



geWERKstatt

Jetzt geht's los. Es gilt, etwas Neues zu schaffen. Eine neue Verkehrsgewerkschaft soll die Interessenvertretung der Beschäftigten auf eine neue Grundlage stellen. Und jedes Mitglied von TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA ist eingeladen, mitzumachen! Unter dem Motto „Werkstatt Gewerkschaft“ werden wir diesen Prozess transparent gestalten. Zugleich beginnen wir mit dieser Ausgabe unseres Magazins eine Serie, in der wir die Vorteile einer Gewerkschaftsneugründung für verschiedene Politikfelder beleuchten. Erster Teil: Die Tarifpolitik.



Tarifpolitik ist das Kerngeschäft jeder Gewerkschaft. Dabei geht es schon lange nicht mehr nur um Prozente und Zehntelprozente Entgelterhöhungen. Tarifpolitik regelt heute ein komplexes Geflecht von Beschäftigungsbedingungen – Arbeitszeitfragen, Beschäftigungssicherung, Regelungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie, betriebliche Altersversorgung sind mittlerweile Handlungsfelder der Tarifpolitik geworden.

Seit Jahren schon führen TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA die Tarifverhandlungen gemeinsam. In den ersten Jahren noch eher locker institutionalisiert in einer „Verhandlungsgemeinschaft“, an der auch noch – hin und wieder jedenfalls – die GDL teilnahm.

Dieses Verfahren folgte schon damals unserem Grundverständnis von Tarifpolitik. Wir brauchen keine unterschiedlichen Tarifverträge für unterschiedliche Beschäftigtengruppen. An dem Verbundprodukt Eisenbahn arbeiten Beschäftigte verschiedener Berufe, verschiedener Ausbildung mit; Tarifkräfte und Beamte. Tarifverträge, so unsere Grundauffassung, müssen so konstruiert sein, dass sie einen gemeinsamen Rahmen für gemeinsame Bedingungen bilden.

Und sie müssen zugleich so tiefenscharf, differenziert und flexibel sein, dass sie die unterschiedlichen Belange unterschiedlicher Beschäftigtengruppen abbilden können.

Alles andere führt aus unserer Sicht zur Zersplitterung auf der Arbeitnehmerseite und nützt nur den Arbeitgebern. Sie haben damit die Chance, Beschäftigtengruppen gegeneinander auszuspielen. Das ist das Gegenteil der Solidarität, die wir meinen.

Die Gründung der Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) 2005 war deshalb nur folgerichtig. Sie hat die Tarifpolitik auf eine neue Basis gestellt. Die TG führt seither zentral die Tarifverhandlungen. Die Tarifexperten der TRANSNET und GDBA haben sich zu einer schlagkräftigen Truppe formiert. Die Kräfte wurden im Interesse unserer Mitglieder gebündelt. Dabei hat sich gezeigt: Miteinander statt gegeneinander, nur so ist es möglich, soziale Errungenschaften auch in schwierigen Zeiten zu verteidigen und auszubauen. Die Entwicklung von Tarifforderungen ist seitdem von TRANSNET und GDBA immer enger koordiniert worden. Das hat Vorteile: Die Entwicklung von Tarifforderungen, das Entwickeln von Verhandlungsstrategien, das Bewerten von Verhandlungsständen, schließlich auch das Organisieren und Durchführen von Warnstreiks und anderen unterstützenden Aktionen – das alles ist mit einer Institution wie der TG leichter, reibungsloser zu handhaben.

Die Ergebnisse dieser tarifpolitischen Aktivitäten können sich sehen lassen – z.B. für die Beschäftigten der DB AG.

■ Schon 2005 wurde der Langzeitkonten-Tarifvertrag abgeschlossen. Er ermöglicht, Überstunden und Entgeltbestandteile in ein Wertkonto zu buchen – um sie später verzinst wieder herauszubekommen: für Fortbildungen, berufliche Auszeiten oder um früher aus dem Erwerbsleben auszusteigen.

■ Auf diesem LzkTV baut der Fonds Soziale Sicherung – eine gemeinsame Einrichtung der Tarifparteien – auf, der seit 2005 zahlreiche Leistungen (Förderung von beruflicher Weiterbildung, Reha-Maßnahmen, Hilfe bei Härtefällen) anbietet – exklusiv für Mitglieder von TRANSNET und GDBA.

■ Ebenfalls 2007 wurde der Mitarbeiter-BeteiligungsTV abgeschlossen. Er war eine Konsequenz aus den permanenten Umsatz- und Gewinnrekorden der DB AG. An denen sollen die Beschäftigten ihren gerechten Anteil bekommen.

■ Anfang 2007 wurde der BeSi-ZusatzTV abgeschlossen. Für Beschäftigte, die wegen eines Arbeitsunfalls oder anderer gesundheitlicher Einschränkungen ihre bisherige Tätigkeit nicht mehr ausüben können, wurden so verbesserte Vermittlungsmöglichkeiten auf andere Arbeitsplätze geschaffen. Außerdem besteht ein erweiterter Kündigungsschutz.

■ Mitte 2007 wurde ein Tarifvertrag ausgehandelt, der für die Beschäftigten der DB AG Einkommenssteigerungen von 4,5 Prozent beinhaltete. Das war im Branchenvergleich die höchste Tarifierhöhung in diesem Jahr.

■ Ende 2007 wurde der Einstieg in ein völlig neues Entgeltsystem bei der DB AG geschaffen. In dem damals 13 Jahre alten Entgeltsystem hatten sich im Laufe der Zeit zahlreiche Unwuchten eingeschlichen. Mit den Grundzügen des neuen Entgelt-





systems wurde es möglich, Verantwortung, Belastung, Qualifikation, Erfahrung und Leistung genauer abzubilden. Seitdem sind noch einmal fast zwei Jahre mit Feinarbeiten und redaktionellen Verhandlungen vergangen, bis im Herbst 2009 der Sack zugemacht wurde. Wir haben heute bei der DB AG ein modernes, flexibles, passgenaues Entgeltsystem, das für zahlreiche Kolleginnen und Kollegen auch spürbare Einkommensverbesserungen gebracht hat.

- Anfang 2009 wurde ein Tarifabschluss gefunden, der in zwei Schritten Tarifierhöhungen von 4,5 Prozent brachte – und dies auf dem Höhepunkt der Finanz- und Wirtschaftskrise, die für viele Branchen Nullrunden und Kurzarbeit bedeutet.
- Dabei ist es der TG gelungen, von Anfang an auch die Unternehmen DB Services, DB Sicherheit, DB Kommunikationstechnik, DB Fahrwegdienste in die Verhandlungen einzubeziehen, obwohl der aktuelle Tarifvertrag noch bis zum 30. Juni 2009 galt. Erreicht werden konnten analoge Entgelterhöhungen und eine gemeinsame neue Laufzeit bis zum 31. Juli 2010.
- Schwierig gestalteten sich die Tarifverhandlungen bei den Busgesellschaften.

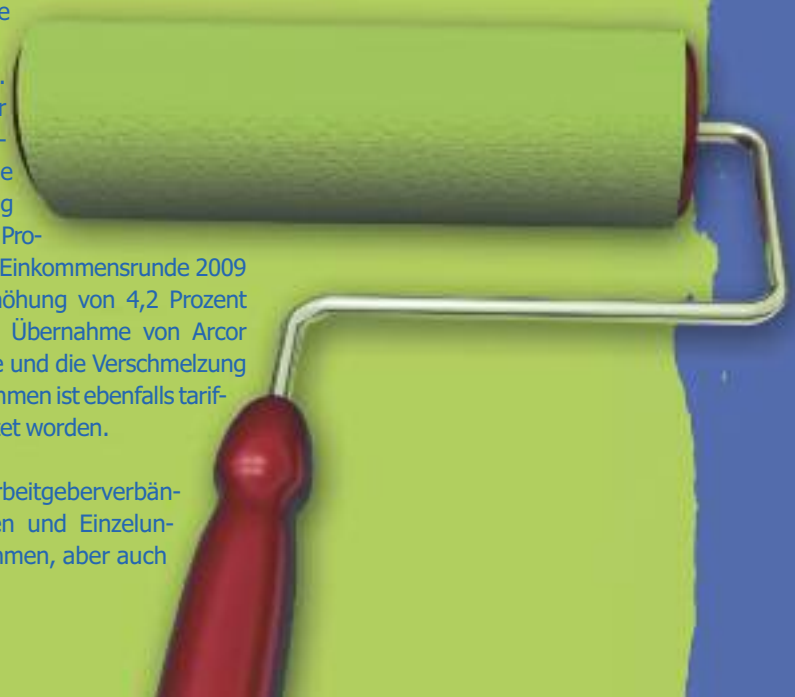
ten. Abschlüsse konnten oftmals erst nach Warnstreiks erreicht werden. Die Busgesellschaften, mit denen die TG Tarifverträge vereinbart hat, stehen in scharfem Wettbewerb. Neben politischen Rahmenbedingungen wird er von vielen Faktoren beeinflusst, wie Ausschreibungspraxis und Gewährung von Zuschüssen. Lohn- und Sozialdumping werden von Arbeitgeberseite gefördert durch Gründung von Tochterunternehmen ohne Tarifbindung, Betriebsübergänge in abgesenkte Tarifniveaus und Subunternehmerschaft durch Dritte.

Mit großem Engagement hat sich die TG natürlich auch bei vielen Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns eingesetzt:

- Hervorragende Abschlüsse konnte die TG z. B. für die Arcor-Beschäftigten erreichen. So wurden für die Einkommensrunde 2007 eine Entgelterhöhung von insgesamt 7 Prozent und in der Einkommensrunde 2009 eine Entgelterhöhung von 4,2 Prozent vereinbart. Die Übernahme von Arcor durch Vodafone und die Verschmelzung beider Unternehmen ist ebenfalls tarifpolitisch begleitet worden.
- Bei weiteren Arbeitgeberverbänden, Konzernen und Einzelunternehmen, aber auch

beim BEV, den Sozialeinrichtungen des Bahnkonzerns oder den Fahrzeuginstandhaltungsunternehmen ist die TG Tarifpartner. Auch hier ist die TG permanent am Ball und setzt sich vehement für die Interessen der Beschäftigten ein.

Ein neues Thema ist in jüngster Zeit dazu gekommen: der Branchentarifvertrag SPNV. Damit zieht die TG eine Konsequenz daraus, dass sich die Branche Schienenverkehr





in ihrer Struktur grundlegend gewandelt hat. Schon lange nicht mehr betreibt die Deutsche Bahn den Schienenverkehr praktisch im Alleingang, und die „NE-Bahnen“ (einen besseren Begriff gibt es bis heute nicht) betreiben längst nicht mehr nur einige unattraktive Rest- und Stummelstrecken. Heute sind allein auf dem Markt für SPNV-Leistungen rund 60 Unternehmen tätig. Und bis 2020 werden rund die Hälfte aller SPNV-Leistungen durch die Ausschreibungsmühle gehen.

Wir sind also in der Phase eines verschärften Wettbewerbs angekommen. Das stellt neue Herausforderungen an die Tarifpolitik. Die Grundsätze der Vergabepolitik, wie sie die neoliberale Politik in Deutsch-

land und in der EU entwickelt haben, zwingen die Unternehmen dazu, billige Angebote zu kalkulieren. Wie anders sollen diese billigen Angebote entwickelt werden, wenn nicht auf Kosten der Beschäftigten? Alle anderen Kostenbestandteile sind für die Bahn-Unternehmen so gut wie nicht zu beeinflussen. Das bedeutet: der zunehmende Wettbewerb geht auf Kosten der Beschäftigten.

Also müssen die Gewerkschaften handeln. Mit dem Branchentarifvertrag wollen wir die Personalkosten als Wettbewerbsfaktor ausschließen. Wettbewerb ja – aber nur dann, wenn es um die besseren Angebote, die besseren Verkehrskonzepte geht. Und nicht um das billigste Angebot und das effektivste Ausquetschen der Beschäftigten.

Im vergangenen Jahr haben die TG und die sie tragenden Gewerkschaften eine Reihe von Aktivitäten für den BranchenTV entfaltet. So wurden in Berlin und Brandenburg rund um die bisher größte Ausschreibung im SPNV Mahnwachen und Kundgebungen durchgeführt, die regierenden Parteien CDU, SPD und Linke auf ihren jeweiligen Parteitag mit dem Thema Dumpingwettbewerb und den Folgen ihrer Vergabepolitik konfrontiert. Zugleich wurden Gespräche mit den großen Unternehmen, mit Landespolitikern und Bestellerorganisationen geführt. Und es wurden zahlreiche Tarifverträge gekündigt bzw. in ihrem Geltungsbereich eingeschränkt, um so die „alte Welt“ der zersplitterten Tarifverträge in der Branche allmählich durch eine „neue Welt“ abzulösen – die des Branchentarifvertrags.

Das ist nichts weniger als die tarifpolitische Neuorganisation der Branche. Noch ist dieses Ziel nicht erreicht. Viele Unternehmen der Branche haben aber bereits grundsätzliches Einverständnis signalisiert. Denn auch sie sehen allmählich, dass sie von einem BranchenTV profitieren werden.

Vor uns liegt also eine Reihe tarifpolitischer Aufgaben. Sie werden wir dann am besten lösen können, wenn wir eine neue Verkehrsgewerkschaft gründen. Nach wie vor geht es uns darum, alle Beschäftigtengruppen auf unserem tarifpolitischen Weg mitzunehmen, sie einzubinden und das Bestmögliche für sie herauszuholen. Wir setzen weiterhin auf Solidarität und Stärke. ■

Regionale Veranstaltungen 2010

In einer Reihe von regionalen Veranstaltungen werden TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA die angestrebte Verschmelzung und die anstehenden Aufgaben mit den Mitgliedern diskutieren. Folgende Termine sind derzeit geplant (Stand 1.12.2009). Einzelheiten erfahren Sie in den Servicebüros bzw. den Geschäftsstellen.

Termin	Region	Bezirk	Ort		
03. Feb 10	West	Saar/Mosel/Westpfalz	Saarbrücken		
04. Feb 10				Essen	Duisburg
05. Feb 10				Köln	Köln
10. Feb 10	Bayern	Nord-Ostbayern	Nürnberg		
11. Feb 10				München-Südbayern	München
15. Feb 10	Nord-Ost Süd-Ost	Nord-Ost Sachsen	Berlin		
16. Feb 10				Sachsen-Anhalt	Dresden/Leipzig
17. Feb 10					Halle
18. Feb 10					Thüringen
19. Feb 10			Halle		
08. Mrz 10	Nord	Hamburg-Schleswig/Holstein	Hamburg		
09. Mrz 10				Niedersachsen/Bremen	Hannover
12. Apr 10	Süd-West	Hessen-Rheinhessen	Frankfurt		
13. Apr 10				Baden-Rheinpfalz	Karlsruhe
28. Apr 10					Württemberg