

DGB-Gewerkschaften im Zwist: Konflikt zwischen ver.di und TRANSNET um Bahn-Busgesellschaften

Beigesteuert von Hans-Gerd öfing
Friday, 13 January 2006

Ein mehrstündiger Warnstreik bei der nordhessischen Nahverkehrsgesellschaft Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) am frühen Montagmorgen zeigte Wirkung. Tausende Berufstätige und Jugendliche kamen erst mit großer Verspätung an ihre Arbeitsstätten oder Schulen. Gleichzeitig jedoch förderte dieser Arbeitskampf auch eine große Zerrissenheit zwischen zwei DGB-Gewerkschaften zu Tage. Denn der Ausstand wurde von der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di organisiert und gleichzeitig von der Bahngewerkschaft TRANSNET heftig kritisiert.

Die RKH (Regionalverkehr Kurhessen GmbH) ist eine Tochter der Deutschen Bahn (DB AG) und umfasst die früheren „Bahnbusse“ in Nord- und Mittelhessen. Im Gegensatz zum DGB-Prinzip „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft“ sind hier gleich zwei DGB-Gewerkschaften in der Belegschaft und im Betriebsrat vertreten – nämlich TRANSNET und ver.di. Im derzeitigen Betriebsrat hat TRANSNET eine Mehrheit.

Als klassische Eisenbahner-Organisation erhebt TRANSNET nach wie vor den Anspruch, Tarifverträge mit allen Tochterorganisationen der DB-Konzerns abzuschließen und deren Beschäftigten zu vertreten. Dies sei so auch mit ver.di abgesprochen worden, erklärte der zuständige TRANSNET-Betreuungssekretär Stefan Leuschner auf Anfrage.

Bei der großen Dienstleistungsgewerkschaft stellt sich das Problem anders dar. So verweist Wilfried Purschke von der ver.di-Fachgruppe Straßenpersonenverkehr (früher ÖTV) auf eine Absprache, nach der TRANSNET das Personal auf der Schiene und ver.di die Beschäftigten auf der Straße organisieren und vertreten solle. Daran habe sich TRANSNET leider nicht gehalten.

Ver.di, so der Kasseler Gewerkschaftssekretär Manfred Eckhardt, sei im Betrieb stark vertreten und habe seit Monaten vergeblich versucht, als Tarifpartner bei den anstehenden Tarifverhandlungen für die RKH-Beschäftigten hinzugezogen zu werden. Der Erzwingungsstreik vom Montag zeige, dass den Gewerkschaftsmitgliedern der Kragen geplatzt sei. Im übrigen, so Eckhardt, hätten sich auch etliche bei TRANSNET organisierte Busfahrer dem Warnstreik angeschlossen.

Mit der Aktion will ver.di nach eigenen Angaben ein Zeichen gegen Lohndumping setzen. Wilfried Purschke befürchtet, dass TRANSNET unter dem Vorwand der „Wettbewerbsfähigkeit“ im öffentlichen Nahverkehr zunehmend schlechtere Tarifverträge für die Beschäftigten der regionalen DB-Busgesellschaften mit längeren Arbeitszeiten und weniger Urlaub und Stundenlohn aushandelt. Im harten Ausschreibungswettbewerb habe die RKH durch ein aggressives Preisangebot der kommunalen Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) bereits drei Buslinien abgenommen. Bundesweit wirbt ver.di offensiv für einen Übertritt von TRANSNET-Busfahrern mit dem Hinweis, „dass nur eine konzernunabhängige Gewerkschaft ihre Interessen gegenüber dem Arbeitgeber und seinen Verbänden vertritt“ (so ein ver.di-Infoblatt im O-Ton).

TRANSNET-Sekretär Stefan Leuschner sieht darin den Versuch einer „feindlichen Übernahme“ und befürchtet große Reibungsverluste durch Spaltung. Der Gewerkschafter verweist darauf, dass verdi erst einmal ihre „Hausaufgaben“ bei den vielen privaten Busbetrieben machen solle, wo „noch sehr viele Menschen zu organisieren“ wären.

Wenn sich zwei DGB-Gewerkschaften über Organisationsbereiche streiten, ist der DGB am Zuge. „Es gibt in diesem Konflikt nicht einen Alleinschuldigen und auch nicht ein Opfer“, stellt Brigitte Johst, Organisationsentwicklerin beim DGB-Bundesvorstand auf Anfrage fest. Sie sieht den Zwist vor allem auch in widersprüchlichen Aussagen der Satzungen beider Gewerkschaften über den jeweiligen Zuständigkeitsbereich begründet. 2004 und 2005 hätten mehrere Vermittlungsgespräche stattgefunden, allerdings hätten sich beide Seiten nicht an die Ergebnisse gehalten. Ein DGB-Schiedsgerichtsverfahren könne nun auf Antrag einer betroffenen Seite eingeleitet werden. Johst befürchtet, dass bei Fortdauer des Konflikts viele Beschäftigte auf der Strecke bleiben und dann nirgendwo mehr organisiert sind.

Für Manfred Eckhardt lag ein „historischer Fehler“ darin, dass sich TRANSNET vor fünf Jahren nicht an der Fusion fünf anderer Gewerkschaften zu ver.di beteiligt habe: „Wir wären jetzt ein schlagkräftiger und machtvoller Fachbereich Verkehr“, so der Kasseler Gewerkschafter. Dass nun selbst bei einer Beilegung des bestehenden Krachs um die DB-Regionalbusse neue Abgrenzungskonflikte auftauchen könnten, zeigen die Expansionspläne von Bahnchef Mehdorn, der von der Hansestadt Hamburg den Hafengebietebetreiber HHLA und das Nahverkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn für seinen Konzern einkaufen möchte. Dort ist ver.di verankert und wehrt sich – im Gegensatz zu TRANSNET – gegen einen Ausverkauf kommunaler Infrastruktur.

Der jetzt von ver.di beklagte tarifpolitische Rückschritt für die Busfahrer im DB-Konzern ist übrigens keine Erfindung von Transnet alleine. Schon den 90er Jahren hatte die ÖTV mit der Hamburger Hochbahn (HHA) schmerzhaftes Einkommens Kürzungen und Arbeitszeitverlängerung für die Busfahrer in der Hansestadt vereinbart. Nach dieser „Sanierung“ auf dem Rücken der Beschäftigten verdrängt die HHA jetzt mit Tochtergesellschaften und Billigangeboten in Hessen bei Neuausschreibungen kommunale Verkehrsbetriebe und Nahverkehrszüge der DB.

Ein "historisches Zusammenwachsen" mit ver.di ist bei TRANSNET derzeit ohnehin kein Thema. Die Bahngewerkschaft orientiert sich vielmehr auf ein Zusammengehen mit der (bisher im Deutschen Beamtenbund angesiedelten) kleineren Verkehrsgewerkschaft GDBA.

Hans-Gerd Öfinger