
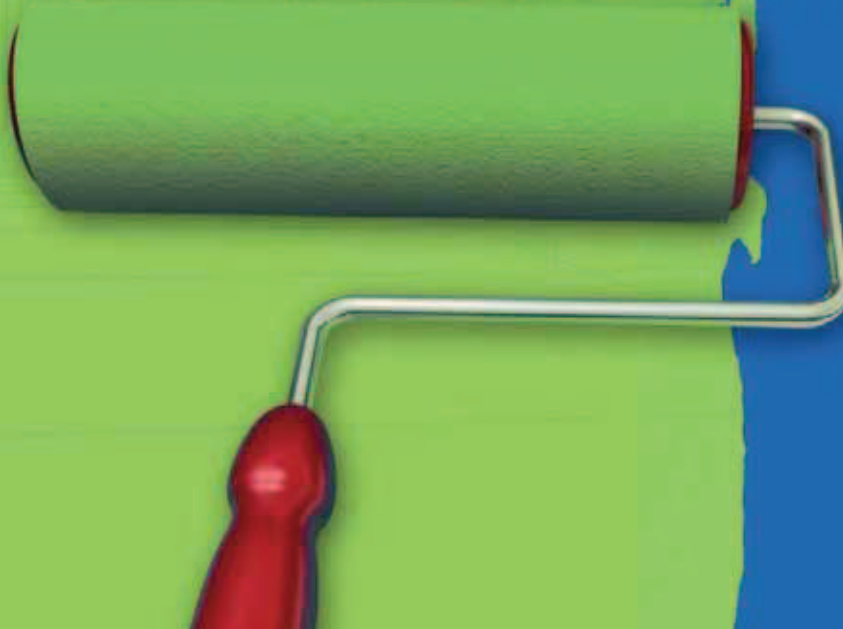


A metal plate with a green logo consisting of a stylized 'G' and 'W' intertwined. The text 'geWERKstatt' is written on the plate in green and blue. The plate is secured with four screws. In the background, there are wooden rulers and screws.

geWERKstatt

A wooden handle and a metal tool, possibly a chisel or a similar tool, lying on a green surface.

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! Dieser Prozess steht unter dem Motto „Werkstatt Gewerkschaft“.

A paint roller with a red handle, lying on a green surface.

Bereits jetzt aber nehmen TRANSNET und GDBA die aktuellen Herausforderungen an. Die größte Herausforderung auf tarifpolitischem Gebiet ist ohne Zweifel der zunehmende Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV). Unsere Antwort: Branchentarifvertrag. In dieser Ausgabe unseres Magazins fassen wir noch einmal unser Ringen um den BranchenTV zusammen.



Das Positive zuerst: Es wird verhandelt. Nach anderthalb Jahren Gesprächen, Sondierungen und Konferenzen (siehe Kasten), nach Annäherungen und Krähen haben Ende August 2010 die Verhandlungen zwischen der Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) und maßgeblichen Konzernen der SPNV-Branche zu einem Branchentarifvertrag begonnen. Wir streben ein neues Vertragswerk an. Eines, das nicht nur auf einzelne Unternehmen zugeschnitten ist, sondern das alle Unternehmen der Branche binden soll. Eines, das letztendlich die Lohnunterschiede in der Branche eibnet und den Beschäftigten die Angst nimmt, für 30 Prozent weniger arbeiten zu müssen.

Die Verhandlungen werden mit den sechs größten Konzernen der so genannten NE-Bahnen geführt: Veolia Verkehr, Keolis, Arriva, BeNEX, Abellio und der Hessischen Landesbahn. Gefordert hat ein solches Tarifwerk zwar die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG), aber die Arbeitgeber haben auch erkannt, dass ein solches einheitliches Tarifwerk für die Branche zwischenzeitlich auch für sie von Vorteil ist. „Wir müssen das Image der Dumpinglohn-Bahnen unbedingt loswerden“, zitierte der Berliner „Tagesspiegel“ einen nicht genannten Unternehmensvertreter.

Und ein anderer Manager der Branche vermutete im

selben Blatt wirtschaftliche Motive. „Einige rutschen bei einem Streik sofort in die roten Zahlen, das können die sich gar nicht leisten.“

Umso überraschender, dass eine substanzielle Annäherung in der Kernfrage in zwei Verhandlungs- und einer Sondierungsrunde bisher nicht zu erzielen war. So kam in der ersten Runde die Frage aller Fragen, nämlich das angestrebte Bezahlungslevel, nicht einmal zur Sprache. Die Vorstellungen der TG dazu liegen seit langem auf dem Tisch. Für uns muss sich der BranchenTV an dem Niveau orientieren, das bereits für rund 90 Prozent der Beschäftigten in der Branche bezahlt wird. Dieses Niveau kommt bei einer Reihe von Unternehmen zur An-

wendung: bei Abellio NRW GmbH, der Bayerischen Oberlandbahn, der Regentalbahn, bei Metronom und auch bei DB Regio. „Wir wollen dieses Niveau natürlich auch für die restlichen zehn Prozent der Beschäftigten in der Branche durchsetzen“, so die TG-Verhandlungsführer Alexander Kirchner und Heinz Fuhrmann.

Erst in der zweiten Runde sah sich die Arbeitgeberseite in der Lage, ein solches Angebot erstmals zu beziffern. Allerdings ernteten sie bei den Vertretern der TG erstaunte Gesichter. Denn bereits beim ersten Nachrechnen stellte sich heraus, dass das Angebot gerade mal bei knapp 77% des geforderten Bezahlungslevels liegt.

Unterstützt wird unser Kurs von einer Mehrheit der Bevölkerung. Eine Forsa-Umfrage, die TRANSNET in Auftrag gegeben hat, zeigt klare Verhältnisse auf. Demnach befürwortet eine deutliche Mehrheit der Bundesbürger eine einheitliche Bezahlung im SPNV. 83 Prozent der Befragten halten demnach einen Branchentarifvertrag für sinnvoll, um die bestehenden Lohnunterschiede in der Branche zu beseitigen. 85 Prozent der Befragten gaben an, dass sie die bestehenden Lohnunterschiede in der Branche nicht für gerechtfertigt halten. Derzeit werden für gleiche Tätigkeiten im SPNV bis zu 20 Prozent

unterschiedliche Löhne gezahlt. Nur 15 Prozent der Befragten halten dementsprechend niedrige Lohnkosten für einen wichtigen Wettbewerbsfaktor. Aus Sicht der Bürger und Bahnkunden sind demnach andere Faktoren wichtiger für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. So nannten 91 Prozent der Befragten „gut ausgebildete Mitarbeiter“, 85 Prozent nannten „gute Produkte bzw. Dienstleistungen“. Für 83 Prozent der Befragten ist eine „gute Unternehmensführung“ wichtig für den Erfolg. Für die Umfrage wurden Anfang August 1.004 Bundesbürger befragt.



Die zuständigen Tarifkommissionen der TG bewerteten dieses Angebot und verabschiedeten daraufhin die „Griesheimer Erklärung“. Das Angebot wurde darin als „viel zu gering“ zurückgewiesen. Auf dieser Basis habe die Fortsetzung der Verhandlungen keinen Sinn. Die TG verlangt vielmehr ein klares Bekenntnis zum geforderten Branchenniveau „und zwar auf dem heutigen Niveau der für 90 Prozent der Beschäftigten in der Branche bereits geltenden Bezahlung. Auf dieser

Basis könnten dann die Tarifverhandlungen zur Ausgestaltung eines BranchenTV wieder aufgenommen werden.“ Dies ist die letzte Möglichkeit für die Arbeitgeberseite, Arbeitskampfmaßnahmen zu verhindern.



Wie geht es nun weiter? Kommt mit den jetzigen Verhandlungspartnern ein einheitlicher Tarifvertrag zustande, ist das noch nicht der von der TG angestrebte BranchenTV. Es wäre aber erstmals ein Tarifvertrag für die Branche, der nicht an Konzerngrenzen endet. Der Tarifvertrag kann aber in der Folge zu einem echten BranchenTV ausgebaut werden.

Die DB AG als größter Player in der Branche hat bereits angekündigt, „nachdrücklich“ an diesem Ziel „mitzuwirken“.

Die TG begrüßt diese Ankündigung, fordert dann aber die Übernahme des Geltungsbereichs auch auf die bisher tariflosen

Tochterunternehmen der DB Regio AG. Das wäre ein wichtiger Etappensieg, denn zuletzt waren es vor allem diese Tochtergesellschaften, die an der Dumpingschraube gedreht haben.

Bemerkenswert ist aber auch, wer nicht am Verhandlungstisch sitzt: nämlich der Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen AGVDE. Er organisiert derzeit auch noch einige kleine Unternehmen im SPNV. Im Gegensatz dazu beteiligt sich der Arbeitgeberverband AVN, der ebenfalls SPNV Unternehmen organisiert, aktiv an den Verhandlungen.

Der AGVDE hatte sich monatelang den Verhandlungen verweigert. Doch die massiven Veränderungen in der Branche haben jetzt zu einer Kehrtwendung geführt. Der AGVDE hat der TG Verhandlungen zu Mindestbedingungen in der Branche angeboten. Es bleibt abzuwarten, was hinter diesem Angebot steckt, denn die bisherige Haltung des Verbandes, in Verbindung mit dessen Veröffentlichungen zeigte die neoliberale Grundeinstellung des Geschäftsführers Ackmann. Lohnunterschiede, so hieß es bisher, seien völlig in Ordnung; ihre Abschaffung würde das Ende des Wettbewerbs bedeuten. „Vielleicht haben sich die realistisch denkenden Mitglieder dieses Verbandes durchgesetzt“, so Alexander Kirchner und Heinz Fuhrmann. „Weil sie erkannt haben, dass die Totalverweigerung nur dazu führen wird, dass der Verband in Zukunft in der SPNV Branche keine Rolle mehr spielen wird.“ ■



Chronologie

Dezember 2008

Die TG kündigt sämtliche Tarifverträge in der SPNV-Branche, sofern sie unter dem Branchenniveau liegen – dem Niveau, zu dem heute bereits rund 90 Prozent der Beschäftigten bezahlt werden.

Im Jahr 2009 und 2010

Die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) schließt keine Tarifverträge mehr in der Branche ab. Zum 1. August 2010 sind alle relevanten Tarifverträge offen, das heißt: Für die überwiegende Mehrheit der Beschäftigten in der Branche besteht keine Friedenspflicht.

12.02.2010

Spitzengespräch von TRANSNET und GDBA mit den „großen 5“ (fünf Konzerne ohne DB Regio AG). Die Bahn-Unternehmen weigern die Aufnahme formaler Verhandlungen. Man wolle sich nicht einem „Tarif-Diktat“ beugen. Das von der TG geforderte Lohnniveau sei „viel zu hoch“.

08.03.2010

Die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) gründet für den SPNV eine eigene Tarifkommission. Diese macht in ihrer ersten Sitzung deutlich, dass die Durchsetzung eines BranchenTV SPNV alternativlos ist.

08.07.2010

Teile der Arbeitgeber fahren vor der anstehenden Tarifrunde schon einmal schweres Geschütz auf. Der AGVDE teilt mit, der geforderte Branchen-Tarifvertrag wäre "der Tod des Wettbewerbs,

das sichere Aus für die kleinen und mittelgroßen Bahnen." AGVDE-Geschäftsführer Ackmann gibt damit zu, dass dieser Wettbewerb tatsächlich über Lohn- und Sozialkosten geführt wird.

15.07.2010

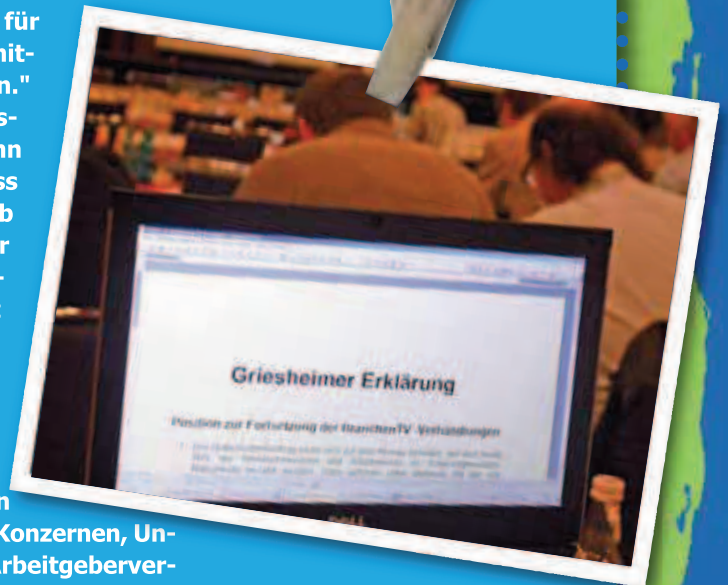
Auf Einladung der TG kommen Vertreter von 19 Konzernen, Unternehmen und Arbeitgeberverbänden in Fulda zusammen. Sie erklären sich bereit, formale Verhandlungen zu einem Branchentarifvertrag aufzunehmen. Hintergrund: Mit dem bevorstehenden Auslaufen der Friedenspflicht bei DB Regio steigt die Wahrscheinlichkeit eines Arbeitskampfes.

28.07.2010

TG und die Unternehmen Veolia Verkehr, Arriva, BeNEX, Abellio und Keolis vereinbaren eine sogenannte Prozessabrede. Darin wird das weitere Vorgehen abgestimmt. Die Tarifkommission gibt grünes Licht für die Verhandlungen.

01.08.2010

Mit dem Auslaufen des Tarifvertrags bei der Deutschen Bahn AG sind nahezu alle Beschäftigten in der SPNV-Branche aus der Friedenspflicht heraus.



24.08.2010

Erste Verhandlungsrunde. Die Arbeitgeberseite ist noch nicht bereit, eine klare Aussage zum Niveau des angestrebten BranchenTV zu machen.

14.09.2010

Zweite Verhandlungsrunde. Die Arbeitgeber nennen erstmals Zahlen. Sie erreichen allerdings nicht mal 80 Prozent des in der Branche üblichen Niveaus.

15.09.2010

Die zuständigen Tarifkommissionen der TG bewerten dieses Angebot als völlig inakzeptabel und verabschieden die „Griesheimer Erklärung“.

