

Antrag Nr.

Leitantrag an den Gewerkschaftstag 2012 der dbb tarifunion

Antragsteller: Bundestarifkommission der dbb tarifunion

Betreff: „Wettbewerb über Leistung und Innovation, nicht über Lohndumping und prekäre Arbeitsbedingungen“

Antrag:

Der Gewerkschaftstag der dbb tarifunion wolle beschließen:

Bodenverkehrsdienste

Durch die EU-Richtlinie 96/67 EG aus dem Jahr 1996 sowie deren Umsetzung in deutsches Recht wurde eine Liberalisierung des Marktes im Bereich Bodenverkehrsdienste an Flughäfen eingeleitet.

Für Selbstabfertiger ist der Zugang zum Markt frei. Auf Flughäfen, die jährlich mindestens eine Million Fluggäste oder 25.000 t Frachtaufkommen zu verzeichnen haben, kann in den Bereichen Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie Post- und Frachtabfertigung der Zugang auf zwei Anbieter beschränkt werden.

Für Drittabfertiger ist der Zugang zum Markt auf den Flughäfen frei, die jährlich entweder mindestens drei Millionen Fluggäste oder ein Frachtaufkommen von 75.000 t Fracht zu verzeichnen haben oder in dem dem 1. April oder dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraum mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 t Fracht zu verzeichnen hatten. In den Bereichen Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie Post- und Frachtabfertigung kann der Zugang auf zwei Anbieter beschränkt werden. Grundsätzlich muss mindestens ein Anbieter unter anderem von der Kontrolle des Flughafenbetreibers oder eines Nutzers, der im vorangegangenen Jahr mehr als 25 Prozent der registrierten Fluggäste oder Fracht befördert hat, unabhängig sein.

Aus Platz- oder Kapazitätsgründen kann der Zugang begrenzt werden.

Die EU-Kommission plant derzeit eine Verordnung, die eine weitere Öffnung des Marktes im Bereich der Bodenverkehrsdienste vorsieht. Es ist geplant, die Bodenverkehrsdienste aus den Flughafengesellschaften auszugliedern, wenn der Flughafen jährlich ein Passagieraufkommen von zwei Millionen oder ein Frachtaufkommen von 50.000 t zu verzeichnen hat. Die Selbstabfertigung soll grundsätzlich vollständig freigegeben werden. Die Mindestanzahl der Drittabfertiger soll von zwei auf drei erhöht werden, wenn ein Flughafen die Passagiermenge von fünf Millionen oder die Frachtmenge von 100.000 t im Jahr überschreitet. Drittabfertiger sollen Subunternehmer beauftragen dürfen. Eine Bindung an Tarifverträge oder Mindeststandards bei den Arbeitsbedingungen sehen die Planungen der EU-Kommission nicht zwingend vor.

Bereits heute wird der Wettbewerb unter den verschiedenen Anbietern von Bodenverkehrsdiensten oftmals auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Auch aufgrund des hohen Drucks, den die Fluggesellschaften auf die Anbieter der Bodenverkehrsdienste ausüben, findet ein Unterbietungswettbewerb bezüglich der Entgelte und sonstigen Arbeitsbedingungen der Beschäftigten statt. Es ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklung im Fall der Umsetzung der Pläne der EU-Kommission noch weiter verschärfen wird.

Eine zwangsweise Ausgliederung der Bodenverkehrsdienste aus den Flughafengesellschaften ist daher ebenso abzulehnen wie die Öffnung des Marktes für weitere Anbieter und die Beauftragung von Subunternehmern. So muss sichergestellt werden, dass nur Anbieter zugelassen werden, die repräsentative Tarifverträge anwenden und ausreichende Mindeststandards bei den Arbeitsbedingungen ihrer Beschäftigten erfüllen. Leiharbeit und befristete Beschäftigung sind auf das unumgängliche Maß zu begrenzen. Es sind einheitliche Mindeststandards für die Qualität und Leistungsfähigkeit der Bodenverkehrsdienste zu schaffen, bei denen der Schutz der sozialen Rechte der Arbeitnehmer sichergestellt werden muss. Bei einem Wechsel von Dienstleistern müssen der Schutz der betroffenen Arbeitnehmer und die Sicherung der Arbeitsplätze gewährleistet sein.

Nahverkehr

Für den Bereich des kommunalen Nahverkehrs, also jenen Unternehmen, die aktuell oder ursprünglich als Stadtwerke, Sparten, Verkehrsbetriebe, Anstalten oder Ausgründungen im Eigentum der jeweiligen Kommunen stehen, stellt sich die Tariflandschaft als sehr ungleichmäßig dar. Mit erheblichen Unterschieden sind diverse landesbezirkliche Flächentarifverträge für den kommunalen Nahverkehr (TV-N) einschlägig.

Die im Bereich des kommunalen Nahverkehrs tätigen Unternehmen stehen häufig im Wettbewerb mit privaten Anbietern, für die ein Tarifvertrag für den privaten Nahverkehr oder aber auch keine Tarifbindung besteht. Ferner ist deutschlandweit zu beobachten, dass verstärkt Haustarifverträge für kommunale Nahverkehrsunternehmen abgeschlossen und Fahrdienstleistungen an private Konkurrenten vergeben werden. Eine wichtige Gemeinsamkeit der Haustarifverträge und der privaten Tarifverträge ist es, dass das im jeweiligen landesbezirklichen TV-N festgeschriebene Lohnniveau unterboten wird. Auch sind zahlreiche soziale Leistungen und Zuschläge für die Arbeitnehmer stark gekürzt oder gar nicht enthalten. So werden zum Beispiel neben der generellen Absenkung des Lohnniveaus auch die Verweildauer in einzelnen Entgeltstufen verlängert oder einzelne Entgeltstufen abgeschafft. Ferner gibt es nachteilige Einschnitte im Bereich der betrieblichen Altersvorsorge. Das am meisten verwendete Argument der kommunalen Nahverkehrsunternehmen für ihr Vorgehen ist die Maximierung des Profits. Oft werden in diesem Zusammenhang zwei weitere mittelbare Ziele genannt. Erstens, eine höhere Produktivität, speziell beim Fahrpersonal, und zweitens, ein niedrigeres Lohnniveau für alle künftigen Neueinstellungen. Der herrschende Wettbewerb und der daraus folgende Kostendruck sowie die Umsetzung europarechtlicher Vorgaben werden herangezogen, um Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen zu rechtfertigen.

Diese Entwicklung lehnt der dbb beamtenbund und tarifunion ab. Insbesondere die Schaffung von Haustarifverträgen führt zu einem Unterlaufen des jeweiligen

landesbezirklichen Flächentarifvertrages. Folglich wird die „kommunale Familie“ im Bereich des Nahverkehrs ausgehöhlt.

Zudem ist seit einiger Zeit im Bereich des Nahverkehrs eine Abwanderungswelle von Beschäftigten in andere Branchen erkennbar. Die geringe Bezahlung und die schlechten Arbeitsbedingungen haben die Attraktivität einer Tätigkeit im kommunalen Nahverkehr gesenkt. Dies führt schon heute zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Personalfindung. Der Wettbewerb um geeignetes Personal, der in der Regel von Verdienstmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen bestimmt ist, kann nicht über Lohndumping gewonnen werden. Einheitliche Mindeststandards in der Nahverkehrsbranche sind daher zwingend notwendig. Ziel muss es sein, einen Wettbewerb über Leistung und Innovation und nicht über prekäre Arbeitsbedingungen zu erreichen.

Krankenhäuser, Pflege- und Betreuungseinrichtungen

Über den Bereich der Krankenhäuser sowie der Pflege- und Betreuungseinrichtungen ist in den vergangenen Jahren eine beispiellose Privatisierungswelle hinweggerauscht. Dies betraf sowohl ganze Krankenhäuser wie auch einzelne Bereiche – hier insbesondere die Servicebereiche und alle nichtpflegerischen Einheiten. Ziel war und ist es, Kosten zu sparen. Das wird ganz überwiegend über Tariffucht versucht. Die betroffenen Beschäftigten werden in die neu gegründeten GmbH's übergeleitet, die im Regelfall keiner Tarifbindung mehr unterliegen. Neu eingestellte Kolleginnen und Kollegen werden weit unter dem Tarifniveau eingestellt, das im Öffentlichen Dienst tarifvertraglich festgelegt ist. Sogar Tarifverträge anderer Branchen werden unterboten und bestehende Mindestlöhne werden ignoriert.

Gleichzeitig wird im Bereich der Pflege versucht, gut ausgebildete und examinierte Pflegekräfte auf eine Minimalbesetzung zu reduzieren. Freie Stellen werden verspätet und dann auch nur mit geringer qualifizierten – also billigeren – Beschäftigten ersetzt. Der Exodus der Pflege aus dem Krankenhaus und die damit zusammenhängende Abnahme der Ausbildungskapazitäten haben zur deutlichen Ausdünnung und statistischen Überalterung der Personaldecke in der Pflege mit der Folge hoher Arbeitsbelastungen geführt. Zugleich steigen die Patientenzahlen weiter an. Damit werden höhere Risiken in der Patientenversorgung und -sicherheit in Kauf genommen.

Dem momentanen Versuch, den Wettbewerb im Gesundheitsbereich nur über die Senkung von Lohnkosten zu gewinnen, muss umgehend Einhalt geboten werden. Nur mit einer ausreichenden Perspektive für die Beschäftigten in Krankenhäusern sowie Pflege- und Betreuungseinrichtungen kann die hohe Qualität der Pflege in Deutschland gehalten werden. Dies ist jedoch nur mit Einkommen möglich, die den Einzelnen motivieren, seine Zukunft in der Arbeit in der Pflege zu sehen. Der Wettbewerb muss über mehr Qualität gewonnen werden. Das ist nur mit einer ausreichenden Personaldecke mit ausreichend motivierten Beschäftigten durchführbar. Dazu gehört es, weiteren Privatisierungen und damit einhergehender Absenkung des Lohnniveaus einen Riegel vorzuschieben.

Aus diesen Gründen muss

- der Wettbewerb zwischen den Anbietern von Dienstleistungen nicht über die Entgelte und sonstigen Arbeitsbedingungen der Beschäftigten geführt und

die Auslagerung von Dienstleistungen mit der Folge eines Unterbietungswettbewerbs bezüglich der Entgelte und sozialer Mindeststandards abgelehnt werden.

Begründung:

Beschlussempfehlung:

a) Vorstand

b) Bundestarifkommission

Annahme

Ablehnung

Arbeitsmaterial

Beschluss des Gewerkschaftstages: