

Wettbewerb im SPNV braucht einen Branchentarifvertrag

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nimmt immer gnadenlosere Formen an. Die Personalkosten entscheiden immer öfter, welches Unternehmen den Zuschlag bekommt. Das bedeutet eine Entwicklung, die die Löhne nach unten drückt. Die Gewerkschaften können das nicht hinnehmen. Deshalb wollen die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Transnet einen BranchenTV.

Ende der neunziger Jahre begann ein Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Konturen anzunehmen, die bis heute zu einem gnadenlosen Wettbewerb geführt haben, in dem die Personalkosten eine entscheidende Rolle spielen. Die Grundlagen für diesen Wettbewerb schuf der Gesetzgeber mit der Umsetzung der Bahnreform 1994.

Bis dahin waren Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn und die sonstigen wenigen SPNV-Unternehmen in öffentlicher Hand. Da SPNV-Leistungen, bei für Kunden bezahlbaren Fahrpreisen, nicht kostendeckend erbracht werden konnten, fuhren diese Unternehmen natürlich Verluste ein. Die öffentliche Hand deckte dann die Verluste ab.

Bei der Privatisierung dieses Bereichs konnte natürlich unter diesen Voraussetzungen keine Attraktivität für neue Unternehmen und somit kein Wettbewerb entstehen. Also änderte der Gesetzgeber das System und



GDBA-Bundesvorstand Uwe Henschel (Bildmitte) und Transnet-Chef Alexander Kirchner (rechts) nahmen, wie viele Mitglieder beider Gewerkschaften, an der Mahnwache vor der SPD-Zentrale in Berlin teil.

nahm nun jedes Jahr Steuergelder in Milliardenhöhe in die Hand, die sogenannten Regionalisierungsmittel. Diese wurden den Bundesländern zur Verfügung gestellt, die damit ihrerseits SPNV-Leistungen bei den Unternehmen bestellten und bezahlten. Mit diesem System konnte mit einem Mal Geld im SPNV verdient werden und ein Wettbewerb auf der Schiene war geboren.

Stellschraube Personalkosten

Die Länder vergaben zunächst viele Leistungen in einer sogenannten freihändigen Vergabe, das heißt, die Leistungen wurden nicht ausgeschrieben, sondern wurden an ein Unternehmen „freihändig“ vergeben und die Bezahlung nur mit diesem ausgehandelt.

Ein spürbarer Ausschreibungswettbewerb setzte erst nach 2000 ein. Dabei werden die Leistungen öffentlich ausgeschrieben, jedes Unternehmen kann sich bewerben und, nach den zwingenden Vorschriften der öffentlichen Hand, erhält das preisgünstigste Unternehmen den Zuschlag. Grundsätzlich

ist dagegen auch nichts einzuwenden, denn so funktioniert der Wettbewerb, also ein Eckpfeiler unseres Wirtschaftssystems – sollte man meinen.

Aber beim Ausschreiben von SPNV-Leistungen sind die meisten der auftretenden Kosten für jedes Wettbewerbsunternehmen gleich, also Fixkosten, und somit sind Stellschrauben, mit denen sich ein Unternehmen im Wettbewerb durchsetzen kann, kaum vorhanden.

Eine Stellschraube bleibt allerdings und gewinnt bei dieser Konstellation immer mehr an Bedeutung. Das sind die Personalkosten. Auf eine einfache Formel gebracht heißt das, je geringer die Personalkosten desto größer die Chance den Wettbewerb zu gewinnen.

Solch einen Wettbewerb kann man natürlich nicht als Eckpfeiler unseres Wirtschaftssystems bezeichnen. Dazu kommt, dass der Ausschreibungswettbewerb im SPNV immer mehr zunimmt. Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren fast der gesamte SPNV neu ausgeschrieben wird.

Mahnwache gegen zunehmenden Ausschreibungswahnsinn

Vor der SPD-Zentrale in Berlin haben sich am Montag, dem 11. Mai 2009, mehr als 50 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner versammelt. Gemeinsam protestierten sie gegen den augenblicklichen „Ausschreibungswahnsinn“ im Schienenpersonen-Nahverkehr.

Immer öfter versuchen die Länder als Auftraggeber, dem billigsten Anbieter Aufträge zu erteilen, statt in den Ausschreibungen Qualitätsmerkmale zu definieren, die im Sinne der Kunden erfüllt werden müssen. Hiergegen – und damit für einen fairen Wettbewerb im Nahverkehr – protestierten Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Transnet.

Nach Aussage von GDBA-Bundesvorstand Gerd Wilde und Transnet-Vorstand Reiner Bieck darf die Ausschreibungspraxis in Berlin-Brandenburg nicht zum Beispiel für ganz Deutschland werden.

Diese Botschaft wurde klar und deutlich auch an SPD-Generalsekretär Hubertus Heil und DGB-Chef Michael Sommer vermittelt, die sich die Sorgen und Nöte der Versammelten anhörten. Die Mahnwache wurde am nächsten Tag, Dienstag, den 12. Mai, fortgesetzt.

Deshalb müssen die Gewerkschaften handeln.

Viele unterschiedliche Tarifverträge

Die Ausgangssituation zu diesem Handeln ist allerdings nicht ideal. Fast alle der mittlerweile 67 Unternehmen, die zurzeit die SPNV-Leistungen in Deutschland erbringen sind zwar tarifgebunden, aber es gibt viele verschiedene Tarifverträge mit unterschiedlichen Volumen.

Wenn man das Tarifniveau des Marktführers DB Regio einmal mit 100 Prozent bezeichnet, dann gibt es Tarifniveaus bei Wettbewerbsunternehmen, die größer und gleich sind, aber auch einige, die niedriger sind. Echte Vergleiche sind äußerst schwierig, weil die Bezahlssysteme sehr komplex und auch kompliziert sind. Auch ist es so gut wie unmöglich, Sozialleistungen und betriebliche Leistungen im Vergleich zu bewerten.

Dass es so viele Tarifverträge gibt, hat verschiedene Ursachen. Teilweise sind sie historisch bedingt, das heißt, die Unternehmen

und deren Tarifverträge gab es schon vor der Bahnreform.

Es treten aber auch neue Unternehmen in Arbeitgeberverbände ein und erhalten dadurch eine Tarifbindung über Verbandstarifverträge, die ebenfalls schon älter sind. Für den Abschluss anderer Tarifverträge gab es in der Vergangenheit immer vernünftige Gründe, denn wenn es die nicht gegeben hätte, wären die Tarifverträge nicht am Markt.

Ein Beispiel dafür sind die sogenannten Start Up-Unternehmen; das sind Unternehmen, die gegründet wurden und immer noch werden, sich dann ohne Personal am Ausschreibungswettbewerb beteiligen und somit ohne Tarifbindung Personalkosten kalkulieren können.

Möglich wird das dadurch, dass die Ausschreibungsverfahren dies zulassen und die Leistungsaufnahme erst zwei bis drei Jahre nach dem Zuschlag erfolgt. Wenn zu diesem Zeitpunkt dann Tarifverhandlungen geführt werden und das Tarifniveau soll auf ein angemessenes Maß festgelegt werden, können die Unternehmen oftmals diese Personalkosten nicht bezahlen, weil sie zu tief kalkuliert haben und nun nur diese Kalkulationskosten vom jeweiligen Aufgabenträger erhalten.

Selbst wenn die Gewerkschaft nun ihre Mitglieder in diesen Unternehmen auffordert, zu streiken, würden diese Streiks dazu führen, dass die Mitglieder ihr Unternehmen in die Insolvenz streiken würden.

Wettbewerb nimmt rasant zu

Mit der Ausschreibung von ca. 24 Millionen Zugkilometern im Herbst 2008 in Berlin und Brandenburg erreichte der Ausschreibungswettbewerb einen bis dahin nicht gekannten Höhepunkt.

Es war klar, dass dies nur ein vorläufiger Höhepunkt sein würde und dass fast alle Bundesländer nachziehen werden. Somit würden in kürzester Zeit alle Unternehmen, die ihren Mitarbeitern eine auskömmliche Bezahlung sichern, in Gefahr kommen, im Wettbewerb zu unterliegen.

Dass es dabei nicht nur die DB Regio AG als Marktführer treffen wird, wie viele annehmen, kann als sicher angenommen werden, denn erst vor einiger Zeit hat ein Veolia-Unternehmen in Brandenburg gegen ein anderes Unternehmen eine attraktive Strecke im Ausschreibungswettbewerb verloren.

Einzigster Ausweg: BranchenTV

Wie können die Gewerkschaften nun auf solche eine Entwicklung reagieren? Transnet und Verkehrsgewerkschaft GDBA haben

sich Ende 2008 dazu entschlossen, einen Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr (BranchenTV SPNV) zu installieren.

Dieser BranchenTV SPNV soll nach Vorstellung der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Transnet nachdem er unterzeichnet ist, über eine sogenannte Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) allgemeinverbindlich werden.

Die AVE kann über ein bestimmtes, im Tarifvertragsgesetz vorgesehene Verfahren beantragt werden. Wenn der BranchenTV für allgemeinverbindlich erklärt ist, muss jedes am SPNV-Markt teilnehmende Unternehmen mindestens das Niveau des BranchenTV als Grundlage für die Personalkostenkalkulation anwenden und somit wäre der Wettbewerb über die Personalkosten ausgeschlossen.

Vernünftiges Niveau festlegen

Soweit die Zielsetzung. Doch zunächst musste überlegt werden, welches Niveau ein BranchenTV haben soll. Wenn das niedrigste Niveau der Branche zugrunde gelegt werden würde, für das etwa sechs bis acht Prozent der in der Branche Beschäftigten tätig sind, würden Verkehrsgewerkschaft GDBA und Transnet praktisch akzeptieren, dass sich innerhalb kürzester Zeit 92 bis 94 Prozent der in der Branche Beschäftigten auf das niedrigste Bezahlungsniveau zurückentwickeln.

Umgekehrt würde das höchste Niveau angesetzt werden, in dem rund drei bis fünf Prozent der Beschäftigten in der Branche tätig sind, müsste sich das Niveau von 95 bis 97 Prozent der Beschäftigten in Kürze nach oben entwickeln. Beides ist nicht real.

Einzig vernünftig und auch möglich ist es, das Niveau, unter das bereits heute etwa 75 bis 80 Prozent der Beschäftigten in der Branche fallen, als das Niveau zu definieren, das der BranchenTV haben soll. Dabei handelt es sich um das Niveau der DB Regio AG und einiger anderer Unternehmen.

Kündigung der Tarifverträge

Nachdem diese Entscheidung gefallen war, hat die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) alle Tarifverträge von Arbeitgeberverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen gekündigt, die ein niedrigeres Niveau als das angestrebte Niveau hatten oder die aus sonstigen Gründen in dem anstehenden Prozess problematisch werden konnten.

Gleichzeitig mit diesen Kündigungen bot die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) den Unternehmen und Verbänden Ge-

spräche und Tarifverhandlungen an und auch die Fortsetzung der gekündigten Tarifverträge mit eingeschränkten Geltungsbereichen. Die Geltungsbereichseinschränkungen sind erforderlich, um zum einen die Teilnahme der Tarifverträge von Güterverkehrsunternehmen, touristischen Unternehmen, von Personaldienstleistern oder Museumsbahnen sowie weiterer zum Beispiel bestimmter Infrastruktur- oder Werkstattunternehmen am SPNV-Wettbewerb auszuschießen.

Zum anderen mussten die Geltungsbereiche der SPNV-Unternehmen auf die Verkehrsverträge eingeschränkt werden, die bis zur Branchentarifvertragsgültigkeit in diesen Unternehmen vereinbart werden. Damit wird die Weiterführung und Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverträge sichergestellt, weil es den Unternehmen nicht möglich wäre, aus eigenen Mitteln eine Personalkostenhöhung für laufende Verkehrsverträge zu finanzieren.

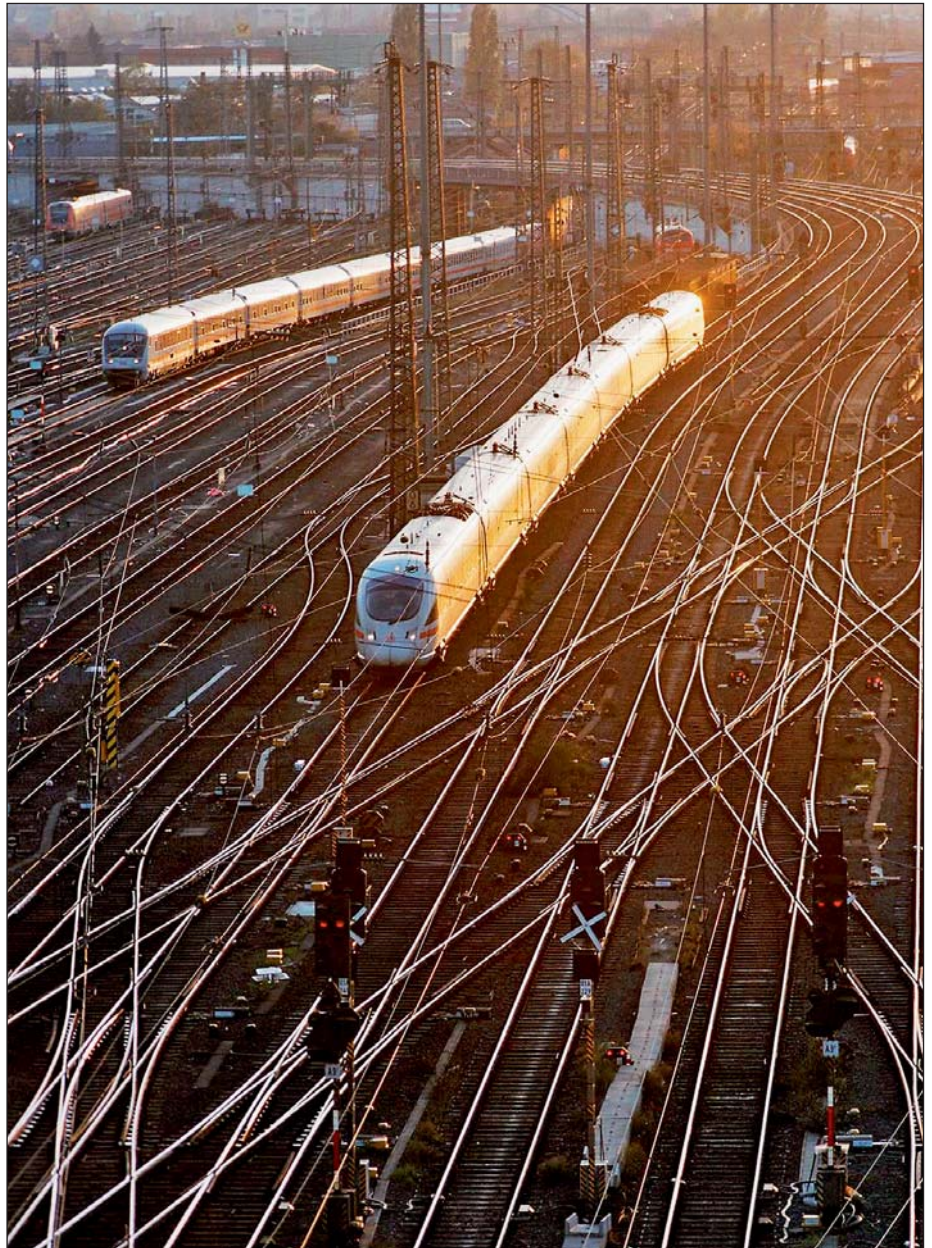
Somit werden diese bestehenden Tarifverträge, gebunden an „ihre“ Verkehrsverträge bis zur Gültigkeit des BranchenTV nach alten Regeln in einer sog. „alten Welt“ beendet werden und die Verkehrsverträge, die auf der Personalkostenkalkulationsgrundlage des BranchenTV abgeschlossen werden, stellen eine sog. „neue Welt“ dar. Durch dieses Verfahren entstehen zwar Probleme in der einige Jahre dauernden Übergangszeit, diese Probleme sind aber durch die Tarifvertragsparteien lösbar.

Gesprächsmarathon

Von den Kündigungen der Tarifverträge durch die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA am Ende des vergangenen Jahres bis jetzt haben eine Reihe von Tarifverhandlungen mit vielen Unternehmen stattgefunden. Geltungsbereiche sind dabei nach den beschriebenen Mustern eingeschränkt worden.

Darüber hinaus setzte ein Gesprächsmarathon ein. Gewerkschaftsvertreter und Vertreter anderer unterstützender Institutionen sprachen und sprechen mit Geschäftsführern und Vorständen von Unternehmen und Konzernen, mit Politikern auf Bundes- und Landesebene, mit Vertretern der Aufgabenträger und ihrer Verbände, mit Parteienvertretern sowie mit Vertretern weiterer Institutionen, die in der Sache hilfreich sein können.

Zudem muss mit weiteren beteiligten Gewerkschaften das Problem diskutiert werden, um auch sie von der Notwendigkeit eines BranchenTV SPNV zu überzeugen. Auch diese Gespräche haben begonnen.



Sensibilisierung der Beteiligten

Die vielen Gespräche und Aktivitäten der letzten Monate haben ein Ziel bereits erreicht, das Problem als solches ist in vielen Köpfen angekommen. Beispielsweise sind Politiker, die bisher die Sachzusammenhänge nicht kannten, jetzt sensibilisiert, Arbeitgeber konnten vom Sinn des BranchenTV überzeugt werden und die Öffentlichkeit nimmt über Aktionen von Betroffenen das Problem dieses Ausschreibungswettbewerbs immer mehr wahr.

Einem immer größeren Kreis von Beteiligten bzw. einer interessierten Öffentlichkeit wird immer mehr bewusst, dass dieser Wettbewerb im SPNV, wie er zurzeit stattfindet, nur dazu geeignet, ist die Einkommensverhältnisse der betroffenen Mitar-

beiter ganz schnell nach unten zu entwickeln, mit allen damit verbundenen negativen Folgen.

Kein leichter Weg

Es war von Anfang an klar, dass Transnet und Verkehrsgewerkschaft GDBA keinen leichten Weg beschritten haben. Neben umfangreichen Erklärungen des Wollens, müssen in jedem Gespräch Vorurteile, falsche Annahmen, falsche Bewertungen und sogar Unterstellungen mühsam ausgeräumt werden.

Dies alles und viele andere Aktivitäten und Aktionen sind jedoch erforderlich und wichtig, um den BranchenTV SPNV zu erreichen und damit auskömmliche Einkommen für Beschäftigte einer ganzen Branche auf Dauer zu sichern. JÖK