

VORRAUS

Sonder

Faire Löhne
Fairer Wettbewerb



Februar 2011

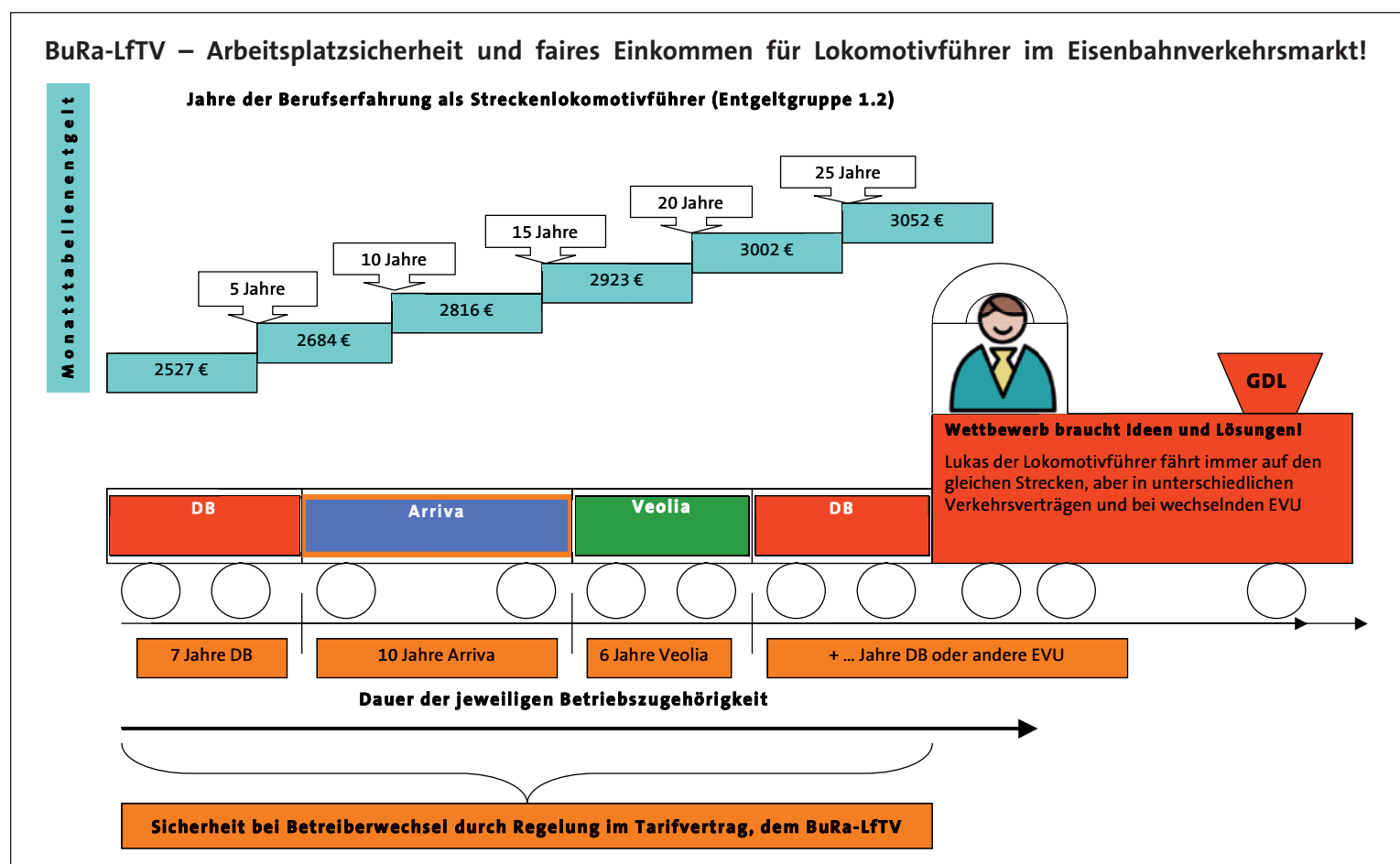
Flächentarifvertrag

Zeit zu handeln – Faire Löhne und Fairer Wettbewerb

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
alles im Leben hat seine Zeit. In den vergangenen sechs Monaten hat die GDL mit den Arbeitgebern intensiv um die Durchsetzung des Flächentarifvertrages (BuRa-LfTV) gerungen. Bewusst haben wir uns dabei für den Verhandlungsweg entschieden. Mit Umsicht und Vernunft sollte

Einigkeit über unsere berechtigten Forderungen nach fairen Löhnen und einem fairem Wettbewerb im Eisenbahnverkehrsmarkt erzielt werden.

Doch sowohl die DB als auch die sechs großen Schienenpersonennahverkehrsunternehmen G6 (Abellio GmbH, Arriva Deutschland GmbH, BeNEX GmbH, Keolis Deutsch-



Grafik 1: Der BuRa-LfTV gewährleistet sozialen Schutz bei einem Betreiberwechsel.

(Quelle: GDL)

land GmbH & Co. KG, Veolia Verkehr GmbH und die Unternehmen der Hessischen Landesbahnen) wiesen unser Bemühen um konstruktive Lösungen und die sachgerechte Beilegung auch unterschiedlicher Auffassungen zurück.

Wie bekannt, widerriefen die G6 Mitte Januar ihre Zusage zum Abschluss des Flächentarifvertrages. Stattdessen verkündeten sie, den Branchen-Tarifvertrag der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) auf die Lokomotivführer anwenden zu wollen. Bereits mit uns erzielte Ergebnisse, beispielsweise zur Tarifstruktur und zum Betreiberwechsel, zählten mit einem Mal nicht mehr. Kurz darauf zog die Deutsche Bahn nach und verweigerte ebenfalls den Abschluss des BuRa-LfTV – mit der Begründung, dass die G6 nicht mitmachen. Dies und die Tatsache, dass die DB nicht bereit war, ihr schon im Dezember durch uns abgelehntes, völlig unzureichendes Angebot zu verbessern, machte den Abbruch der Verhandlungen auch hier unausweichlich.

Der abrupte und willkürliche Ausstieg der Arbeitgeber aus den Verhandlungen zeigt deutlich, dass ihnen nicht ernsthaft an einer Verbesserung der Arbeits- und Einkommensbedingungen der Lokomotivführer gelegen ist. Während die G6 darauf spekulieren, dass sie aufgrund des niedrigeren Branchentarifvertrags der EVG den BuRa-LfTV auf dem Niveau, auf dem heute schon 90 Prozent aller Lokomotivführer sind, nicht tarifieren müssen, spielt die DB ein zynisches Spiel auf Zeit: Sie hofft, durch die von ihr ersehnte

Wiedereinführung der Tarifeinheit dauerhaft einem Abschluss mit der GDL entgehen zu können.

Beide Arbeitgeber möchten lieber mit schwachen Gewerkschaften abschließen, die nicht einmal zehn Prozent der Lokomotivführer in Deutschland organisieren – der Tarifkonflikt 2007/2008 lässt grüßen. Doch dazu wird es nicht kommen. In diesem Lande herrscht faktisch und rechtlich Tarifpluralität. Jedem, sowohl den G6 als auch der DB muss bewusst sein, dass in dieser Republik die GDL aufgrund ihres Organisationsgrades legitimiert ist, Tarifverträge für Lokomotivführer abzuschließen.

Klar ist: Die GDL wird ihren Auftrag, die Beendigung des Wettbewerbs über Lohnkosten auf dem Rücken der Lokomotivführer unbeirrt erfüllen.

Die fünf Kernforderungen sind:

- ein leistungs- und verantwortungsgerechtes Entgelt
- bei einer Referenzarbeitszeit von 38 Stunden pro Woche (siehe Tabelle),
- der Schutz bei Verlust der persönlichen Fahrdiensttauglichkeit die auf eine gesundheitliche Belastung zurückgeht,
- umfassende Unterstützung bei der Bewältigung traumatischer Ereignisse und
- Schutz vor Arbeitslosigkeit und Entgelteinbußen nach einem Betreiberwechsel (siehe Grafik 1).


Streckenlokführer Berufseinsteiger (Tarifniveau-Bestimmende Regelungen)							
Tarifvertrag/ EVU	Wochenarbeitszeit	MTE Einstiegsstufe (inkl. WG und UG)	Ø Zulagen im Monat (NSF + FAE)	Stundenlohn Einstiegsstufe (inkl. Zulagen)	Delta zum BuRa-LfTV	Arbeitszeitanrechnung	Urlaub + Zusatzurlaub
BuRa-LfTV	38 h/Woche	2.527 €	292 €	17,10 €	Referenz	100 % außer gesetzl. Pause	30 Tage/+ Ø 4 Tage
Angebot G6	40 h/Woche	2.295 €	167 €	14,15 €	- 16,8 %	Gastfahrt 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 0 %	25 Tage/-
ODEG	40 h/Woche	1.949 €	155 €	12,10 €	- 28,8 %	100 % außer gesetzl. Pause	28 Tage/-
vectus	39 h/Woche	2.216 €	112 €	13,70 €	- 19,4 %	Gastfahrt 50 % Bereitschaft 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	26 Tage/+ Ø 2 Tage
Hessenbahn GmbH	40 h/Woche	2.223 €	35 €	13,00 €	- 23,5 %	Gastfahrt 50 % Bereitschaft 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	25 Tage/+ Ø 2 Tage
SBB Cargo	40 h/Woche	2.612 €	155 €	15,90 €	- 6,5 %	Gastfahrten 80 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	28 Tage/-
Streckenlokführer Berufserfahren (Tarifniveau-Bestimmende Regelungen)							
							Unbezahlte Zeiten am Arbeitsplatz = Abwesenheit von der Familie = Weniger Freizeitqualität
Tarifvertrag/ EVU	Wochenarbeitszeit	MTE Einstiegsstufe (inkl. WG und UG)	Ø Zulagen im Monat (NSF + FAE)	Stundenlohn Einstiegsstufe (inkl. Zulagen)	Delta zum BuRa-LfTV	Arbeitszeitanrechnung	Urlaub + Zusatzurlaub
BuRa-LfTV	38 h/Woche	3.052 €	292 €	20,20 €	Referenz	100 % außer gesetzl. Pause	30 Tage/+ Ø 4 Tage
Angebot G6	40 h/Woche	2.545 €	167 €	15,60 €	- 22,7 %	Gastfahrt 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 0 %	25 Tage/-
ODEG	40 h/Woche	2.083 €	155 €	12,90 €	- 36,1 %	100 % außer gesetzl. Pause	28 Tage/-
vectus	39 h/Woche	2.382 €	112 €	14,70 €	- 27,2 %	Gastfahrt 50 % Bereitschaft 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	26 Tage/+ Ø 2 Tage
Hessenbahn GmbH	40 h/Woche	2.386 €	35 €	13,90 €	- 31,2 %	Gastfahrt 50 % Bereitschaft 50 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	25 Tage/+ Ø 2 Tage
SBB Cargo	40 h/Woche	3.354 €	155 €	20,10 €	- 0,5 %	Gastfahrten 80 % Tätigkeitsunterbrechungen 80 %	28 Tage/-

Tabelle: Gerechte Entlohnung und familienfreundliche Arbeitszeiten mit dem BuRa-LfTV.

(Quelle: GDL)

Gelebte Solidarität – Lokomotivführer werden BuRa-LFTV durchsetzen

In den vergangenen Monaten haben zahlreiche Beschäftigte, vor allem Lokomotivführer und Zugbegleiter innerhalb der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, deutlich gemacht, dass sie von der GDL tarifpolitisch vertreten werden wollen und dass die GDL den Flächentarifvertrag (BuRa-LFTV) umsetzen soll.

So haben sich in mehreren Unternehmen die Beschäftigten mit Warnstreiks nicht nur das Recht erkämpft, von der GDL in den Tarifverhandlungen vertreten zu werden, sondern sie haben auch gezeigt, dass Arbeitgeber Realitäten nicht verkennen dürfen. Dazu zählen unter anderem die Unternehmen der Hessischen Landesbahn: Hier waren es die Lokomotivführer, die mit ihren Arbeitskämpfen dafür gesorgt haben, dass aus den G5 die G6 wurden. Auch die Kollegen bei der Vogtlandbahn haben mit einem beeindruckenden Warnstreik deutlich gemacht, dass die GDL und ihr tarifpolitischer Weg für sie der richtige sind.

Bei anderen Unternehmen haben die Ergebnisse der Betriebsratswahlen gereicht, um deutlich zu machen, dass nicht die vom Arbeitgeber gewünschte Gewerkschaft die Interessen der Beschäftigten vertritt, sondern die GDL. So erklärte unter anderem der zuständige Arbeitgeberverband bei der Westfalenbahn, die Tarifpartnerschaft mit der EVG zu beenden und nunmehr nur noch mit der GDL zu verhandeln. Grundlage für diese

Entscheidung ist das eindeutige Ergebnis zugunsten der GDL bei den Betriebsratswahlen im Jahr 2010.

Diese Beispiele machen deutlich, dass nicht das Wort Solidarität alleine entscheidend ist, sondern vor allem das entsprechende Handeln.

Dies zeigen die GDL und ihre Mitglieder jeden Tag aufs Neue. Gemeinsam werden sie auch den BuRa-LFTV und die entsprechenden Haustarifverträge umsetzen – wenn es sein muss, auch mit einem Arbeitskampf. Es ist schade, dass es immer noch Arbeitgeber gibt, die die Realitäten in ihren Unternehmen verkennen wollen. Aber die GDL wird mit ihren Mitgliedern – ob bei der Nord-Ostsee-Bahn und der DB Regio AG, bei metronom und der DB Schenker Rail AG, bei Veolia Sachsen-Anhalt oder DB Fernverkehr AG, Vogtlandbahn oder der Hessischen Landesbahn und in vielen weiteren Unternehmen die passende Antwort darauf geben.

Alle wissen nunmehr, dass es notwendig geworden ist, im gemeinsamen Arbeitskampf unsere Ziele durchzusetzen. Deshalb werden wir zusammenstehen und wie in der Vergangenheit auch durch gelebte Solidarität allen Arbeitgebern beweisen, wie ernst es unseren Mitgliedern bei der Durchsetzung ihrer Ziele tatsächlich ist. Nur unsere Entschlossenheit und die Kraft unserer Mitglieder gewährleisten dauerhaft erfolgreiche Interessenvertretung.

Es muss endgültig Schluss sein mit dem Ausweichen und den Trickserien der Arbeitgeber. Jeder Tag ohne soziale Schutzfunktionen und ohne gerechte Entlohnung für den verantwortungsvollen Beruf des Lokomotivführers ist ein Tag zuviel. Alles im Leben hat seine Zeit – nun ist es Zeit, zu handeln. Darum machen wir uns bereit, gemeinsam das Haus des Flächentarifvertrages für alle Lokomotivführer in Deutschland zu bauen!



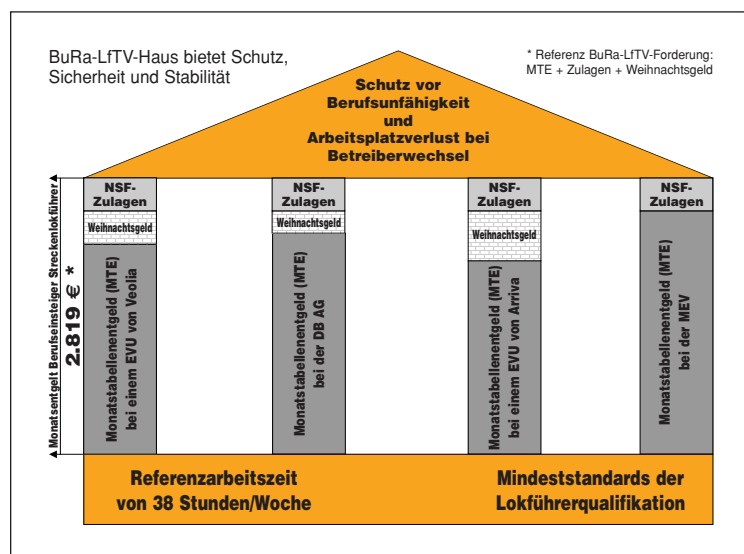
Claus Weselsky, GDL-Bundesvorsitzender

Neue Herausforderungen

Damoklesschwert der Tarifeinheit

Der Flächentarifvertrag (BuRa-LFTV) der GDL soll bundesweit vergleichbare Tarife und Arbeitsbedingungen für Lokomotivführer schaffen, gleichgültig für welches Unternehmen und in welcher Branche sie Leistungen erbringen. Zu den Kernforderungen der GDL gehört, neben klaren Entgelt- und Ausbildungsstandards, die soziale Absicherung bei einem Betreiberwechsel und beim Verlust der persönlichen Fahreignung, die auf eine gesundheitliche Belastung zurückgeht. Gerade der Verlust des Arbeitsplatzes aufgrund eines unverschuldeten traumatischen Ereignisses ist ein Phänomen, das außer den Lokomotivführern kaum eine andere Berufsgruppe betrifft.

Seit dem Urteil des Bundesarbeitsgerichtes vom Juni 2010 ist die Spruchpraxis der Tarifeinheit (ein Betrieb, ein Tarifvertrag) aufgegeben. Der BuRa-LFTV kann daher im Sinne der Tarifpluralität rechtlich neben anderen Tarifverträgen stehen. Doch kurz nach einem mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) getätigten Tarifabschluss widerriefen die G6 am 20. Januar 2011 die mit der GDL bis dahin protokollierten und unterzeichneten Verhandlungsstände.



Grafik 2: Das schützende Haus des BuRa-LFTV.

(Quelle: GDL)

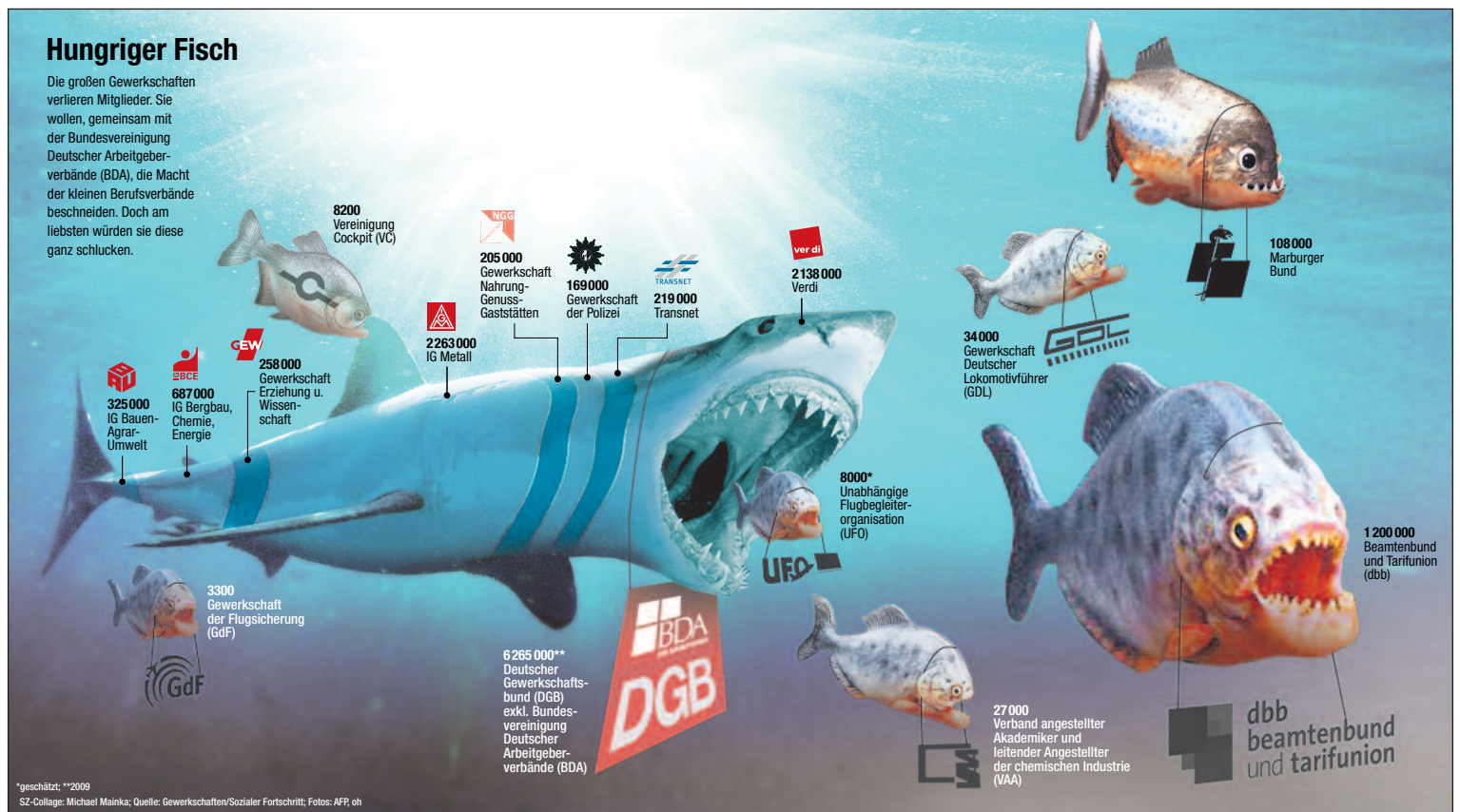
Kurz darauf platzten auch die Verhandlungen mit der DB. Die Gründe liegen auf der Hand: Die Arbeitgeber wollen verhindern, dass der BuRa-LfTV in Konkurrenz zu dem anderen Abschluss steht, das heißt branchenübergreifend und womöglich sogar höher und anders abschließt. Sie wollen keinen speziellen Rahmentarifvertrag für Lokomotivführer und keine mitgliederstarken Berufsgewerkschaften wie die GDL, die selbstbewusst ein sicher verkraftbares Stück der Unternehmensgewinne zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder einfordern. Sie wollen auch keine harten Arbeitskämpfe, die spürbare Verbesserungen erzwingen.

Die Arbeitgeber setzen erkennbar darauf, dass ihre Wünsche durch die Tarifeinheit erfüllt werden. Denn trotz BAG-Urteil ist das Thema nicht vom Tisch. Das haben Berufsgewerkschaften der Ärzte, Piloten, Flugbegleiter, Fluglotsen und Lokomotivführer einer gemeinsamen Initiative der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) vom Mai 2010 zu verdanken. Die Vorgehensweise erinnert an den Judaskuss: Der DGB, zu dem auch

deutscher Gewerkschaften bei nur etwa 20 Prozent liegt. Derzeit prüft die Bundesregierung den Vorschlag von BDA und DGB und es ist offensichtlich, dass die Arbeitgeber die laufende Tarifrunde nutzen wollen, um die Wiedereinführung der Tarifeinheit zu beschleunigen. Auf keinen Fall wollen sie, gewissermaßen vorausseilend, durch einen Abschluss mit der GDL eine faktische Tarifpluralität schaffen.

Mit im Boot ist auch die DB, wenngleich sie nicht müde wird, scheinheilig zu beteuern, den BuRa-LfTV tarifieren zu wollen. Ein ganz und gar gefahrloses Bekenntnis, denn die Unterschrift der DB steht unter der Bedingung, dass die anderen Arbeitgeber ebenfalls unterschreiben. Zudem gehört die DB über den Arbeitgeberverband MoVe zum BDA und zu den Mitfinanzierern der Gesetzesinitiative zur Wiedereinführung der Tarifeinheit. Nach der Absage an einen BuRa-LfTV also soll die GDL erneut in das Korsett des anderen Abschlusses gelobt werden — eine klare „Einladung“, die eigenen Forderungen aufzugeben!

Doch wer die GDL kennt, weiß, dass sie ihre Ziele konsequent verfolgt und auch erreicht. Streikt die GDL, so ist



Gegen den Versuch die Tarifeinheit wieder einzuführen, ist energischer Widerstand nötig.

(Quelle: Süddeutsche Zeitung)

die EVG gehört, verbündet sich mit dem Arbeitgeber, um der Konkurrenz im eigenen Lager, den lästigen Berufsgewerkschaften, das Wasser abzugraben. Falls die Bundesregierung diesem Ansinnen nachgäbe, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegte und das Parlament ihn verabschiedete, würde dies zur Entmachtung von Berufsgewerkschaften führen. Und da die Parlamentarier zum großen Teil Mitglieder von großen Gewerkschaften sind, ist eine solche Vision nicht von der Hand zu weisen.

Die GDL könnte dann in Zukunft weder Tarifverträge für ihre Mitglieder abschließen, noch streiken, wenn ein Tarifvertrag von einer zahlenmäßig größeren Gewerkschaft bestünde oder in absehbarer Zeit zu erwarten wäre. Und dies, obwohl ihr 75 Prozent der Lokomotivführer Deutschlands angehören, die ihre Interessen von der GDL und von keiner anderen Gewerkschaft vertreten lassen wollen.

Demgegenüber sollen die DGB-Gewerkschaften die alleinige Befugnis zum Abschluss von Tarifverträgen und zum Arbeitskampf haben, obwohl der Organisationsgrad

klar, dass die Arbeitgeber den Druck auf die Bundesregierung verschärfen werden, die Berufsgewerkschaften endlich einzufangen. Die GDL wird jedoch keineswegs im vorausseilenden Gehorsam auf ihr Streikrecht verzichten, um bloß keiner Gesetzesinitiative Vorschub zu leisten. Streikt die GDL nicht, fügt sie sich faktisch der Tarifeinheit, und die Arbeitgeber haben ihr Etappenziel erreicht. Das Damoklesschwert der Tarifeinheit droht aber weiterhin.

Die Zeit ist also erneut reif, im Kampf zu beweisen, dass die GDL und ihre Mitglieder kämpferisch für ihre Interessen eintreten. Es geht um das Existenzrecht und die Handlungsfreiheit der GDL und ihrer Mitglieder — nicht mehr und nicht weniger. Packen wir es gemeinsam an. Noch stärker als in der Tarifrunde 2007/2008 wird es diesmal auf die Geschlossenheit und Solidarität in den eigenen Reihen ankommen, um unsere Ziele zu erreichen.

Impressum:
Herausgeber: Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Baumweg 45, 60316 Frankfurt am Main, Postfach 60 08 94, 60338 Frankfurt am Main, ☎ (0 69) 40 57 09-0. Internet: <http://www.gdl.de>, E-Mail: info@gdl.de