternehmen, Carolina Freight (ca. 7.000 Beschäftigte), war kurz vor dem Streik aus der Unternehmerfront ausgeschert und hatte ein separa-

tes Abkommen mit der Gewerkschaft unterzeichnet, um kein Geschäft an die unzähligen Kleinst-Unternehmen zu verlieren, die zu jedem Preis fahren. (Schulz/James: 11.4.1994, S.10) 17 weitere Firmen (mit insgesamt 13.000 Beschäftigten) wollten es Carolina gleichtun, konnten sich aber zunächst nicht auf eine vorläufige Zustimmung zum neuen NMFA-Vertrag einigen. (Los Angeles Times: 8.4.1994, S. D3) Erst am 4. Streiktag folgten sie dem Beispiel Carolinas (Schulz/James: 1994, S.13). Die (in diesem Marktsegment) kleineren Unternehmen, wozu z.B. auch Unternehmensteile der Großkonzerne Sea-Land und TNT (vgl. Kasten) gehören, waren also unter der Streikdrohung eher bereit, einen Kompromiß mit der Gewerkschaft zu suchen, als die durch ihre gewerkschaftsfreien Sammelgut-Unternehmen gesicherten und ihre umfangreichen Logistikdienstleistungen in ihrem Marktsegment weniger bedrohten Großspeditionen.

Ein finanziell angeschlagenes Unternehmen, Churchill Truck Lines Inc. mit etwas mehr als 2.000 Beschäftigten, erhöhte am fünften Streiktag den Druck auf die Gewerkschaft erheblich, indem das Management die Geschäftsaufgabe als unmittelbares Resultat des Streiks inszenierte: "Die ökonomischen Konsequenzen des Streiks und die ökonomischen Konsequenzen erhöhter Kosten nach dem Ende des Streiks haben uns zur Entscheidung gebracht, das Geschäftsaufzugeben", sagte Kenneth F. Churchill. Ein Gewerkschaftsrepräsentant wies hingegen darauf hin, daß die Beschäftigten dem angeschlagenen Unternehmen kurz zuvor 10% ihrer Löhne (ca. US\$ 3 Mio.) geopfert hatten, um die Rettung des Betriebs (95 Niederlassungen in 26 Bundesstaaten, 1.007 Zugfahrzeuge und 2.300 Trailer, 1.561 gewerkschaftlich organisierte und 560 nicht organisierte Beschäftigte) zu ermöglichen. (New York Times: 12.4.1994, S.A12) Tatsächlich muß der Zusammenbruch eines weiteren, nach deutschen Maßstäben ziemlich großen Unternehmens schlicht im Zusammenhang mit der nach wie vor andauernden Umstrukturierung auf dem Sammelgutmarkt gesehen werden, auf dem nur noch sehr wenige Firmen mit der modernen Logistikansprüchen entsprechenden informationstechnologischen Infrastruktur und der erforderlichen geographischen Reichweite Platz haben.

**"Der Streik bei den Sammelgutspeditionen hat gezeigt, daß die Ver-netzung der Produktion, der moderne Logistikverbund, durchaus das Ausüben von Druck auf die Transportwirtschaft und die Verlader ermöglicht."**

Die parallel laufende Restrukturierung des Gewerbes und die weitgehende Einschränkung bzw. Auflösung der Normalarbeitsverhältnisse in den USA ließ der US-Gewerkschaft in Spedition und Trucking insgesamt nur noch eine sehr eingeschränkte Rolle im Marktgeschehen. Mindestens 120.000 gewerkschaftlich organisierte Arbeitsplätze gingen im Zuge der "Deregulierung" verloren, überwiegend durch die Übernahme des Ladungsverkehrs durch selbstfahrende Kleinst-"Unternehmer" und durch aggressive antigewerkschaftliche Strategien der Großkonzerne. Nur noch 10% der Fahrer-arbeitsplätze im Ladungsfernverkehr sind durch Tarifverträge gesichert. Die gewerkschaftlich organisierten Fahrer verdienen immerhin ca. US\$ 20.000 mehr als die selbstfahrenden Schein-Selbständigen (US\$ 55.000 gegen US\$ 35.000, Schulz/James: 11.4.1994, S.10) Die, auch im Vergleich zu vielen anderen Sektoren der Ökonomie, sehr weitgehende Anpassung der "Ware Arbeitskraft" Mensch an die Organisationsbedingungen und Profiterwartungen der (Transport-) Wirtschaft konnte die US-amerikanische Gewerkschaft ebenso wie die Gewerkschaftsorganisationen in anderen Bereichen des Verkehrs nur noch geringfügig im Interesse ihrer Mitglieder beeinflussen. Immerhin, nachdem die Gewerkschaft von Unternehmensjuristen und aggressiven Managern in hohem Bogen auf die Straße gesetzt

wurde, kommt sie in virtueller Form durch die Hintertür wieder in das Personalbüro geschlichen: Erstmals in der jüngeren US-Geschichte finden Trucking-Unternehmen nicht mehr genügend Fahrpersonal, das bereit ist, sich zu den mittlerweile herrschenden Konditionen (Lohn und Arbeitsbedingungen) hinter das Steuer zu klemmen. (Washington Post: 17.4.1994, S.A3)

In der jüngsten Auseinandersetzung hatten die großen Speditionskonzerne auf einen geringen Widerstand der durch interne Auseinandersetzungen geschwächten Teamsters-Gewerkschaft gerechnet, eine Rechnung, die nicht ganz aufging. Immerhin, so die DVZ, war es der "teuerste Streik" in der Geschichte des US-Güterverkehrs. Die Unternehmen hatten Erlösausfälle von insgesamt 23 Mio. US-Dollar am Tag zu beklagen. (DVZ: 3.5.1994, S.2)

Die Gewerkschaft zahlte insgesamt 28 Mio. US-Dollar an Streikgeldern, die sie sich teilweise von befreundeten Gewerkschaften leihen mußte, weil die Gegner der gegenwärtigen Führung unter dem Vorsitzenden Carey und der innergewerkschaftlichen Strömung "Teamsters for a Democratic Union" eine Kampagne gegen die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge für die überbezirkliche Gewerkschaftsorganisation (und damit u.a. für die Streikkasse) eingeleitet hatten: Ein teurer und politisch sicherlich nicht besonders kluger Erfolg des lokal noch recht gut verankerten "alten" Machtblocks innerhalb der Teamsters. Natürlich zahlt kein Gewerkschaftsmitglied gerne höhere Beiträge, ebenso wie kein Mensch sich über eine Steuererhöhung freut. Auf dem Spiel steht für die Teamsters-Gewerkschaftsmitglieder aber die ökonomische Streikfähigkeit, die Quintessenz gewerkschaftlicher Konflikt-, Gegenmacht- und damit Gestaltungsfähigkeit. Immerhin schaffte es Careys Reformblock, der sich in den vergangenen Tarifbewegungen erheblich konfliktfreudiger und einsatzbereiter gezeigt hat als viele seiner mit Kontakten zur Unterwelt belasteten Vorgänger, nach der großen Streikauseinandersetzung mit dem Paketdienst und Express-Integrator UPS, eine weitere Auseinandersetzung durchzustehen, trotz erheblichem Widerstand in der Organisation. Dabei spielt die US-weite und immer noch sehr aktive Basisbewegung Teamsters for a Democratic Union (TDU) eine erhebliche Rolle, auch wenn die jüngste Auseinandersetzung um die "union dues" verloren gegangen ist. Die Zukunft der Teamsters als demokratische und konfliktfähige Gewerkschaft ist von hoher Bedeutung für die gesamte US-amerikanischen Gewerkschaftsbewegung, die bei der Durchsetzung des Nordamerikanischen Freihandelsabkommen erneut eine große Niederlage zu verkraften hatte. (Vgl. Lavon: 1994) Auch wenn im NAFTA z.B. im Verkehrsbereich weniger stark "dereguliert" wurde als in der EU, so zeigt doch der Verlager- und Politik-induzierte Strukturwandel im US-amerikanischen Transportgewerbe, von der Zunahme der intermodalen Verkehre über die enorme Ausbreitung selbstfahrender Kleinunternehmer im Straßengüterverkehr bis hin zur weitreichenden Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, daß neue gewerkschaftsübergreifende Ansätze zur Verbesserung der Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe von Nöten sind, um einem umfassenden Interessenvertretungsanspruch gerecht zu werden.

**D**er Streik bei den Sammelgutspeditionen hat gezeigt, daß die Vernetzung der Produktion, der moderne Logistikverbund, durchaus das Ausüben von Druck auf

die Transportwirtschaft und die Verlager ermöglicht. Insbesondere durch die Solidarität der Hafenerbeitergewerkschaft an der Westküste der USA, hatte der Teamsterstreik enorme Auswirkungen z.B. auf die US-Staaten Alaska und Hawaii, die bis zu Spekulationen über ein mögliches Eingreifen der US-Regierung führten. Nach knapp drei Wochen häuften sich in der Wirtschaftstageszeitung Wall Street Journal Meldungen über streikbedingte Produktionsausfälle bei vielen Industrieunternehmen (Wall Street Journal, 22.4.1994)

Wenn ein Sprecher von TMI, unterstützt von einem Vertreter der Organisation der Kleinverlager, nach dem Streik düster prognostizierte, daß jeder Streiktag - trotz Arbeitsplatzgarantien - 1000 Teamsterarbeitsplätze kosten wird, weil gewerkschaftsfreie Kleinunternehmen die Fracht unwiederbringlich an sich gezogen hätten, so konnte das bei den real existierenden Verhältnissen im US-amerikanischen Truckinggewerbe nicht mehr schrecken. Die großen Sammelgutspeditionen sind nicht angreifbar von den selbstfahrenden Unternehmern. Die Arbeitsplätze dort sind verhältnismäßig sicher, weil ein international reibungsloser Ablauf der Organisation auf der Basis informationsgestützter Infrastrukturen erforderlich ist. Die US-Verlager aber hatten unbedingt recht mit ihrer Aussage: die Einigung löst Probleme nicht. Dazu sind neue Ansätze zur Stärkung der Organisation der Beschäftigten und zur Regulierung der Transportmärkte sowie der in ihnen tätigen Unternehmen nötig. (Vgl. die Vorschläge in Belzer: 1994, S.60f.)

#### Literatur

- Belzer: 1994 = Michael Belzer, Paying the Toll. Economic Deregulation of the Trucking Industry, Washington, DC: Economic Policy Institute 1994
- DVZ Nr.52, 3. Mai 1994
- Lavon: 1994 = Lavon, Eva, Das NAFTA, Weltmarktorientierte Modernisierung gegen die Gewerkschaften, Marburg: FEG 1994
- Los Angeles Times: 7.4.1994, S.A1 und A18
- Los Angeles Times: 8.4.1994, S. D3
- New York Times: 12.4.1994, S.A12
- NMFA: 1994 = Summary of tentative agreement, National Master Freight Agreement, Review Committee Meeting, April 29, 1994, Washington, D.C.
- Schulz/James: 1994 = John D. Schulz und Robert P. James, Teamsters\_LTL strike halts operations at "Big 4" carriers after talks break down, in: Traffic World: April 1994, S.9-15
- Washington Post: 17.4.1994, S.A3
- Wall Street Journal, 22.4.1994
- West: 1994 = Jim West, Teamsters: "No Part-Time Work!", in Labor Notes #182, Mai 1994, S.1 und 14