

Pressemitteilung vom 21. Juli 2010
zum Themenbereich „Branchentarifvertrag
für Eisenbahner“

Streikdrohung gegen Fahrgäste und Steuerzahler – für das Monopol des Staatsunternehmens Deutsche Bahn (DB)

Den Fahrgästen im deutschen Nahverkehr steht eventuell ein noch heißerer Sommer bevor: Die Gespräche zu bundeseinheitlichen Branchentarifverträgen auf DB-Höchstniveau im Schienenpersonennahverkehr kommen in eine entscheidende Phase – zum Wohle der DB und der Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA, jedoch mit negativen Konsequenzen für Fahrgäste und Steuerzahler, die dafür nichts können, sowie die Arbeitnehmer der DB-Konkurrenz.

Grund für die derzeitige Situation sind nicht die Detailforderungen der Gewerkschaften bei der DB oder im Rahmen bestehender Tarifverträge der regionalen privaten Bahnunternehmen. Vielmehr steht die seit längerem vorgetragene Forderung der Bahngewerkschaften, die bisher aus guten Gründen vielfältig differenzierte Tarifvertragslandschaft durch einen sog. „Branchentarifvertrag“ auf dem Lohn-Höchstniveau des früheren Monopolisten DB zu vereinheitlichen (und auf diese Weise die Personalkosten der DB-Konkurrenten zu erhöhen), einer Einigung im Wege.

Die DB und die Eisenbahnergewerkschaften werden nicht müde zu behaupten, die konkurrierenden Bahnunternehmen seien an der Konfrontation schuld und betrieben Lohndumping sowie Tariffucht. Nichts davon trifft zu! Richtig ist hingegen, dass alle nichtbundeseigenen Bahnunternehmen im AGVDE seit vielen Jahren entweder Flächentarifverträge oder Firmentarifverträge mit den Gewerkschaften ver.di, TRANSNET/GDBA und/oder GDL abgeschlossen haben, die aus guten Gründen im Niveau etwa 5 bis 15%, in Einzelfällen bis zu 20%, unter der DB liegen. Davon wollen die Bahngewerkschaften allerdings jetzt nichts mehr wissen.

Bahnunternehmen ohne Tarifvertragsbindung gibt es seit einiger Zeit allerdings bei ca. 17 Tochtergesellschaften der DB-Regio, die damit alle Konkurrenten zu unterbieten versucht. Bestreikt werden sollen jetzt jedoch die vergleichsweise kleinen nichtbundeseigenen Bahngesellschaften – obwohl diese für die bemerkenswerte „Tariffucht“ der DB nichts können!

„Ein wie von der TRANSNET/GDBA geforderter Branchentarifvertrag würde den gerade erst entstandenen Wettbewerb im Bahnbereich schnell wieder beenden – und brächte in der Folge: weniger Arbeitsplätze, weniger Qualität und weniger Angebot im Schienenpersonennahverkehr sowie noch mehr Steuergelder für den ÖPNV. Fahrgäste und Steuerzahler stehen am Ende als die eigentlichen Verlierer eines Branchentarifvertrages auf DB-Höchstniveau da,“ erläutert Dr. Hans-Peter Ackmann, Geschäftsführer des Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen (AGVDE).

Leistung und Lohnniveau müssen im Wettbewerb bestehen

Nutzen würde ein unnötig teurer Branchentarifvertrag nur dem verbleibenden Monopolisten DB. Die große DB hat im Wettbewerb bereits vielfältige Vorteile gegenüber ihren deutlich kleineren nichtbundeseigenen Konkurrenten: Mengenrabatte bei Einkäufen aller Art, beim Bahnstrom, bei der Kreditaufnahme (für die sehr teure Fahrzeugfinanzierung) auf dem Finanzmarkt, langjährig bekannte Fahrgaststatistiken bei der Angebotskalkulation, usw. Die nichtbundeseigene Konkurrenz im AGVDE hat demgegenüber nur ihre niedrigeren Personalkosten als Wettbewerbsvorteil.

Der ÖPNV erhält jährlich hohe direkte und indirekte Subventionen – je nach Quelle auf zwischen 13 und 16 Milliarden Euro geschätzt, davon entfallen allein auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ca. 7 Milliarden Euro. Bei ca. 46.000 Beschäftigten im SPNV sind dies pro Kopf staatliche Zuschüsse von etwa 150.000 Euro – sollte das Lohnniveau in der Branche weiter steigen, könnten die höheren Personalkosten nur durch noch höhere Zuschüsse und/oder noch höhere Fahrpreise finanziert werden.

Erst durch die Wettbewerbsöffnung kam Bewegung in den Eisenbahnmarkt. Die Qualität der Verkehrsdienstleistungen muss sich seitdem täglich beweisen. Auch unsere Branche arbeitet heute nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit – mit Erfolg. Auf manchen Strecken wurde in den vergangenen Jahren eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 140 Prozent erreicht. Weniger rentable Strecken wurden gesichert. Pünktlichkeit, Komfort und Ausstattung der Fahrzeuge wurden spürbar verbessert. Auch die DB hat ihre Leistungen infolge des Wettbewerbsdrucks für die Fahrgäste gesteigert. Insgesamt konnten in unserer Branche nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen werden – gerade auch in strukturschwachen ländlichen Regionen und gerade auch für relativ gering qualifizierte Arbeitnehmer.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben in den nichtbundeseigenen Bahnunternehmen zum Teil auf zehn Jahre gesicherte Arbeitsplätze mit tariflicher Entlohnung – eine Seltenheit in der heutigen Wirtschaftslage. Und jedes nichtbundeseigene Bahnunternehmen im AGVDE hat immer die mit den Gewerkschaften ausgehandelten Tarifröhne gezahlt. Daran soll sich natürlich auch künftig nichts ändern.

Die nichtbundeseigenen Bahnunternehmen im AGVDE sind bereit, mit den Bahngewerkschaften über einen Tarifvertrag zur Regelung von verbindlichen Mindest-Monatslohnstandards für Lokführer und Zugbegleiter zu verhandeln, um angebliches oder wirkliches „Lohndumping“ zu verhindern. Dieser neue Mindestlohnstandard muss sich jedoch am Niveau der niedrigeren heutigen Tarifverträge der Branche orientieren und nicht am Höchstniveau der DB.

Damit geben sich die Gewerkschaften jedoch nicht zufrieden, sondern fordern eine bundesweit einheitliche Bezahlung aller Eisenbahner auf dem tariflichen Höchstniveau des größten Marktteilnehmers, der DB. So etwas gibt es in keiner anderen Wirtschaftsbranche – nicht einmal im öffentlichen Dienst. Völlig außer Acht gelassen wird hierbei die in Deutschland übliche Tatsache, dass Gehälter und Tarifverträge je nach Wirtschaftsregion und Unternehmensgröße variieren. Dass bei kleineren Arbeitgebern und/oder in strukturschwachen Regionen niedrigere Vergütungen gezahlt werden, ist keine Seltenheit – und durch im Föderalismus sehr unterschiedliche Lebenshaltungskosten auch für die Arbeitnehmer normal.

Rückkehr zum DB-Monopol vernichtet Arbeitsplätze und dünnt Verkehrsleistungen aus

Fakt ist, dass die Nahverkehrsbranche in den vergangenen Jahren erlebt hat, was in vielen anderen Branchen von jeher an der Tagesordnung ist: Unternehmen müssen sich im Wettbewerb beweisen, Arbeitnehmer werden nach Qualifikation und firmenspezifisch ausgehandelten Tarifen bezahlt, die sich an den regionalen Gegebenheiten und Bedürfnissen orientieren – staatlich geförderte Gewinne und bundeseinheitlich festgesetzte Löhne finden hingegen nicht mehr statt.

Weil die nichtbundeseigenen Konkurrenten der DB wirtschaftlich handeln müssen, um zu überleben, würden sie bei deutlich steigenden Personalkosten, wie sie der Branchentarifvertrag brächte, über kurz oder lang vom Markt verschwinden. Vielleicht ist das ja von DB und Bahngewerkschaften sogar gewollt. Sollten sich die Gewerkschaften durchsetzen oder sich die Politik gegen eine Fortsetzung und Stärkung des Wettbewerbs entscheiden, bedeutet das im Endeffekt die Rückkehr zum DB-Monopol, die Stilllegung von Verbindungen, schlechtere Qualität und weniger Arbeitsplätze – bei mehr staatlicher Förderung (d.h. höheren Kosten für die Steuerzahler). Das Nachsehen hätte dann wiederum der Fahrgast, der gleichzeitig als Steuerzahler für einen weiteren Missstand aufkommen müsste.