

Pressemitteilung vom 20. Februar 2009

TV-N Bayern - Tarifrunde 2009

Gemeinsames Vorgehen von dbb tarifunion und ver.di

In der Vergangenheit haben der Gewerkschaftsdachverband dbb tarifunion, dem die GDL angehört, und die Gewerkschaft ver.di schlechte Erfahrungen mit getrenntem Agieren in Tarifverhandlungen gemacht. Es gibt deshalb seit 2008 eine neue Strategie, die trotz aller Unterschiede und trotz Beibehaltung der jeweiligen Eigenständigkeit, ein gemeinsames Vorgehen in Tarifaueinandersetzungen beinhaltet. Diese neue Strategie wird bundesweit verfolgt und ist außer in den Tarifaueinandersetzungen im Öffentlichen Dienst und jetzt auch in kommunalen Bereichen, wie den städtischen Verkehrsbetrieben, Grundlage für einen erfolgreichen Kurs der Arbeitnehmerseite.

In der Tarifrunde 2009 zum Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N) Bayern geht es um die Einkommen von ca. 6.500 Beschäftigten in den kommunalen Nahverkehrsbetrieben in Bayern. Verhandlungsführer des Arbeitgeberverbandes KAV ist SWM-Geschäftsführer Reinhard Büttner. Wir als GDL werden bei den Tarifaueinandersetzungen zum TV-N Bayern von unserem Dachverband dbb-tarifunion vertreten. Der GDL-Bezirk Bayern hat im Geltungsbereich des TV-N Bayern Mitglieder im vierstelligen Bereich, nämlich bei den städtischen Verkehrsbetrieben München (SWM), Nürnberg (VAG) und Augsburg (AVG).

Ausgangslage

Ähnlich wie bei der DB AG wird im kommunalen Nahverkehr seit Jahren von der Politik ein drastischer Sparkurs gefahren. Subventionen wurden gestrichen oder erheblich gekürzt. Die Folge ist, dass trotz sozial verträglichem Arbeitsplatzabbau, trotz Erhöhung der Arbeitsbelastung und trotz Absenkung der Nettolöhne für Fahrer, Servicemitarbeiter und Werkstattpersonal die Fahrpreise jedes Jahr gestiegen sind. Mit jeder Fahrpreiserhöhung wurde nach dem Motto: „Haltet den Dieb“ den Fahrgästen der bzw. die Schuldigen verkündet: „Gestiegene Personalkosten“. Das ist falsch! Heute verdient ein Fahrer in München Netto genauso viel wie vor 15 Jahren! Unsere neu eingestellten Fahrer müssen mit 1200 bis 1300 netto zurechtkommen und das bei den Mieten in den bayerischen Großstädten!

In den letzten 6 Jahren sind die Fahrpreise um durchschnittlich 18% gestiegen (zwischen 11% Single-Tageskarte bis 44% Ausbildungstarif II 16 Ringe). Im gleichen Zeitraum sind die Fahrgastzahlen erheblich gestiegen. MVG-Pressemitteilung vom 7. 1. 2009:

„Das Jahr 2008 wird uns einen erneuten Fahrgastrekord beschert haben, also wiederum über dem Vorjahresergebnis liegen (MVG 2007: 482 Millionen Fahrgäste). Das wäre dann das fünfte Jahr mit Zuwachs in Folge (nach leichten Rückgängen in den Jahren 2002 und 2003 infolge des Tourismuseinbruchs nach dem September 2001).“

Für die Beschäftigten gab es 2004 ca. 1% mehr Lohn und der TV-N Bayern, der vor 2 Jahren eingeführt wurde, sorgte bei Fahrern für bis zu 20% weniger Netto.

Die SWM-Geschäftsführer (und vielleicht auch andere) haben sich dafür im letzten Jahr 50% mehr Gehalt gegönnt.

Während die Kommunen mittlerweile Gewinne aus ihren Verkehrsunternehmen erzielen und die von ihnen eingesetzten Geschäftsführer sich die eigenen Taschen mit überproportional erhöhten Gehältern vollstopfen, müssen Fahrgäste und Fahrer hierfür gleichermaßen bluten.

Der MVG-Geschäftsführer, Herbert König, geht aber noch einen Schritt weiter, indem er versucht, die eigene Kundschaft gegen das eigene Personal aufzubringen:

Die Betriebskosten des MVG-Verkehrs, zu denen natürlich auch die Personalkosten gehören, müssen vollständig aus den Fahrgeldeinnahmen finanziert werden. Es besteht also ein unmittelbarer und zwingender Zusammenhang zwischen der Lohntarifentwicklung und den künftigen Fahrpreisen“ (MVG-Pressemitteilung vom 30.01.2009).

Wo war dieser „unmittelbare und zwingende Zusammenhang“ die ganzen Jahre? Bei diesen Fahrpreiserhöhungen und der Entwicklung der Fahrgastzahlen hätten auch die Fahrer in den letzten Jahren etwas von dem Geldsegen abkriegen müssen! Die Wahrheit ist, das dieser angebliche „unmittelbare und zwingende Zusammenhang“ nur bemüht wird, wenns gerade paßt.

Die Ursachen für die Fehlentwicklung liegen bei der Politik und in einer mangelhaften Betriebsführung.

Neben den finanziellen Einbußen wurden die Arbeitsbedingungen erheblich verschlechtert. In vielen Bereichen wurde die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Schichtarbeiter, insbesondere beim Fahrpersonal, reduziert. Das Ergebnis ist, dass die Mitarbeiter an noch mehr Tagen im Jahr zur Arbeit müssen, noch weniger Zeit für sich und die Familie haben.

Dienstlich bedingte Vorbereitungs- und Wegezeiten innerhalb von Schichten werden zum Teil nicht mehr bezahlt, zum Teil nicht mehr als Arbeitszeit gewertet und fließen so auch nicht in Arbeitszeithöchstgrenzen ein.

Die psychischen und physischen Grenzen der Mitarbeiter werden immer mehr und mehr ausgereizt, was auf Dauer zu stark erhöhten Ausfall- und Krankheitsquoten führt. Fahr- und Wendezeiten werden so weit verkürzt, dass ein Einhalten der Fahrpläne oft nur noch mit „Zauberei“, und die Erledigung menschlicher Bedürfnisse, oft nur im Laufschrift möglich ist. Die Fahrer tun ihr Möglichstes, um Verspätungen zu vermeiden.

Statt Leistung zu belohnen, haben sich die Führungskräfte auf weitere Einsparungen zu Lasten der Schichtarbeiter eingeschworen. Es scheint ihnen egal zu sein, ob dabei die Identifikation der Belegschaft mit dem eigenen Betrieb zum Teufel geht. Kein vorausschauender Unternehmer würde das Personal, mit dem er den Gewinn erwirtschaftet, so verheizen!

Der Bogen ist längst überspannt, die Schmerzgrenze überschritten! Die arrogante Haltung des Arbeitgebers lässt uns nur eine Wahl: Arbeitskampf!

Stand der Tarifverhandlungen

1. **Termin:** Am 19.01.2009 haben wir / dbb tarifunion und ver.di dem Arbeitgeberverband KAV die Forderungen übergeben. Es erfolgte keine konkrete Reaktion.
2. **Termin:** Am 05.02.2009 bot der Arbeitgeber (von ihm als 6 %-Erhöhung ausgegeben!) eine Null- bzw. Minusnummer an, die darauf hinausläuft, dass sich die Belegschaft den Inflationsausgleich durch Arbeitszeitverlängerung selbst erarbeiten muss. Arbeitszeiterhöhung auf 40 Stunden bedeutet für Schichtarbeiter bis zu 10 zusätzliche Arbeitstage im Jahr! Völlig undenkbar bei der Arbeitsbelastung, die Schichtarbeiter bereits jetzt haben!
3. **Termin:** Am 02.03.2009 ist der vorerst letzte vereinbarte Verhandlungstermin. Sollte der Arbeitgeber wiederum kein verhandlungsfähiges Angebot vorlegen, wird es einen längeren Arbeitskampf geben.

Noch vor dem 3. Termin wird es in Bayern zu weiteren Warnstreiks kommen, zu denen die dbb-tarifunion die GDL-Mitglieder aufrufen wird.

Konkret steht schon der Termin des nächsten Warnstreiks in Augsburg fest. Dort wird die dbb-tarifunion die GDL-Mitglieder am 27.02.2009 von der Frühschicht an für 24 Stunden zum Arbeitskampf aufrufen. Am Vormittag des 27. 2. 2009 soll es auch eine Kundgebung der dbb-tarifunion unter GDL-Beteiligung in Augsburg geben. Die Kollegen der Ortsgruppe SSSB, Stadtverkehr Augsburg, sind vorbereitet.