Faire Löhne
Fairer Wettbewerb

GDL-Newsletter 2/2011

13. April 2011

Über 250 Betriebsräte in Leipzig

„Betriebsratsarbeit im Spannungsfeld zwischen Arbeitnehmer- und Unternehmensinteressen“ – unter diesem Motto diskutierten bei den Betriebsrätekonferenzen in Leipzig vom 4. bis 8. April 2011 mehr als 250 GDL-Betriebsräte in vier spannenden Tagungen alle relevanten Aspekte ihrer täglichen Arbeit.

Eingeladen waren auch Vertreter der Arbeitgeber. Doch während die Personalvorstände der DB-Transportgesellschaften die Möglichkeit zur Diskussion nutzten, verzichteten die Vertreter der NE-Bahnen darauf. Nicht nur, dass dies bei den Betriebsräten zu Unmut führte – die Arbeitgeber versäumten darüber hinaus zwei aufschlussreiche Vorträge des Frankfurter Arbeitsrechtlers Ulrich Fischer zu Rechten und Pflichten von BR-Mitgliedern während Arbeitskampfsituationen und zur Tarifpluralität. Die Anwendung mehrerer Tarifverträge in einem Unternehmen ist laut Fischer schon lange keine Seltenheit mehr, sondern kommt dem Betrieb durch die höhere Motivation der Beschäftigten sogar zugute.

Eines haben die Betriebsräte in Leipzig deutlich gemacht: die Belastungsgrenze der Fahrpersonale ist erreicht und Personalmangel, Lohndumping im Wettbewerb und vieles mehr sind für die Beschäftigten, aber auch für die Betriebsräte mit ihrer Schutzfunktion nicht länger hinnehmbar!

Die müssten uns mit Kusshand nehmen…

Erneut haben die GDL-Mitglieder klar Flagge gezeigt: Bundesweit fielen beim 71-stündigen Streik der GDL vom 28. bis 29. März und vom 31. März bis 2. April 2011 rund 75 Prozent der bestreikten SPNV-Unternehmen aus. Beschäftigte der HLB Hessenbahn, HLB Basis, cantus und vectus schildern, warum sie streiken.

Burkhard Wildt, HLB-Basis: „Ich streike, damit ich bei einer Betriebsübernahme mein Gehalt und meinen Arbeitsplatz behalte und nicht nach über 18 Jahren bei der Taunusbahn plötzlich auf der Straße sitze.“ Neben der beruflichen Sicherheit sind für Wildt und seine Kollegen auch soziale Leistungen wichtig – doch die hat der Arbeitgeber in den vergangenen Jahren nach und nach gestrichen. „Früher gab es für zehn Euro pro Jahr HLB-Familienkarten“, so Wild. „Damit konnte die gesamte Familie ganzjährig auf den Strecken der HLB fahren, aber das ist schon lange vorbei.“ Deutlich reduziert hat der Arbeitgeber auch den Verpflegungsmehraufwand: „Das waren früher 4,10 Euro, heute sind es nur noch 2,50 Euro. Das ist ein herber Einschnitt und ein weiterer Grund, sich zu wehren“, so Wildt.

…doch wir werden mit Füßen getreten

Grund zur Klage haben auch die Kollegen der Hessenbahn: „Bei uns fehlen Sozialräume,“ so Daniel Schnee. „Wir müssen

unsere Pausen auf dem Fahrzeug verbringen, das ist wie im tiefsten Mittelalter. Schnee: „Wir sind Idealisten, wir leben den Lokführertraum. Die Arbeitgeber müssten uns eigentlich mit Kusshand nehmen, doch wir werden stattdessen mit Füßen getreten."

Auch Roland Feuerstein, Timo Petry und Christian Zerres von vectus streiken, um die völlig unzulänglichen Arbeitsbedingungen zu verbessern. „Manchmal fahren wir zehn bis zwölf Tage am Stück" sagt Feuerstein. „Das ist nicht nur unzumutbar, sondern auch gefährlich – siehe Hordorf". Christian Zerres, vectus-Mitarbeiter der ersten Stunde seit 2004, ergänzt: „Wir haben ständig Verschlechterungen zu verzeichnen. Bei einem Dienst bis 17 Uhr sollen wir um 3.45 Uhr schon wieder anfangen zu arbeiten. Da bleibt gerade mal Zeit für Duschen, Essen, Schlafen und das war's dann. Unsere Loyalität wird uns jedenfalls nicht gedankt."

Fazit: Ob bei Entgelt, Arbeitszeit, Schichtgestaltung oder sozialen Schutzbestimmungen – die Unzufriedenheit der Kollegen bei den Unternehmen der Hessischen Landesbahnen ist groß. An ihrer Entschlossenheit, den BuRa-LfTV mit weiteren Arbeitskampfmaßnahmen durchzusetzen besteht, wie bei den Beschäftigten der anderen Privatbahnen auch, kein Zweifel!

* * * * * * * * * * * * * * * * *

Schutz bei Betreiberwechsel

Nicht ohne Grund gehört die Forderung nach sozialen Schutzbestimmungen bei Betreiberwechsel zu den Kernelementen des BuRa-LfTV. Denn durch Neuvergabe bei Verkehren des SPNV werden Lokomotivführer bisher im Durchschnitt alle zehn Jahre arbeitslos und/oder zu niedrigeren Löhnen weiterbeschäftigt.

Das heißt im Klartext, dass Lokführer stets aufs Neue Angst um ihren Arbeitsplatz haben müssen, weil die neuen Gmbhs die Beschäftigten nicht übernehmen wollen. Verdiente und bewährte Lokomotivführer sind durch diese Ausschreibungen jedes Mal gezwungen, als Berufsanfänger neu zu beginnen.

Damit ist nun Schluss. Mit der Tarifierung des BuRa-LfTV bei der DB ist es der GDL erstmals gelungen, konkrete Regelungen zum Betreiberwechsel in einem Flächentarifvertrag festzuschreiben. Von diesem Abschluss muss eine zwingende Signalwirkung für die Privatbahnen ausgehen: Auch hier müssen Lokomotivführer künftig vom neuen Betreiber übernommen werden und die Entlohnung muss dann auf dem Niveau des Flächentarifvertrags liegen. Klar ist: Nicht mehr die Löhne der Lokomotivführer sollen im Fokus des Wettbewerbs stehen, sondern das beste Verkehrskonzept, Service, Sicherheit und Pünktlichkeit. Dadurch wird letztendlich der gesamte SPNV attraktiver.

* * * * * * * * * * * * * * * * *

Zugbegleiter sind solidarisch mit BuRa-LfTV

Mit Unterzeichnung des Grundlagentarifvertrages hat sich die GDL in der Tarifrunde 2007/2008 verpflichtet, bis 2014 keine Tarifverträge für DB-Beschäftigte außerhalb des LfTV-Geltungsbereichs abzuschließen.

Doch obwohl damit das Mandat für Zugbegleiter bis zu diesem Zeitpunkt bei der Konkurrenzgewerkschaft liegt, beobachten die GDL und die in ihr organisierten Zugbegleiter sehr genau, was dort für die Berufsgruppe getan wird – und vor allem, was nicht!

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der seit Jahren zu beobachtenden, gravierenden Vernachlässigung der Zugbegleiterinteressen durch die EVG erklären sich die Zugbegleiter in der GDL mit den Zielen des BuRa-LfTV solidarisch und arbeiten geschlossen auf das nächste Ziel hin – den BuRa-Zub im Jahr 2014!