



»Objektiv schon Klimaschützer«

Der express im Gespräch mit Knut-Sören Steinkopf* über die anstehende Tarifrunde Nahverkehr

In: express 8-9/2020

Kaum ein Ereignis wurde in der gewerkschaftsnahen Linken so gespannt erwartet wie die nun anstehende Tarifrunde Nahverkehr. Spätestens seit der letzten Streikkonferenz »Aus unseren Kämpfen lernen« der Rosa-Luxemburg-Stiftung, in der angekündigt wurde, dass im Sommer 2020 alle Bus- und Bahnräder still stehen könnten, wartete man auf den ersten Massenstreik seit Langem im Dienstleistungsbereich. Die Relevanz des Wirtschaftszweigs für die ökologische und Klimafrage ließ die Spannung noch steigen. Doch dann kam: Corona. Dazu an dieser Stelle kein weiteres Wort, denn aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Nun naht es also, nach fast zwei Jahren, dieses Großereignis im gebändigten Klassenkampf. Was ver.di daraus zu machen gedenkt, wollten wir von Gewerkschaftssekretär Knut-Sören Steinkopf wissen. Mit ihm sprach Stefan Schoppengerd.

Mitte, Ende August sollten die Verhandlungen über den TV-N beginnen. Was sind die drängendsten Probleme der Branche, und mit welchen Forderungen ist ver.di in die Verhandlungen gegangen?

Mit der Öffnung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) für den europäischen Wettbewerb haben die Kommunen seit Anfang der 2000er Jahre auf Einsparungen in den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen gedrängt. Realisiert wurden die Einsparungen durch Ausgliederungen in Tochterfirmen mit schlechteren Tarifverträgen bzw. ohne Tarifbindung oder durch Ausschreibungen von beispielsweise Linienbündeln zugunsten privater Unternehmen. Dies betraf nicht nur das Reinigungspersonal und Kontrolleure, sondern auch Kernbereiche des ÖPNV wie das Fahrpersonal für Bus, Straßen- und U-Bahn sowie die Werkstätten. Die Sicherung der kommunalen Arbeitsplätze war durch den Privatisierungsdruck nur mit der Einführung der TV-N (Tarifverträge Nahverkehr) möglich, die vor allem für Neueingestellte deutliche Verschlechterungen enthielten. Dadurch haben die Beschäftigten einen hohen Preis für den Erhalt unserer öffentlichen Unternehmen bezahlt. Die Folge war massiver Personalabbau – heute herrscht Personalmangel. Arbeitsverdichtung und Belastungen haben enorm zugenommen, und wir finden hohe Krankenstände, in vielen Betrieben bis zu 20 Prozent und mehr. Neues Personal ist kaum zu finden.

Die ver.di-Tarifkommissionen für den TV-N in allen Bundesländern fordern aus diesem Grund heute bundeseinheitliche Manteltarif-Regelungen, um die Belastungen zu begrenzen und Entlastung zu schaffen. Aktuell fordert ver.di einen bundesweiten Rahmentarifvertrag für alle ver.di-Mitglieder, für deren Arbeitsverhältnis ein Spartentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) gilt.

Diese Tarifrunde ist eine besondere: Die Tariflandschaft im Nahverkehr ist unübersichtlich – trotzdem ist es gelungen, das Auslaufen bzw. die Kündigungen der Verträge so zu koordinieren, dass diesmal bundesweit gleichzeitig verhandelt wird. Welche Beschäftigtengruppen sind betroffen, und welche Arbeitgeber sitzen auf der anderen Seite des Tisches? Was erhofft Ihr Euch von der Koordination der Tarifrunde für die Beschäftigten bei den outgesourceten Unternehmen in privater Trägerschaft?

In den kommunalen Verkehrsunternehmen, für die die Tarifverträge Nahverkehr (TV-N) gelten, arbeiten ca. 90.000 Beschäftigte in 130 Kommunen. In der gesamten Branche des ÖPNV arbeiten ca. 130.000. Die TV-N werden von den ver.di-Tarifkommissionen in den Bundesländern mit den jeweiligen KAVen (Kommunale Arbeitgeberverbände) der Länder verhandelt. Die Forderung nach bundeseinheitlichen guten Arbeitsbedingungen, z.B. in einem Rahmen-TV, adressiert die VKA (Vereinigung kommunaler Arbeitgeber) auf der Bundesebene. Die Koordination der Manteltarifverträge wurde von den Tarifkommissionen seit 2017 betrieben, um bundesweit gemeinsam auftreten zu können.

Parallel finden in diesem Jahr Tarifauseinandersetzungen mit privaten Arbeitgeberverbänden des Verkehrsbereiches statt, z.B. in NRW, Rheinland-Pfalz und Bayern. Eine bundesweit wahrgenommene Tarifrunde in den kommunalen Verkehrsunternehmen hat eine Sog-Wirkung auf die Privaten, von denen ein Teil des Geschäftsmodells neben dem Reise- und Gelegenheitsverkehr ja auch der ÖPNV ist. In einigen Kommunen gelingt auch der Schulterschluss der ver.di-Mitglieder in beiden Tarifbereichen. Allerdings sind die Beschäftigten in den privaten Unternehmen deutlich schlechter organisiert. Die öffentliche Debatte um den ÖPNV ebenso wie die Tarifrunden sind eine Aufforderung an die KollegInnen, sich jetzt zu organisieren und handlungsfähig zu werden.

Auch aus einem anderen Grund hat diese Runde für Interesse gesorgt. Im vergangenen Jahr haben wir einen vorläufigen Höhepunkt der Fridays for Future erlebt; andere klimapolitische Netzwerke wie »Ende Gelände« stellen schon länger spektakuläre Aktionen auf die Beine. In den Diskussionen um Klimapolitik spielen Verkehr und Mobilität eine große Rolle. Sind die Hoffnungen, dass in der Tarifrunde ein Zusammengehen von Gewerkschaften und Umweltbewegung stattfinden könnte, berechtigt, oder sind die Verbindungen immer noch zu abstrakt?

Es gibt ganz real auf der lokalen Ebene ein Zusammendenken und Zusammengehen von ökologisch-sozialer Verkehrswende und gewerkschaftlichem Kampf um bessere Arbeitsbedingungen. Auf der Website www.-öpnvbrauchtukunft.de lässt sich das beispielsweise anhand einer gemeinsamen Fotoaktion nachvollziehen. Viele ver.di-Vertrauensleute haben gemeinsame Treffen und im Juli wurden in mehreren Städten öffentliche Aktionen mit KlimaschutzaktivistInnen durchgeführt. Wir werden am 18. September 2020 einen gemeinsamen bundesweiten Aktionstag durchführen. Es gibt regionale Verkehrs-wendebündnisse, die sowohl auf die Gewerkschaften zugehen, wie wir auch von uns aus stärker den Austausch suchen und viele direkte Kontakte zwischen Betriebsräten und Vertrauensleuten mit KlimaschutzaktivistInnen forcieren. Die Lösung der ökologischen und sozialen Mobilitätsfragen wird uns die nächsten Jahre zunehmend herausfordern. Das ist nicht nur ein Thema für diese Tarifrunde.

Was würdest Du UmweltaktivistInnen raten, denen bislang jeder Draht zur Gewerkschaft fehlt, die jetzt aber den Kampf für gute Arbeitsbedingungen im Nahverkehr unterstützen wollen?

Traut euch. Nehmt Kontakt mit den ver.di-Vertrauensleuten in den Verkehrsbetrieben auf. Ihr könnt euch an die ver.di-Bezirksgeschäftsstellen wenden oder an die Betriebsräte, die in der Regel ver.di-Mitglieder sind. Wer im ÖPNV arbeitet, ist objektiv ja bereits KlimaschützerIn,

ist sich dessen aber nicht immer bewusst. Je mehr KlimaschutzaktivistInnen und ÖPNV-Beschäftigte sich kennenlernen und austauschen, desto eher werden wir gemeinsam handlungsfähig. Und davon haben dann alle etwas: die Beschäftigten, die Fahrgäste und das Klima.

Wie ist es eigentlich um die ökonomischen Druckmittel bestellt? Machen sich Streiks in nennenswerten Einnahmeausfällen bemerkbar, oder ist das Drohpotential durch Einnahmen aus Dauerkarten und öffentliche Subventionen begrenzt?

Streiks treffen in erster Linie die Fahrgäste, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Sie treffen die Kommunalen Verkehrsunternehmen, denen Einnahmen verloren gehen.

Streiks und damit der Ausfall des Mobilitätsversprechens mittels ÖPNV zeigen aber sehr deutlich die Bedeutung der Branche und ihrer Beschäftigten für ein funktionierendes Gemeinwesen. Ohne das Mobilitätsangebot ÖPNV kommen lohnabhängig Beschäftigte nicht zur Arbeit und die Unternehmen werden um die benötigten Arbeitskräfte gebracht, SchülerInnen kommen nicht zur Schule usw. Gleichzeitig fehlt ein wesentlicher Mobilitätsfaktor, und so wird der Hauptbahnhof für viele zur Endstation und der Flughafen zur Sackgasse. Fällt der ÖPNV aus, steigen viele Menschen auf das Auto um und stehen im Stau des motorisierten Individualverkehrs. Wenn der ÖPNV streikt, steht folglich viel mehr still als nur die bestreikten Busse und Straßen- oder U-Bahnen.

Unsere Streikstrategien richten sich deshalb nicht in erster Linie danach, wieviel ökonomischen Druck sie aufbauen. Streiks im ÖPNV zeigen die Bedeutung von Mobilität auf. Wenn wir sie mit einer gesellschaftlichen Diskussion verbinden, können sie vielmehr Anstoß für eine gesellschaftliche Debatte um die Daseinsvorsorge ÖPNV und zukunftsweisende Mobilitätskonzepte sein. Für uns heißt das, dass jeder Streiktag ein politischer Aktionstag werden muss, an dem die Stadtgesellschaft und die Gemeinwesen im ländlichen Raum mit den Beschäftigten Fragen bezogen auf die Ausgestaltung und finanzielle Ausstattung des ÖPNV und den darin enthaltenen Arbeitsbedingungen diskutieren. So kann der politische Druck auf die kommunale Politik und darüber vermittelt auf die Landes- und Bundespolitik wachsen, jetzt durch verbesserte Arbeitsbedingungen in die Sicherung und den Ausbau eines sozialen und ökologischen Verkehrskonzeptes einzusteigen.

Wie wirkt sich die Corona-Pandemie aus? Größere Versammlungen und Demonstrationen bleiben schwierig, und gleichzeitig ist die Sorge vor einer Wirtschaftskrise nicht gerade ein großer Motivator. Wie begegnet Ihr dem?

Die Pandemie hat gezeigt, dass gerade in Krisensituationen gesellschaftlich notwendige Strukturen funktionieren müssen. Das gilt auch für den ÖPNV. Die KollegInnen haben unter schwierigen Bedingungen stets dafür Sorge getragen, dass das Mobilitätsangebot gehalten wird. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen haben trotz teils enormer Einnahmeausfälle den Betrieb aufrecht gehalten. Die Beschäftigten haben unter hohem gesundheitlichen Risiko gearbeitet. Wir sehen anhand der Konjunkturprogramme, dass unsere Gesellschaft die Mittel aufbringen kann, die notwendig sind, um die wirtschaftliche Krisenfolgen abzufedern. Mehr als 150 unserer Betriebs- und Personalräte haben frühzeitig die Forderung nach einem Nothilfeprogramm für die kommunalen Verkehrsunternehmen aufgestellt. Wir sehen es als einen Teilerfolg, dass die Bundesregierung 2,5 Milliarden Euro dafür einsetzen wird. Aber wir wissen auch, dass diese Summe nicht ausreicht und die Bundesländer noch einmal drauflegen müssen, um die prognostizierten Einnahmeausfälle von ca. 5 Milliarden Euro auszugleichen.

ver.di hat zur Ausrichtung des Konjunkturprogramms weitergehende Forderungen erhoben, wie etwa die Forderung nach einem umfassenden Rettungsschirm für die Kommunen oder einer Mobilitätsprämie, die das Fahrrad und ÖPNV einschließt, statt einer Neuauflage der »Auto-Abwrackprämie«. Uns ist klar, dass die Frage, wofür Geld aus den Konjunkturprogrammen ausgegeben wird, umkämpft ist, und wir uns für eine bessere

Ausgestaltung des ÖPNV und der Arbeitsbedingungen im ÖPNV deutlich zu Wort melden müssen.

Wir sehen keinen Anlass, auf die berechtigten Forderungen der Tarifkommissionen TV-N angesichts der Pandemie zu verzichten, auch wenn es angesichts der strapazierten Kommunalfinanzen schwieriger werden kann, diese vollumfänglich durchzusetzen. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ist aus unsere Sicht ein notwendiger Schritt, um den Job attraktiv zu machen und die Personalprobleme zu lösen, den Bestand des ÖPNV zu sichern und ihn fit für die Verkehrswende zu machen. Deshalb muss es verbunden mit den Konjunkturprogrammen und unserer Tarifbewegung auch eine gesellschaftliche Diskussion um die zukünftige Finanzierung des ÖPNV geben, dessen Erhalt und Ausbau nicht mehr allein von den Kommunen getragen werden kann. Wir haben am 4. September 2020 gemeinsam mit Bündnispartnern von BUND, VCD, Fridays For Future, attac, EVG und vielen anderen den Bundesverkehrs- sowie Bundesfinanzminister aufgefordert, statt wiederholt einen Autogipfel durchzuführen, endlich zu einem ÖPNV-Gipfel einzuladen. (<https://oepnvbrauchtukunft.de/2020/09/02/breites-buendnis/#more-2786>)

Die Erfüllung der ver.di-Forderungen ist nicht billig. Wo soll das Geld dafür herkommen? Geht es in erster Linie um eine andere Prioritätensetzung im Staatshaushalt? Höhere Ticketpreise wären den klimapolitischen Zielen vermutlich nicht zuträglich...

Der ÖPNV finanziert sich aus mehreren Quellen. Der laufende Betrieb wird durchschnittlich zu 20 Prozent von den Kommunen getragen, 7,5 Prozent kommen vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, ca. 50 Prozent über Ticketeinnahmen und der Rest über Werbung und sonstige Unternehmenseinnahmen. Die Investitionen tragen überwiegend die Kommunen, die sehr unterschiedliche Haushaltslagen haben.

Wir müssen uns klarmachen, dass es bei den Forderungen nach besseren Arbeitsbedingungen in erster Linie um den Erhalt des ÖPNV als solchem geht: Bis 2030 gehen 50 Prozent der Beschäftigten in den Ruhestand, 100.000 Neubeschäftigte werden bis dahin gebraucht. Daher sind dringend Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Arbeit im ÖPNV zu ergreifen. Allein ein Beschäftigungsaufbau auf den Stand von 2000 erfordert zusätzlich 15.000 neue, qualifizierte Beschäftigte. Das entspricht ca. 800 Millionen Euro im Jahr (nach heutigen Personalkosten). Aber das sichert erst ein Minimum der notwendigen Personaldecke, um die größten Härten abzufedern. Wir brauchen darüber hinaus die spürbare Steigerung der Attraktivität der Arbeit, konkret: eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, die mit 1,6 Mrd. Euro zu bemessen ist, um mehr Personal zu gewinnen.

Wir sehen nicht nur die Notwendigkeit der sofortigen Finanzierung einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Seit Jahren schieben die Kommunen bundesweit geschätzt einen Sanierungsstau der Betriebsanlagen- und Leitsysteme von ca. vier Milliarden Euro vor sich her. Es braucht einen mutigen Schritt in Richtung ökologische und soziale Verkehrswende. Wir fordern eine Verdoppelung des ÖPNV-Angebots bis 2030. Das bedeutet Investitionen in die Infrastruktur von ca. fünf Milliarden Euro und in zusätzliche Fahrzeuge von ca. zwei Milliarden Euro jährlich. Zusätzlich zum jetzigen Stand benötigen wir 60 Prozent mehr Personal (etwa 70.000 Beschäftigte), die zusätzlichen Personalausgaben belaufen sich aufwachsend auf knapp vier Milliarden Euro (nach heutigen Löhnen) im Jahr 2030 (im Durchschnitt knapp zwei Milliarden Euro pro Jahr). Für die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Systems und der Verdopplung des ÖPNV-Angebotes bis 2030 sind in den kommenden zehn Jahren zusätzliche Ausgaben von etwa zwölf Milliarden Euro jährlich erforderlich. Die Summen an notwendigen Investitionen zugunsten des ÖPNV sind leistbar, allein wenn wir uns vergegenwärtigen, dass bisher jährlich 80 Prozent der öffentlichen Verkehrsausgaben in den Straßenausbau fließen. Die umweltschädliche Subvention von Flugbenzin beträgt jährlich sieben Milliarden Euro, die des Diesels acht Milliarden Euro. Mit fünf Milliarden Euro pro Jahr wird die Pendlerpauschale subventioniert und mit vier Milliarden Euro pro Jahr das Dienstwagenprivileg. Die Kommunen geben im Durchschnitt dreimal mehr für Autos und den motorisierten Individualverkehr aus als für den ÖPNV.

Hier sind politische Richtungskorrekturen nötig – weg vom individualisierten Autoverkehr hin zum nachhaltigen öffentlichen Personennah- und Fahrradverkehr – und wir müssen gemeinsam Druck machen, um deutlich zu machen, dass ein »Weiter so!« mit alljährlich milliardenstarkem Straßenausbau und Subvention des motorisierten Individualverkehrs und der Automobilindustrie keine vernünftige Zukunftsperspektive ist. Ein Ausbau des ÖPNV mit deutlichem Personalaufbau und attraktiven Arbeitsplätzen kann auch all jenen eine Perspektive geben, die bisher vom Auto leben. Investitionen in den ÖPNV bedeuten nicht nur Arbeitsplätze wie im Fahrdienst oder den Werkstätten, sondern pushen Entwicklungen im Fahrzeugbau, der Bauindustrie, in der Leit- und Steuerungstechnik, dem Service usw.

Eine einzelne Tarifrunde allein kann all diese Probleme und Herausforderungen nicht lösen. Wir sehen unsere Tarifrunde als einen Einstieg in eine Lösung zuallererst der tarifpolitischen Probleme, um bundesweit einheitlich eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen im ÖPNV herzustellen.

Aber ohne verbesserte Arbeitsbedingungen und zukünftig erfolgreiche Tarifrunden im ÖPNV fehlt ein zwingend notwendiger Baustein für die soziale und ökologische Verkehrswende. Und ohne eine breit eingeforderte, soziale und ökologische Verkehrswende fehlt uns der gesellschaftliche Rückenwind für eine erfolgreiche Tarifrunde, deren Ausgang politisch bestimmt werden wird.

** Knut-Sören Steinkopf ist Organizing- und Erschließungssekretär im Fachbereich Verkehr bei ver.di.*

Kasten

Die Forderungen von ver.di für einen Rahmentarifvertrag Nahverkehr:

Arbeitszeit

- 30 Tage Urlaub bezogen auf eine 5-Tagewoche und weitere individuelle Entlastungstage

Neue Überstundenregelung

- Insbesondere Verkürzung des Ausgleichszeitraums auf 14 Tage
- Keine Benachteiligung von Teilzeitbeschäftigten
- Fahrzeugverspätungen sind ab der ersten Minute vergütete Arbeitszeit

Nachwuchsförderung

- Verpflichtende Anrechnung der Ausbildungszeit im Betrieb / Unternehmen oder Konzern als Beschäftigungs- und Tätigkeitszeit

Sonderzahlung

- 100 Prozent Sonderzahlung, keine Reduzierung für Fehlzeiten

Zuschläge und Zulagen

- Berechnung aller Zuschläge auf individueller Stufe
- Schicht- und Wechselschichtzulagen auch im Fahrdienst

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info

Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12