

GDL streikt trotz Schlichtungsangebot

(Uelzen, 17. Juli 2011) Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bestreikt den Metronom seit Samstag, dem 16.07.2011, obwohl das Unternehmen eine Schlichtung im Tarifstreit mit der GDL angeboten hatte. Die von der Spartengewerkschaft aufgestellten Vorbedingungen sind rechtlich nicht erfüllbar und tragen zu einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Deutschen Bahn bei. Der Vorschlag einer Moderation ist nur ein Manöver der GDL zur Vermeidung einer ordentlichen Schlichtung.

Die GDL hat am vergangenen Freitag ihre starre Position im Tarifstreit mit Metronom wiederholt unter Beweis gestellt: Dem von den Metronom-Geschäftsführern am 04.07.2011 unternommenen Vorstoß zu einer ordentlichen Schlichtung hat die GDL eine Absage erteilt. Ziel ist es, ohne Vorbedingungen zu schlichten und den Tarifkonflikt zu lösen. Die GDL besteht auf fünf Vorbedingungen, unter anderem der bedingungslosen Akzeptanz des mit dem AgvMoVe für die DB Regio AG abgeschlossenen Bundesrahmen-Tarifvertrages und des Betreiberwechsel-Tarifvertrages. Erst dann ist sie zu einer „Moderation“ bereit. Solche Gespräche ermöglichen der GDL, an den nicht erfüllbaren Vorbedingungen festzuhalten. Eine Schlichtung würde die GDL, wie auch die Arbeitgeber, zu Gunsten einer Lösung des Tarifstreits zu einem Kompromiss anhalten.

Die Spartengewerkschaft will nicht mehr mit den Geschäftsführern von Metronom verhandeln, sondern nur noch mit den Eigentümern des Unternehmens. Diese Vorbedingung der GDL an den Schlichtungspartner ist rein rechtlich nicht erfüllbar. Tarifvertragspartner ist der Metronom bzw. der Arbeitgeberverband AGVDE. So wenig wie der Metronom sich die Gewerkschaft aussuchen kann, kann sich die GDL die Tarifpartner aussuchen. Das deutsche Recht gilt auch für die GDL.

Die Behauptung der GDL, die Geschäftsführer wären nicht entscheidungsbefugt, weist die Eisenbahngesellschaft als falsch zurück. Man habe sich nur nicht zur Annahme der Forderungen der GDL entschieden.

Die GDL fordert Metronom und 11 weitere Unternehmen auf, sich zu koordinieren. Mit einem solchen Zusammenschluss von entscheidungsberechtigten Arbeitgebern sei die GDL auch zu Gesprächen und Verhandlungen bereit – nicht jedoch zu einer Schlichtung!

Ein kurzer Rückblick: Die GDL hat schon im Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn 2007/2008 die Koordinierung mit den anderen Gewerkschaften abgelehnt, Im letzten Jahr hat sie die Koordinierung mit der EVG (damals Transnet/GDBA) abgelehnt. Auch eine Schlichtung mit insgesamt 24 koordinierten Unternehmen (damals als G6 bezeichnet) hat die GDL mehrfach und hartnäckig abgelehnt. Die anderen sollen sich also koordinieren – die GDL nicht.

Die von Metronom angebotene Schlichtung ist ein nach deutschem Recht geregeltes Verfahren zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaft in Tarifverhandlungen. Nach dem sich beide Parteien auf einen Schlichter geeinigt haben, übernimmt der Schlichter den Vorsitz. Wenn sich beide

Abdruck honorarfrei. Über ein Belegexemplar oder den Hinweis auf Veröffentlichung freuen wir uns!

Herausgeber:
metronom
Eisenbahngesellschaft mbH
Pressestelle
Hannah Kohn
St.-Viti-Str. 15, 29525 Uelzen
Tel: 0581-97 164-220
Fax: 0581-97 164-219
presse@der-metronom.de
www.der-metronom.de

nicht einigen, fällt der Schlichter einen Schlichterspruch, dem sich die beiden Tarifvertragsparteien unterwerfen oder ihn ablehnen können. Hat die GDL Angst, dass der Schlichterspruch nicht alle ihre Forderungen erfüllt?

Die Moderation ist ein Trick um dem Schlichterspruch auszuweichen: Bei einer Moderation, so wie die GDL sie vorschlägt, müssten zunächst als Vorbedingungen die fünf Forderungen der GDL, nämlich die bedingungslose Akzeptanz des mit dem AgvMoVe abgeschlossenen Rahmentarifvertrages und des Betreiberwechsel-Tarifvertrages, die bedingungslose Akzeptanz des Lohnniveaus, die Koordinierung von 12 unabhängigen Gesellschaften, Verhandlungen nur auf Konzern-Ebene, und die Ablehnung der rechtlich vorgesehenen Schlichtung auf Unternehmensebene erfüllt werden. Was bleibt da noch zu moderieren?

Bei einer Moderation braucht die GDL keinen Schlichterspruch zu fürchten, der ihre Forderungen nicht erfüllt. Denn der Moderator führt nicht die Verhandlungen und kann keinen Spruch fällen – die Moderation ist also Augenwischerei.

Die GDL behauptet, die Gesellschafter würden bei Metronom nicht investieren, sondern nur auf Gewinnmaximierung ausgerichtet sein. Zunächst einmal muss jedes nicht staatliche Unternehmen in Deutschland Gewinne erzielen, sonst wird es früher oder später schließen müssen. Dass die Behauptung der GDL falsch ist, können die Fahrgäste bei Metronom in den neuen Metronom-Servicecentern in Buchholz, Winsen und Stade, und durch die eigenen Fahrkartenautomaten, die eigenen mobilen Terminals und Hintergrundsysteme aber auch täglich sehen.

Die Geschäftsführung der Metronom Eisenbahngesellschaft fordert die GDL weiterhin auf, die Hürden zu beseitigen und an den Schlichtertisch zu kommen. Der ehemalige Präsident des Niedersächsischen Landtags, Herr Gansäuer, wird vom Unternehmen akzeptiert. Auch für Vorschläge zu anderen Schlichtern ist man offen.

Der GDL geht es aber nicht um das Wohl der Lokomotivführer, sondern in erster Linie um eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Deutschen Bahn. Die Bahn ist ihr größter Vertragspartner und repräsentiert mehr als 80 % der Mitarbeiter im Nahverkehr. Ist mit der Bahn ein Abschluss erstritten, werden auch später die Konkurrenten entweder bedingungslos akzeptieren müssen oder werden – wie aktuell – bestreikt. Nur die GDL kennt am Schluss alle Haustarifverträge. Im Prinzip regelt demnach künftig die Spartengewerkschaft GDL den Wettbewerb im Nahverkehr und nicht länger Qualität und Leistung am Kunden. Dabei vergisst die GDL, dass nur ein funktionierender Wettbewerb den Ausbau des Nahverkehrs ermöglicht.

Die Deutsche Bahn profitiert auch bei von Metronom gewonnenen Ausschreibungen. Bei Metronom liegt der Personalkostenanteil bei 12 Prozent. 20 Prozent sind Fahrzeugkosten und 4 Prozent gehen in die Bereiche Vertrieb, Marketing und Verwaltung. 64 Prozent der Kosten werden direkt an die Deutsche Bahn überwiesen. Die Fahrzeuge beschafft in Niedersachsen der Aufgabenträger. Folglich können in Niedersachsen Verkehrsausschreibungen nur über Personal- und Vertriebskosten

gewonnen werden. Geringere Personalkosten für das Unternehmen bedeuten allerdings nicht geringere Löhne für die Mitarbeiter – wie Metronom täglich unter Beweis stellt. Es ist eine Frage der höheren Produktivität. Die sehr gute Leistung der Mitarbeiter wird bei Metronom bereits heute durch eine im Branchenvergleich hohe Entlohnung gewürdigt. Ein Bundesrahmentarifvertrag war und ist hierfür also keine Voraussetzung!

Die GDL weiß, dass die bundesweiten Forderungen, nur auf dem Rücken der Fahrgäste im Norden ausgetragen werden können. Nur über Streiks bei der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) und Metronom kann die GDL noch öffentliche Aufmerksamkeit erreichen – ganz unabhängig von den in den Unternehmen tatsächlich vorherrschenden Arbeitsbedingungen. Fahrgäste dieser Bahnen und die Unternehmen selbst werden so in Geiselhaft genommen für die nicht realisierbaren Forderungen der Spartengewerkschaft.

Über uns:

Die Metronom Eisenbahngesellschaft mbH engagiert sich seit 2003 für einen qualitativ hochwertigen Schienenpersonennahverkehr. Heute bedient sie die Strecken Bremen–Hamburg–Uelzen, Hamburg–Cuxhaven und Uelzen–Göttingen. Auf einer Gesamtstreckenlänge von 510 km überzeugt Metronom täglich seine Fahrgäste vom unternehmenstypischen Service: Jeder Zug wird durch freundliche und kompetente Fahrgastbetreuer begleitet. Bei Bedarf werden sie durch zusätzliche Sicherheitskräfte unterstützt. Die hohe Pünktlichkeit, barrierefreie Steuerwagen, das helle Design, bequeme Sitze, klimatisierte Wagen sowie die Snack- und Getränkeautomaten beschenken den Fahrgästen komfortable Reisen. In den Metronom-Zügen gilt ein generelles Alkoholkonsum- und Rauchverbot.

Gesellschafter sind die NiedersachsenBahn GmbH (NB), die BeNEX GmbH und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG). Die NB setzt sich zusammen aus den beiden Gesellschaftern Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) und der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB).