

Netzwerk

für eine kämpferische und demokratische



März 2002

Nein zur Lohnabsenkung per Spartentarifvertrag

Bei BAT/BMT-G mauern Bei den Privaten powern

Wir arbeiten immer härter und haben am Ende immer weniger Geld. Den Fahrerinnen wurden in den letzten Jahren Pausen gekürzt, der Zeitdruck auf allen Linien enorm erhöht. Vor- und Nachbereitungszeiten wurden halbiert. Wir schieben Berge von Überstunden vor uns her. Gleichzeitig geht es bei unseren Löhnen ständig bergab.

Seit 1995 bekommen neu eingestellte FahrerInnen 15% weniger als ihre KollegInnen und Kollegen. Tarifierhöhungen liegen seit Jahren unter der Inflationsrate. 2001 gab es 8 Nullmonate und ab September nur 2,4%. 2002 gibt es bis Oktober zehn Monate ohne Erhöhungen.

Dabei wird uns über Preise und Abgaben wieder kräftig in die Taschen gegriffen: Preiserhöhungswelle durch Einführung des Euro, weitere Stufe der Ökosteuer, private Rentenversicherung. Seit 1994 ist das Weihnachtsgeld eingefroren. 1998 wurde ein Eigenbeteiligung bei der Zusatzversorgung eingeführt. Und vor kurzem gab es massive Einschränkungen bei den Leistungen der Zusatzversorgung.

Spartentarifverträge

Doch damit nicht genug. Jetzt soll es ans Eingemachte gehen. Der gesamte BAT/BMT-G soll durch einen Spartentarifvertrag abgelöst werden. Dies ist der größte Angriff auf unsere hart erkämpften Löhne und Rechte in der Nachkriegsgeschichte. Das dürfen wir uns nicht bieten lassen. Wenn wir das durchgehen lassen, landen wir früher oder später bei den Bedingungen, zu denen heute die Busfahrer in den privaten Busbetrieben arbeiten, das heißt 30% weniger.

Der öffentliche Nahverkehr muß wettbewerbsfähig gemacht werden. So tönt es von seiten der Geschäftsführer der Nahverkehrsbetriebe, der Kommunalpolitiker und der Medien. Damit wird der gnadenlose Konkurrenzkampf zu Lasten der Beschäftigten und Fahrgäste propagiert.



Rheinbus-Mitarbeiter (Düsseldorf) fordern gleichen Lohn für gleiche Arbeit. Sie streikten Dezember 2001/Januar 2002 sieben Wochen lang.

Weg mit den EU-Richtlinien

Die EU ist die EU der Banken und Konzerne. Diese wollen europaweit massive Umverteilung von unten nach oben, die Plünderung der Staatskassen zu Gunsten der Reichen und Superreichen und die Privatisierung profitabler öffentlicher Dienstleistungen. Angefangen von den Maastricht-Kriterien bis hin zu den Verträgen von Amsterdam und Nizza und allen Richtlinien geht es letztlich nur darum, die Profiteure für die Unternehmer zu erhöhen. Die Politiker in den Nationalstaaten verstecken sich hinter der EU und wollen durch vorauseilenden Gehorsam vollendete Tatsachen schaffen. Es wird z.B. ständig behauptet, dass die EU die Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsleistungen vorschreibt. Bis heute gibt es aber keine einzige Vorschrift in diese Richtung. Dies wird allerdings überall behauptet, um Löhne zu drücken und zu privatisieren.

Doch selbst wenn die EU dies früher oder später beschließt, kann dies verhindert werden. Wie könnte eine Privatisierung gegen massiven Widerstand von Beschäftigten und Fahrgästen durchgesetzt werden?

Fragen und Antworten zum Spartentarifvertrag

1. Gilt der Spartentarifvertrag auch für private Busgesellschaften?

Nein. Er gilt nur für öffentliche Betriebe des kommunalen Arbeitgeberverbandes. Jede private Gesellschaft oder Gesellschaft mit privater Rechtsform kann weiter die schlechteren privaten Tarife anwenden. Bis jetzt hat ver.di den Spartentarifvertrag bei den Privaten nicht durchgesetzt.

2. Hilft ein Vergabegesetz dabei den Spartentarifvertrag durchzusetzen?

Nein. Im Referentenentwurf für eine Vergabegesetz steht, dass bei der Vergabe von Aufträgen oder Lizenzen an Private dem Arbeitgeber freigestellt ist, welcher Tarifvertrag anzuwenden ist.

3. Stoppt der Spartentarifvertrag Lohndumping?

Der Spartentarifvertrag fördert die Abwärtsspirale. Eine Gewerkschaft die freiwillig erkämpfte Standards aufgibt, signalisiert, dass sie nicht kämpft. Das ermutigt die Arbeitgeber.

4. Gibt es eine Chance den Spartentarifvertrag bei den Privaten durchzusetzen?

Die ver.di-Führung behauptet, dass sie den Spartentarifvertrag bei den Privaten durchsetzen will. In NRW verhandelte die ÖTV/ver.di zwei Jahre lang ergebnislos mit dem Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen über einen besseren Tarifvertrag für die privaten Busbetriebe. Die Einführung des Spartentarifvertrages in einigen ÖPNV-Betrieben hat aber nicht dazu geführt, dass die Privaten diesen übernehmen. Mitte November 2001 haben sie die Verhandlungen einfach abgebrochen. Der private Arbeitgeberverband hat dann mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst und Dienstleistungen (Christlicher Gewerkschaftsbund) einen Tarifvertrag abgeschlossen. Dieser Tarifvertrag übernimmt den alten mit der ÖTV ausgehandelten Tarifvertrag für private Busbetriebe. Für

2001 wurde ab 1.11. eine Lohnerhöhung um 2% vereinbart. Die Stundenlöhne im Fahrdienst liegen zwischen DM 15,21 und DM 18,42! Wochenlang haben die 220 Beschäftigten bei Rheinbus in Düsseldorf für höhere Löhne gestreikt. ver.di hat diesen Kampf weder landes- noch bundesweit ausgedehnt. Daher liegt das Ergebnis noch unter dem Spartentarifvertrag.

In Leipzig haben die privaten Busbetriebe vor kurzem die Löhne der Busfahrer von 7,29 Euro auf 6,06 Euro Stundenlohn (brutto) abgesenkt, Urlaubs- und Weihnachtsgeld gestrichen.

5. Macht der Spartentarifvertrag die öffentlichen Verkehrsbetriebe wettbewerbsfähiger gegenüber den Privaten und sichert dadurch Arbeitsplätze?

Nein. Denn die Tarife in den privaten Busbetrieben bleiben niedriger als der Spartentarifvertrag. Wenn die Privatisierungen nicht gestoppt werden, wird der Druck der privaten Konkurrenz auf die öffentlichen Verkehrsbetriebe weiter zunehmen. Gewerkschaften wurden gegründet, um die Konkurrenz unter den Arbeitnehmern zu verhindern.

Ziel muss sein, gleichen Lohn für gleiche Arbeit zu erreichen, unter Angleichung auf das höchste bereits erkämpfte Niveau – und das ist der BAT/BMT-G. Privatisierungen müssen generell abgelehnt und bekämpft werden. Der hohe gewerkschaftliche Organisationsgrad und der enorme ökonomische Druck eines Streiks im ÖPNV sind die besten Voraussetzungen um Lohndumping und Privatisierung zu verhindern.

6. Stoppt der Spartentarifvertrag weitere Privatisierungen?

Nein. Er macht sie sogar noch attraktiver. Denn je niedriger die Löhne und je schlechter die Arbeitsbedingungen, desto höher der Profit. Der Ausstieg aus dem BAT/BMT-G verhindert Privatisierung nicht, sondern macht sie für Kapitalanleger noch interessanter.

Was bringt der Spartentarifvertrag NRW?

500 Mark weniger Lohn:

◆ Absenkung der Bruttolöhne um durchschnittlich 500 Mark durch Einführung neuer Lohngruppen und Wegfall von Zuschlägen. So fällt z.B. der Kinderzuschlag weg. Überstundenzuschlag gibt es erst, wenn eine wöchentliche Arbeitszeit von 45 Stunden überschritten wird. Überstunden werden nur noch in Freizeit ausgeglichen. Überstunden, die zum Jahresende nicht freigenommen werden, können ausbezahlt werden.

Der Überstundenzuschlag reduziert sich dabei aber um 10%.

◆ Durch die mögliche Ausdehnung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 45 Stunden und die verschlechterte Überstundenregelung sinkt auch die Bezahlung für Feiertage, bei Zeitausgleich von Überstunden, Krankheit und Urlaub. Zeitzuschläge werden gestrichen. So gibt es z.B.

keine Extrazuschläge mehr für Wochenfeiertage, die auf einen Sonntag fallen. Für Sonntagsarbeit gibt es nur noch 25% Aufschlag, statt bisher 30%. Nachtarbeitszuschlag gibt es erst ab 21.00 Uhr, bisher ab 20.00 Uhr.

Arbeitszeitverlängerung:

Gegenüber den bisherigen Regelungen verlieren Fahrerinnen und Fahrer bis zu 11 freie Tage im Jahr durch

- Wegfall des verbliebenen AZV-Tages

- Keine Sonderregelung mehr für Heiligabend und Silvester

- Wegfall des Zusatzurlaubs für Nachtarbeit (bisher bis zu 4 Arbeitstage)

- Wegfall des Zusatzurlaubs für Nachtarbeit für über 50-Jährige (1 Arbeitstag)

Dafür kämpfen wir:

- ★ Abbruch aller Verhandlungen über die Einführung des Spartentarifvertrags in öffentlichen Verkehrsbetrieben durch ver.di. Verteidigung des BAT/BMT-G .
- ★ Gemeinsamer Kampf aller Beschäftigten im ÖPNV, Krankenhäuser und im gesamten öffentlichen Dienst für die Verteidigung des BAT/BMT-G
- ★ Kampf um die Anhebung der Löhne und Bedingungen in abgesenkten Bereichen, privaten Busgesellschaften und anderen privaten Einrichtungen auf BAT/BMTG-Niveau. Weg mit der zweiten Tarifebene und schlechteren Haustarifverträgen. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit.
- ★ Abschaffung der Ost-Tarife und Schaffung einer Tarifeinheit für das gesamte Bundesgebiet
- ★ Nein zur Öffnung der Strommärkte und Privatisierung von Stadtwerken. Sie dient nur den Atomkonzernen und entzieht dem öffentlichen Verkehr und anderen städtischen Einrichtungen öffentlicher Mittel.
- ★ Schluß mit Privatisierung, Arbeitsplatzvernichtung, Lohnraub, Arbeitsverdichtung und Sozialabbau.
- ★ Rückführung privatisierter Betriebe in öffentliches Eigentum.
- ★ Voller Einsatz der gewerkschaftlichen Kampfkraft zur Verteidigung des BAT/BMT-G und zur Verhinderung von Privatisierung und Liberalisierung.
- ★ Für einen bundes- und europaweiten Kampf aller Gewerkschaften gegen die Politik der Europäischen Union.
- ★ Für eine kämpferische und demokratische ver.di. Schluss mit der Anpassung an die Arbeitgeber. Schluss mit dem Karrierestreben der Funktionäre. Kein Funktionär darf mehr verdienen als einen Durchschnittslohn der ver.di-Mitgliedschaft.
- ★ Für den Aufbau einer starken innergewerkschaftlichen Opposition mit dem Ziel die Gewerkschaften wieder zu Kampforganisationen zu machen.

www.labournet.de



LabourNet
Germany

Der virtuelle Treffpunkt der Gewerkschafts- und Betriebslinken

The virtual meeting place of the left in the unions and in the workplace



Krankenhausbeschäftigte demonstrieren bei den Tarifverhandlungen am 22. Januar in Bad Oeynhausen.

BAT/BMT-G verteidigen – alle gemeinsam

Bereits in den 90er Jahren mussten viele Beschäftigte im öffentlichen Dienst den Abstieg auf schlechtere private Tarife hinnehmen. Durch Privatisierungen, Schaffung von Eigenbetrieben und privaten Rechtsformen wurde in vielen Bereichen der BAT/BMT-G abgeschafft. Im ÖPNV wurde 1994 die zweite Tarifebene eingeführt. Sie bedeutete eine Tarifabsenkung für alle Neueingestellten von 15%.

1998 hat die ÖTV bei den Flughäfen einen Rahmentarifvertrag abgeschlossen. Flughafenarbeiter erhalten dadurch niedrigere Lohngruppen. Die Aufstiege des BAT/BMTG entfallen. Weihnachts- und Urlaubsgeld darf gestrichen bzw. auf 60% begrenzt werden. Zulagen wurden reduziert. 1999 wurde für die 110.000 Beschäftigten der Kommunalen Versorgungsbetriebe ein Extra-Tarifvertrag geschlossen.

Auch hier fielen die Lebensaltersstufen weg, die Arbeitszeit wurde flexibilisiert. Das hatte zur Folge, dass Zuschläge wegfielen. Der Kindergeldzuschlag wurde gestrichen. Sogenannte Leistungs- und gewinnabhängige Lohnbestandteile wurden eingeführt. Die ÖTV-Führung lobte diesen Rückschritt als „Meilenstein“ in der Tarifgeschichte. Allenfalls gab es für Beschäftigte, die in privatisierte Betriebe überführt wurden bzw. bei der Einführung von Spartentarifverträgen eine sogenannte „Besitzstandswahrung“. Bei Privatisierungen entfällt die Zusatzversorgung des öffentlichen Dienstes.

Sturmreif geschossen

Inzwischen wird der BAT/BMT-G auf breiter Front sturmreif geschossen. Die ver.di-Führung steckt dabei mit den Arbeitgebern leider unter einer Decke. Manfred Engelhardt, Personalratsvorsitzender des Studentenwerks Aachen hatte z.B. im Herbst 2000 aufgedeckt, dass die ÖTV-Spitze seit 1997 mit den Studentenwerken Geheimverhandlungen mit dem Ziel führte, die Beschäftigten durch einen Extra-Tarifvertrag schlechter zu stellen. Unter anderem war in einem Tarifvertrags-Entwurf vorgesehen: totale Flexibilisierung der Arbeitszeit, Samstagsarbeit sollte generell zugelassen sein, der AZV-Tag sollte weg-

fallen. Ebenso sollte das Urlaubsgeld und der Krankengeldzuschuss gestrichen werden. Die Versorgungsrente sollte gekürzt werden. Engelhardt machte diesen Skandal auf einer Pressekonferenz publik und kündigte harte Auseinandersetzungen auf dem bevorstehenden ÖTV-Gewerkschaftstag an. Zudem drohte er einen Marsch zur ÖTV-Zentrale nach Stuttgart mit Protestkundgebungen von Studentenwerkern überall auf dem Weg an. Die ÖTV-Führung sah sich dermaßen unter Druck, dass sie Manfred Engelhardt zu einem Gespräch nach Berlin einlud. Engelhardt erzwang in diesem Gespräch die Unterschrift unter eine schriftliche Erklärung in dem es u.a. heißt: „Es wird keinen Ausstieg aus dem Flächentarifvertrag geben. Das Thema ist für die ÖTV auf allen Ebenen erledigt.“ Das war ein Sieg der Kollegen über die ÖTV-Bürokratie und erst recht über die Arbeitgeber. Die Beibehaltung des BAT/BMTG kostet die Bundesländer schließlich Millionensummen, die sie den Arbeitnehmern stehlen will.

Manfred Engelhardt wird seither mit Unterstützung der Landesregierung NRW von Kündigungen und Abmahnungen überzogen wird. Dem Kampf gegen Privatisierung und gegen den Ausstieg aus dem BAT soll so die Spitze genommen werden.

Dambruch Spartentarifvertrag

Die Einführung des Spartentarifvertrags ist nicht nur eine Niederlage für die Beschäftigten des ÖPNV, sondern für alle im öffentlichen Dienst. Wenn der BAT/BMT-G nicht mehr für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes gilt, werden die kampfstärksten Bataillone des öffentlichen Nahverkehrs vom Rest isoliert. Wo soll denn dann der ökonomische Druck organisiert werden für die Verteidigung des BAT in den übrigen Bereichen des öffentlichen Dienstes? Wo soll der ökonomische Druck aufgebaut werden in künftigen Tarifrunden?

Absenkung der Tarife in den Krankenhäusern

Bereits die ÖTV verhandelte mit den Arbeitgebern über Verschlechterungen der Tarife in den Krankenhäusern.

Arbeitszeitflexibilisierung und Härtefallklauseln standen dabei bisher im Vordergrund. Das „Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ÖTV/ver.di“ hat von Anfang an den Abbruch dieser Verhandlungen, die Verteidigung des BAT und einen entschlossenen Kampf gegen die Gesundheitsreform 2000 und gegen Privatisierung gefordert. Inzwischen wird von der ver.di-Führung der Versuch unternommen den Arbeitgebern eine erste Absenkung in den Krankenhäusern zuzugestehen. Über die Tarifkommission Krankenhäuser und die Arbeitsgruppe Service-Bereiche bringt die ver.di-Spitze eine tarifliche Abgruppierung der Beschäftigten in den Arbeiterbereichen der Krankenhäuser in die Diskussion. Der gleiche Spitzenfunktionär, der schon Geheimverhandlungen mit den Arbeitgebern bei den Studentenwerken geführt hat, Wolfgang Pieper, versucht den Ton anzugeben.

Bundesweites Treffen des Netzwerks

Samstag, 25. Mai
10.30 - 17 Uhr, Köln-Kalk,
Naturfreundehaus, Kapellenstr. 9a

Nähere Infos: Angela Münch, 0221-6909723 oder
angelamuench@gmx.de

Hände weg vom BAT/BMT-G

Der BAT/BMTG wurde von den Beschäftigten des öffentlichen Dienstes erkämpft. Wir sind der Meinung, dass er verteidigt werden muß. Seit Jahren gibt es ständige Reallohnverluste. Gleichzeitig steigt überall die Arbeitslosigkeit. Weitere Verschlechterungen dürfen nicht mehr hingenommen werden. Wenn die Führung uns dabei im Stich läßt, müssen wir uns aus allen Bereichen vernetzen und ähnlich wie die Studentenwerker Druck auf die Führung ausüben. Das Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di will dazu einen Beitrag liefern.

Polizei zieht Schulbus aus dem Verkehr

WINNENDEN (hsw). Bei einer Verkehrskontrolle hat die Polizei in Winnenden (Rems-Murr-Kreis) gestern Morgen einen Schulbus, besetzt mit zehn sprachbelinderten Kindern, aus dem Verkehr gezogen. Die Beamten stellten bei dem Bus „gravierende technische Mängel“ fest. Außerdem hatte der Fahrer weder Bescheinigungen über arbeitsfreie Tage noch einen Sozialversicherungsnachweis. Als der Bus, der einem Reiseunternehmen gehört, einer genauen technischen Kontrolle unterzogen wurde, stellte sich heraus, dass er Bremsflüssigkeit und Öl verlor. Ein Stabilisator der Hinterachse war gebrochen und tragende Rahmenteile waren durchgerostet. Ein Sachverständiger stufte den Bus als „absolut verkehrsunsicher“ ein, woraufhin er aus dem Verkehr gezogen wurde.

aus der
„Stuttgarter
Zeitung“,
23.6.2001

Stoppt Privatisierung

Bei der ganzen Diskussion um Wettbewerb geht es letztlich um Privatisierung. Durch Absenken der Löhne sollen die öffentlichen Verkehrsbetriebe profitabel gemacht werden. Diese Lohnsenkung ist kein Schutz vor Privatisierung, sondern eine weitere Vorbereitung von Privatisierung.

Die Bahn AG zeigt, wie selbst Zusagen auf den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen gebrochen werden. Die Behauptung, dass durch Lohnabsenkung die Arbeitsplätze in den öffentlichen Verkehrsbetrieben gesichert würden, dient nur dazu die Beschäftigten irre zu führen. Bei allen Verhandlungen auf EU-Ebene und bei der Welthandelsorganisation WTO wird die Privatisierung aller Bereiche öffentlicher Dienstleistungen bis hin zu Wasser und Gesundheit zum Ziel erklärt. EU-Kommission und WTO haben auch das Recht, nationalstaatliche Gesetze als wettbewerbsfeindlich außer Kraft zu setzen. Auf diese Weise können die Privatisierer ein Vergabegesetz, wenn es denn überhaupt kommt, aufheben.

Konzerne wie Connex und Taeter stehen bereit, um sich mit Steuergeldern aufgebaute öffentliche Verkehrsbetriebe unter den Nagel zu reißen. Die Privatisierung der Stadtwerke steht ebenfalls auf der Tagesordnung. Dadurch fehlen die Gelder, mit denen bisher per Quersubventionierung ein Teil der Kosten des ÖPNVs finanziert wurden. Wir werden aber nach der Privatisierung

der Stadtwerke nicht weniger für unsere Stromrechnung bezahlen.

Die Gewinne, die bisher an den ÖPNV flossen, fließen dann an Unternehmer und Aktionäre. Der Druck auf die öffentlichen Verkehrsbetriebe wird dadurch enorm erhöht. Es wird zu drastischen Einschränkungen beim Verkehrsangebot kommen. Der Druck auf die Löhne wird nochmal steigen. Arbeitsplätze werden vernichtet.

Die Privatisierung des ÖPNV in London hat dazu geführt, dass eine Monatskarte für London inzwischen 300 Euro kostet. Privatisierung führt auch nicht zum Schuldenabbau. In Großbritannien musste der Staat nach der Privatisierung der Eisenbahn mit Steuergeldern und Zwangsverwaltung bei Railtrack eingreifen.

Railtrack hatte in den sechs Jahren seit Übernahme des Schienennetz 2 Milliarden Mark Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet. Im Oktober stand Railtrack mit 10 Milliarden Mark Schulden vor dem Bankrott.

Argentinien, ein Land in dem in den 90er Jahren fast alles privatisiert wurde, ist pleite.

Wegen der riesigen Sicherheitsmängel und dem Einsatz von unqualifizierten Fahrern auf privaten Linien musste in Köln ein staatliches Kontrollsystem eingeführt werden. Wer bezahlt das? Nicht die privaten Busunternehmer mit ihren Gewinnen, sondern wir Steuerzahler. Privatisierung ist Diebstahl an öffentlichem Eigentum und muss verhindert werden.

ver.di – Karriereverein für Funktionäre oder Gewerkschaft?

Zu wenig Kohle monatlich auf dem Konto?
Manchmal ist es ganz einfach, die Dinge zu verändern.
Info-Hotline: 0180-222 22 77
www.verdi.de



aus: www.labournet.de

Während die ver.di-Führung versucht den Beschäftigten des ÖPNV eine Lohnabsenkung per Spartentarifvertrag schmackhaft zu machen, haben die Spitzenfunktionäre in den Vorständen auf Länder- und Bundesebene tief in die Gewerkschaftskasse gegriffen. Nach dem Motto „jetzt versorgen wir uns erst mal selbst“ haben sie sich eine saftige Lohnerhöhung um bis zu 90% genehmigt. Ver.di-Vorsitzender Frank Bsirske sackt jeden Monat 27.000 Mark ein. Dazu kommt ein volles 13. Monatsgehalt.

Dies Gehaltserhöhungen für die geschäftsführenden Vorstände stehen im krassen Gegensatz zur Tarifpolitik von ver.di. Ver.di setzt die Ausverkaufspolitik, die bereits unter der ÖTV begonnen hat, nahtlos fort.

Die erste Tarifrunde unter ver.di brachte Reallohnverluste. Obwohl bereits die Arbeiterkonferenz der ÖTV im Sommer 2000 einen Lohnnachschatz und dessen Durchsetzung per Kampfmaßnahmen beschlossen hat, reagiert die ver.di-Führung bis heute nicht darauf. Sie lässt zu, dass alle im öffentlichen Dienst Beschäftigten im Jahr 2001 nur 2,4% mehr und das erst ab September bekommen. Der Spartentarifvertrag ist nicht der erste Versuch die Löhne im ÖPNV zu senken. 1994 kündigten die Arbeitgeber einseitig bezirkliche Tarifverträge und begannen sie außer kraft zu setzen. Sie begannen die Löhne um 30% - sprich auf das Niveau der privaten Busbetriebe abzusinken.

Einige Tage nach bekannt werden dieser Attacke stand in Städten wie Essen, Köln und Bochum der öffentliche Nahverkehr still. Es kam zu einem Streik und einer großen Bewegung der Beschäftigten mit überwältigender Unterstützung in der Bevölkerung. Die damalige ÖTV-Führung brach den Streik aber über die Köpfe der Streikenden hinweg nach einer Woche ab und machte mit den Unternehmern einen faulen Kompromiß. Die ÖTV-Führung machte den Arbeitgebern ohne Not das Zugeständnisse die Löhne für Neueingestellt um 15% abzu-

senken. So entstand die sogenannte zweite Tarifebene. ÖTV-Funktionäre argumentierten damals, dass dadurch der öffentliche Nahverkehr vor der Privatisierung gerettet würde und die Chance geschaffen sei, die FahrerInnen bei den Privaten auch auf das Niveau der zweiten Tarifebene zu bringen.

Darauf haben die Beschäftigten in den Privatbetrieben bisher vergeblich gewartet. Stattdessen geht es mit dem Lohnraub in den öffentlichen Betrieben weiter. Und der Spartentarifvertrag ist der nächste Schritt. Auch bei der sogenannten Besitzstandswahrung gibt es eine Verschlechterung gegenüber allen früheren Regelungen. Beim Spartentarifvertrag werden die Bezüge der jetzigen Beschäftigten Schritt für Schritt abgebaut. Über Jahre werden Lohnerhöhungen verrechnet, bis sie auf dem Stand des Spartentarifvertrages sind.

ver.di versucht so zu tun, als ob mit der Einführung endlich Ruhe einkehren würde bei den seit Jahren anhaltenden Auseinandersetzungen. Das Gegenteil wird aber der Fall sein. Die Arbeitgeber fühlen sich durch die kampflose Kapitulation von ver.di erst recht ermutigt, weitere Angriffe auf Löhne und Rechte der Beschäftigten zu starten.

Die Beschäftigten der Verkehrsbetriebe sind die stärksten Bereiche im öffentlichen Dienst. Sie haben den höchsten Organisationsgrad und die größte Kampfkraft. Bei ihnen gilt im engsten Sinne des Wortes: „Alle Räder stehen still, wenn Dein starker Arm es will“. Bei den großen Streiks der ÖTV 1974 und 1992, bei allen Warnstreiks in Tarifrunden, im Streik in NRW 1994 und bei den Warnstreiks gegen Privatisierung und Lohnabsenkungen in den



Warnstreik bei den Kölner Verkehrsbetrieben 1996.

letzten Monaten haben sie immer wieder ihre Kampfkraft unter Beweis gestellt.

Leider blockiert die Gewerkschaftsführung diese Kampfkraft. Sie kommt nicht zum Einsatz zur Verteidigung der erkämpften Löhne und Standards weil die Führung auf der Bremse steht. Deshalb gibt es einen Rückschritt nach dem anderen.

Wir sind der Meinung, dass Gewerkschaften Kampforganisationen für die Interessen der Lohnabhängigen sein müssen. Dafür wurden sie vor über 100 Jahren gegründet. Wir rufen deshalb alle Kolleginnen und Kollegen auf, helft uns die von der ver.di-Spitze aus betriebene Politik der Selbstzerstörung unserer Gewerkschaft zu stoppen. Kämpft mit uns gegen die Co-Manager und Karrieristen

in den Reihen von ver.di. Baut mit uns eine programmatische und personelle Alternative zur jetzigen Führung auf. Wir brauchen Gewerkschaften um uns gegen die immer härteren Angriffe von Seiten der Arbeitgeber und der Regierung zu verteidigen. Wir dürfen Gewerkschaften nicht denen überlassen, die ideologisch und einkommensmäßig im Arbeitgeber- und Regierungslager stehen und nur noch darauf warten, offen die Seiten zu wechseln wie Wulff-Matthies, Herbert Mai, Walter Riester, Harald Schartau.

Wir wollen kämpferische und demokratische Gewerkschaften. Wir wollen, dass alle Funktionäre wähl- und abwählbar sind und nicht mehr verdienen als einen Durchschnittslohn der Gewerkschaftsmitglieder.

Erstes Ausschlussverfahren aus ver.di abgewehrt

Zu welchen Mitteln Arbeitgeber und arbeitgeberfreundliche ver.di-Funktionäre greifen, um den Widerstand gegen die Einführung des Spartenarbeitsvertrags zu brechen, zeigt das Beispiel Essen.

Anfang November 2001 wurde der Kollege Alois Skrbina zusammen mit einigen anderen Kollegen aus einer ver.di-Mitgliederversammlung verwiesen, bei der Funktionäre aus dem Apparat die Einführung des Spartenarbeitsvertrags bei den Essener Verkehrsbetrieben durchpeitschten. Diese Kollegen hatten sich bereits im Vorfeld der Mitgliederversammlung gegen die Einführung des Spartenarbeitsvertrags ausgesprochen und eine demokratische Diskussion und Entscheidung darüber verlangt.

Am 21.11. wurde Alois Skribina von einem Essener ver.di-Funktionär angekündigt, dass gegen ihn eine Ausschlußverfahren eingeleitet werde. Der Kollege Detlef Kallinich protestierte in einem Brief an ver.di gegen diesen ungeheueren Vorgang und verteilte diesen Brief an einige Kollegen. Daraufhin wurde er sofort vom Dienst

suspendiert. Beide betroffenen Kollegen sind Unterstützer des „Netzwerks für eine kämpferische und demokratische ver.di“. Die Empörung im Betrieb und unter kritischen KollegInnen außerhalb schlug Wellen. Nach einer Woche wurde die Dienstsuspendierung gegen Detlef Kallinich wieder zurückgenommen. Kein Funktionär wagte es, bei der Bezirksvorstandssitzung am 10.12. einen Ausschlussantrag gegen Alois Skribina zu stellen. Alois ist Betriebsratsvorsitzender der RGE, einer Tochtergesellschaft der EVAG. Gleichzeitig mit der Androhung eines Ausschlusses wurde dem Kollegen Skrbina angekündigt, dass er bei den bevorstehenden Betriebsratswahlen keine Unterstützung von ver.di bekommen würde und der Wahlkampf zu einem „Schmierentheater“ gegen ihn werde.

Weitere Infos zu dem Fall im labour net:

www.labournet.de/diskussion/verdi/skrbina1.html

www.labournet.de/diskussion/verdi/skrbina2.html

www.labournet.de/diskussion/verdi/skrbina3.html

Ich möchte weitere Informationen über das Netzwerk zugeschickt bekommen

Name

Adresse

Telefon

Betrieb/Verwaltung

Bitte ausschneiden und einsenden an: Netzwerk, c/o Stephanie Nitschke, Hegelsbergstr. 26, 34127 Kassel, Tel. (0561) 899764

Kontakt zum Netzwerk:

e-mail: netzwerk_kdoetv@gmx.de

Angela Münch, Tel. 0221/6909723,
angelamuench@gmx.de

Alois Skrbina, Tel. 0201/2799210,
AloisSkrbina@aol.com

Stephanie Nitschke, Tel. 0561/899764,
steffi.ni@gmx.de

Detlef Kallinich, Tel. 0201/ 5575323

Dieter Janßen, Tel. 0172/9988405

Was ist das Netzwerk?

Seit dem Sommer 1996 gibt es ein Netzwerk von kritischen, aktiven KollegInnen in der ÖTV, mittlerweile in ver.di. Wir sind der Meinung, daß eine konsequente Gegenwehr gegen die Angriffe der Arbeitgeber organisiert werden muss.

Arbeitgeber und Regierung greifen unseren Lebensstandard massiv an. Wir Beschäftigten im öffentlichen Dienst sind von Privatisierungen, Arbeitsplatzabbau, gestiegener Arbeitshetze und Reallohnverlusten betroffen.

Mit dem Argument, die Kampfbereitschaft sei nicht vorhanden, oder die Bevölkerung stehe gegen uns, wiegelt die ver.di-Führung ab und geht häufig faule Kompromisse mit den Arbeitgebern ein. Dabei ist die Wut und Kampfbereitschaft an der Basis groß.

Bereits beim Streik im öffentlichen Dienst im Jahr 1992 ist deutlich geworden, dass die Basis kämpfen will. 55% der Mitglieder stimmten gegen den von Gewerkschaftsführung und Arbeitgebern ausgehandelten Tarifabschluß. Doch die Gewerkschaftsführung setzte sich über dieses Mehrheitsvotum der Mitgliedschaft hinweg und brach den Streik undemokratisch ab.

Rekordprofite

Während die Gewinne der Unternehmen auf Rekordniveau sind, werden die Bosse durch die Regierung weiter entlastet. Dafür müssen die ArbeitnehmerInnen immer mehr Steuern und Sozialabgaben bezahlen. Dieses riesige Umverteilungsprogramm von unten nach oben; das unter der Kohl-Regierung begonnen wurde, wird unter Schröder fortgesetzt.

Die breite Masse von Beschäftigten, Arbeitslosen, Jugendlichen sind die Verlierer. Die Aufgabe von ver.di und aller Gewerkschaften wäre es, den Unmut unter den Beschäftigten und in der Bevölkerung aufzugreifen, Argumente gegen die Unternehmer und Politiker zu liefern und einen Kampf dagegen zu organisieren.

Stattdessen äußert die Gewerkschaftsführung nur leise Kritik gegenüber der rot-grünen Regierung. Sie geht mit den Arbeitsplatzvernichtern ein sogenanntes Bündnis für Arbeit und Wettbewerbsfähigkeit ein, dessen einziger Sinn darin besteht, Zugeständnisse der Gewerkschaften wie weitere Flexibilisierung und Lohnverzicht im Gegenzug für leere Versprechen der Arbeitgeber durchzusetzen. Viele Gewerkschaftsfunktionäre verstehen ihren Job als Sprungbrett für ihre Karriere und wechseln dabei skrupellos die Seiten. So wie Monika Wulff-Matthies als EU-Kommissarin in Brüssel landete, gibt es Gewerkschaftsfunktionäre, die nach der Privatisierung ihres Betriebes Arbeitsdirektoren oder ähnliches wurden.

Opposition aufbauen

Wir, das Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di, wollen den Kurs der ver.di-Führung nicht länger hinnehmen.

Wir setzen auf Gegenwehr anstatt auf Co-Management. Wir wollen Alternativen zur derzeitigen Gewerkschaftspolitik aufzeigen, Druck auf die ver.di-Führung machen und selbst Initiativen zur Gegenwehr ergreifen. Wir fordern alle kritischen und kämpferischen KollegInnen auf, mit uns für eine Veränderung in ver.di zu kämpfen.

Aktivitäten des Netzwerks

Bisher haben elf bundesweite Treffen stattgefunden. In einigen Städten gibt es lokale Netzwerkgruppen. Wir tauschen Informationen über die Situation in den Betrieben aus und diskutieren aktuelle gewerkschaftspolitische Fragen. Wir organisieren Solidarität für KollegInnen, die sich im betrieblichen Kampf befinden und informieren darüber.

In Flugblättern und Presseerklärungen haben wir Stellung bezogen zur Arbeitszeitverkürzung, zur Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, zu Tarifauseinandersetzungen, zum „Bündnis für Arbeit und Wettbewerbsfähigkeit“ und zur Gesundheitsreform. Auf dem Gewerkschaftstag 1996 unterstützte das Netzwerk den einzigen Gegenkandidaten Manfred Engelhardt gegen Herbert Mai. Seit 1997 organisierten wir vor der Großen Tarifkommission Lobbies für unsere Forderungen zur Tarifrunde.

Auf unseren bundesweiten Treffen diskutieren wir vor jeder Tarifrunde einen gemeinsamen Forderungskatalog, den wir dann in den Versammlungen vor Ort einbringen. Wir waren gegen das ver.di-Projekt. Auf der ÖTV-Kreis-konferenz in Kassel konnten wir eine Mehrheit gegen ver.di gewinnen, so daß auf dem Sonder-Gewerkschaftstag 1999 ein Gegenantrag vorlag.

Vernetzung der Gewerkschaftslinken

Wir unterstützen den Aufbau der „Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken“ und sind in deren Arbeitsausschuß vertreten. Wir sehen eine dringende Notwendigkeit für die Organisation grenzüberschreitender Kämpfe und internationaler Solidarität. Wir betrachten uns als Teil der Bewegung gegen neoliberale Globalisierung und arbeiten bei ATTAC mit.