



Berlin, 22. Juli 2020

Pressekonferenz der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und Fridays for Future

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV): Bundesweite Tarifverhandlungen – Allianz für bessere Arbeitsbedingungen und Klimaschutz

Aus Anlass der Wiederaufnahme der Tarifbewegung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) möchte ver.di über die Situation im ÖPNV, die anstehenden Verhandlungen und Forderungen sowie über die Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz berichten.

Worum geht es?

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) hat alle Tarifverträge TV Nahverkehr (TV-N) mit den Kommunalen Arbeitgeberverbänden (KAVen) und weitere Firmentarifverträge zum 30. Juni 2020 gekündigt. Betroffen sind 130 kommunale ÖPNV-Unternehmen in 16 Bundesländern. Die über 87.000 Beschäftigten in diesen Unternehmen befördern täglich mehr als 13 Millionen Fahrgäste.

Bereits am 27. März haben die ver.di-Mitglieder der kommunalen ÖPNV-Betriebe ihre Forderungen für einen bundesweiten Rahmentarifvertrag beschlossen und der Arbeitgeberseite mitgeteilt. Die Kernthemen sind Entlastung und die bessere Bezahlung unvermeidbarer Belastungen. Darüber hinaus sollen elementare Standards wie die Anzahl der Urlaubstage oder Sonderzahlungen zukünftig bundesweit vereinheitlicht werden. Mit einer Forderung für Auszubildende sollen Anreize zum Einstieg in den Beruf und Nachwuchsförderung geschaffen werden.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Bundesländern weitere Forderungen aufgestellt.

Coronabedingt wurde die Tarifrunde TV-N 2020 im März ausgesetzt und wird nun wiederaufgenommen. Der Arbeitgeberseite wurden am 19. Juni mehrere Termine für Verhandlungen ab dem 19. August vorgeschlagen. Eine Rückmeldung dazu steht noch aus.

Der Neustart der Tarifkampagne TV-N 2020 ist zugleich der Beginn eines Bündnisses von ver.di mit Aktivist/innen von Fridays for Future und Students for Future für bessere Arbeitsbedingungen und eine Stärkung des ÖPNV.

Wer verhandelt mit wem?

ver.di hat die Vereinigung kommunaler Arbeitgeber (VKA) zu Verhandlungen eines bundesweiten Rahmentarifvertrags für die Beschäftigten in den kommunalen ÖPNV-Unternehmen aufgefordert.

Parallel werden in den einzelnen Bundesländern Verhandlungen mit den kommunalen Arbeitgeberverbänden (KAVen) über weitere vor Ort relevante Forderungen geführt.

Löhne und Bedingungen werden in 16 verschiedenen Tarifbezirken ausgehandelt, die Unterschiede zwischen den Regionen sind groß. Die Zahl der Urlaubstage etwa schwankt zwischen 26 und 30 pro Jahr. Das Einstiegsgehalt eines Bus- oder Bahnfahrers liegt in Brandenburg bei 2166,96 Euro, in Hessen bei 2.295,25 Euro und in Nordrhein-Westfalen bei 2418,91 Euro. In Thüringen gibt es schon die 38-Stunden-Woche, andernorts sind weiterhin 39 Stunden die Regel. Überwiegend gilt außerdem: Die Beschäftigten in den Werkstätten erhalten für den belastenden Schichtdienst Zuschläge, Bus- und Bahnfahrer/innen jedoch sind trotz regelmäßiger Schichtarbeit davon ausgenommen.

Arbeitsbedingungen

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. Die Folge waren Privatisierungen durch Ausschreibungen und Ausgliederungen in Tochterfirmen mit schlechteren Tarifverträgen bzw. ohne Tarifbindung oder zugunsten privater Unternehmen. Dies betraf nicht nur das Reinigungspersonal und Kontrolleure, sondern auch Kernbereiche wie das Fahrpersonal für Bus, Straßen- und U-Bahn sowie die Werkstätten. Die Sicherung der Arbeitsplätze war nur mit der Einführung des TV-N (Tarifvertrag Nahverkehr) möglich. Mit den darin enthaltenen Verschlechterungen, vor allem für Neueingestellte, haben die Beschäftigten einen hohen Preis für den Erhalt der öffentlichen Unternehmen bezahlt:

- Durch den Personalabbau und Flexibilisierungen der Arbeitszeitregelungen haben Arbeitsverdichtung, Belastung und Stress in den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen zugenommen. Betroffen sind alle Bereiche: Verwaltung und Service, Werkstätten, Infrastruktur und in besonderem Maße der Fahrdienst.
- Die Krankenstände steigen
- Personal ist zunehmend schwieriger zu finden

Die Einsparungen spiegeln sich auch in den Kennzahlen der Unternehmen wieder. Der Anteil der Personalkosten am betrieblichen Gesamtaufwand ist zwischen 2000 und 2016 um ein Viertel (von 46,5 Prozent auf 37 Prozent) gesunken.

Die Belastungen in allen Bereichen (Fahrdienst, Werkstatt, Infrastruktur, Verwaltung und Service) führen inzwischen dazu, dass Beschäftigte ihre Arbeitszeit reduzieren wollen, selbst wenn sie dadurch weniger verdienen.

Im Rahmen der ver.di-Arbeitszeitbefragung 2019 im ÖPNV gaben 71 Prozent der befragten Beschäftigten in ÖPNV-Unternehmen an, regelmäßig bis zu 3,1 Stunden pro Woche länger als vereinbart zu arbeiten. 77 Prozent der Befragten würden gern ihre Arbeitszeit verkürzen.

Keine guten Voraussetzungen, um den zukünftigen Personalbedarf zu decken.

Besondere Belastungen im Fahrdienst

Die Fahrer/innen von Bussen, U-Bahnen und Straßenbahnen sind durch Schichtdienst und die Abhängigkeit von den Fahrplänen besonderen Belastungen ausgesetzt. Ihre Arbeitszeiten richten sich nach den Zeiten, zu denen öffentlicher Nahverkehr angeboten wird, sie sind je nach Verkehrsgebiet an 24 Stunden an allen 7 Wochentagen im Einsatz.

Entsprechend häufig arbeiten Fahrer/innen samstags, sonntags und nachts; höchstens 15 freie Sonntage im Jahr sind die Regel. Ihre Dienste beginnen nicht zu regelmäßigen Zeiten, sondern wechseln je nachdem, auf welcher Bus- oder Bahnlinie sie eingesetzt werden.

Ihre Schicht kann zu jeder Tages- und Nachtzeit beginnen und mit Unterbrechungen bis zu 14 Stunden dauern. Die Mindestruhezeit zwischen den wechselnden Schichten beträgt aber nur 10 Stunden; weniger als in anderen Berufen. Freie Sonntage gibt es in der Regel höchstens 15 im Jahr. Ein gesundheits- und familienverträglicher Rhythmus ist so nicht möglich. Besonders in Ballungsräumen verschärfen sich die schlechten Arbeitsbedingungen weiter: Hier führen der knapp bemessene Fahrplan, hohes Verkehrsaufkommen und steigende Fahrgastzahlen zum Verschwinden der Pausen. Oft bleibt nicht mal Zeit, um auf die Toilette zu gehen.

Handlungsbedarf durch dramatischen Fachkräftemangel

Die Corona-Krise hat gezeigt, dass der ÖPNV unverzichtbar ist. Die Beschäftigten sind und waren trotz der Infektionsgefahr täglich für die Fahrgäste unterwegs. Auch jetzt sind die Probleme im ÖPNV nicht verschwunden. Nach 20 Jahren Sparprogramm fehlen heute am Jahr 2000 gemessen 15.000 Beschäftigte, obwohl im selben Zeitraum die Anzahl der Fahrgäste um 24 Prozent anstieg. Die Belastung der Beschäftigten ist außerordentlich hoch, zweistellige Krankenstände sind die Regel. Laut Angaben von Betriebsräten fallen in 60 Prozent der Unternehmen regelmäßig Fahrten wegen Personalmangels aus. Bis 2030 werden darüber hinaus in der gesamten Branche etwa 100.000 neue Beschäftigte benötigt, denn jeder Zweite geht bis dahin in die Rente (davon 60.000 im Fahrdienst, 14.000 in Verwaltung und Service sowie 20.000 in Werkstätten und Infrastruktur und ca. 5.000 IT-Spezialisten und Ingenieure).

Schon heute suchen viele Verkehrsunternehmen händeringend Fachkräfte, offene Stellen können häufig nicht rechtzeitig besetzt werden, die Fluktuation ist hoch. Für die Ausbildung mit Führerschein für Bus- oder Bahn müssen die Unternehmen 10.000 Euro pro Person aufbringen. Um Personal zu finden und zu halten, müssen die Arbeitsbedingungen attraktiver werden. Geschieht dies nicht, ist die Verlässlichkeit des Systems in akuter Gefahr.

Zur Steigerung der Attraktivität der Arbeitsbedingungen sind jährlich etwa 1,6 Milliarden in den ÖPNV zu investieren. Der zur Reduzierung der belastenden Überstunden notwendige Beschäftigungsaufbau auf mindestens den Stand des Jahres 2000 erfordert darüber hinaus 15.000 zusätzliche Einstellungen und damit ca. weitere 800 Millionen Euro im Jahr (nach heutigen Personalkosten).

ver.di-Forderungen für die Tarifrunde

Attraktivere Arbeitsbedingungen erfordern Entlastung und eine entsprechende Honorierung der zahlreichen unvermeidbaren Belastungen. Darüber hinaus muss die Ungleichbehandlung der Beschäftigten in den einzelnen Bundesländern beendet werden, denn nicht in allen Bundesländern haben Tarifbeschäftigte im TV-N 30 Tage Urlaub, nicht alle erhalten 100 Prozent Sonderzahlung; trotz Schichtdienst erhalten nicht alle Fahrer/innen eine Schichtzulage.

Deshalb fordert ver.di einen bundesweiten Rahmentarifvertrag für alle ver.di-Mitglieder, für deren Arbeitsverhältnis ein Spartentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) gilt, mit folgenden Inhalten:

Arbeitszeit:

- 30 Tage Urlaub bezogen auf eine 5-Tage-Woche 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

ver.di hat der Vereinigung Kommunaler Arbeitgeber (VKA) Termine für den Verhandlungsstart im August sowie weitere Termine im September und Oktober vorgeschlagen. Die Arbeitgeber haben mitgeteilt, dass sie im Gruppenausschuss Nahverkehr im Juli dazu beraten werden. Neben diesen Forderungen für einen bundesweiten Rahmentarifvertrag haben die Landestarifkommissionen weitere Forderungen an die jeweiligen Kommunalen Arbeitgeberverbände (KAVen) gerichtet.

Klimaschutz benötigt mehr ÖPNV

Unabhängig von der Tariffbewegung TV-N 2020 ist ein Ausbau des ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele unerlässlich. Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr nicht gesunken. 75 Prozent aller Treibhausgasemissionen im gesamten Verkehr sind auf den PKW-Verkehr zurückzuführen, auf den ÖPNV hingegen nur 3 Prozent, obwohl ihn täglich 24 Millionen Menschen nutzen.

Eine Reduzierung des PKW-Verkehrs verlangt einen Umstieg in den umweltfreundlicheren ÖPNV. Dazu muss das ÖPNV-Angebot jedoch deutlich attraktiver und umfangreicher werden. Die Kommunen allein können dies insbesondere nach den Belastungen durch Corona nicht leisten, daher sind solide und nachhaltige Finanzierungskonzepte unter Beteiligung von Bund und Ländern nötig.

ver.di schlägt in ihrem Konjunktur- und Investitionsprogramm eine Modernisierung und Verdopplung des ÖPNV-Angebotes für Klimaschutz und Wirtschaftsaufschwung vor. Für eine Angebotsverdopplung durch ergänzende Zubringerverkehre und größere Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Einrichtung von neuen Linien und Ausbau von Schienen- und Betriebsanlagen wären über einen Zeitraum von 10 Jahren bis 2030 jährlich für die Infrastruktur 5 Milliarden Euro und für zusätzliche Fahrzeuge 2 Milliarden Euro anzusetzen. Zum Abbau des Sanierungsstaus bei Betriebsanlagen und Leitsystemen sowie Modernisierungen für Barrierefreiheit und Digitalisierungsmaßnahmen sind insgesamt weitere 10 Milliarden Euro bis 2030 notwendig. Eine Verdopplung des Angebotes würde in den Verkehrsunternehmen selbst knapp 70.000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Hinzu kommen umfangreiche Beschäftigungseffekte in den verbundenen Branchen wie der Bauwirtschaft, Fahrzeug- und Maschinenbau, Zulieferer oder Sicherheit.