

Pressespiegel vom 14. Juli

StZ / StN

## Dauerstreit um unbezahlte Pausen der Busfahrer

Im Tarifkonflikt des öffentlichen Omnibusgewerbes wollen Verdi und die Arbeitgeber am 22. Juli noch einen Annäherungsversuch starten.

Von Matthias Schiermeyer

Die Urabstimmung der Gewerkschaft Verdi mit einem 98-prozentigen Zuspruch für den Streik hat die Arbeitgeber des baden-württembergischen Omnibusgewerbes (WBO) offenbar beeindruckt – nun soll am 22. Juli noch ein Annäherungsversuch gestartet werden. Die Warnstreiks werden bis dahin ausgesetzt. Diese Richtung hat am Dienstag die Tarifkommission vorgegeben. „Wir wollen erst mal richtig ins Gespräch kommen statt streiken“, sagte der Landesfachbereichsleiter Andreas Schackert unserer Zeitung mit Blick auf den Abbruch am 26. Juni. Bisher hätten die Arbeitgeber eher versucht, die Gewerkschaft „am ausgestreckten Arm verhungern zu lassen“. Da besteht der Verdacht, dass sie den Konflikt über den Sommer hinweg verzögern wollen, auch

um die Mobilisierung zu schwächen. Zudem wäre nach den Ferien in hohem Maße wieder der Schülerverkehr von Arbeitsniederlegungen betroffen, was die öffentliche Stimmung gegen die Verdi-Streiks anheizen könnte.

Nach einem Spitzengespräch der Verhandlungsführer am Montag sagte Verdi-Landesvize Hanna Binder, die Arbeitgeber hätten erkennen lassen, dass sie bereit seien, die Probleme bei den unbezahlten Standzeiten anzugehen. Denn die Fahrer haben oftmals drei bis vier Stunden Pause pro Dienstschicht, die zehn oder zwölf Stunden dauern kann. Verdi verlangt, dass in einer Schicht nur die nach dem Arbeitszeitgesetz vorgeschriebenen Pausenzeiten unbezahlt bleiben: bei sechs bis neun Stunden Dienst zum Beispiel eine halbe Stunde Pause. Bei mehr als acht Stunden Schichtzeit dürften nicht lediglich sechs Stunden bezahlt werden.

WBO-Verhandlungsführer Horst Wind-eisen schlussfolgert jedoch: „Verdi fordert quasi eine Durchbezahlung aller Schichten – denn ein maximal unbezahlter Pausenabzug von sechs Prozent bedeutet genau dies.“ Dies sei für die privaten Busunternehmer auch über mehrere Jahre nicht umsetzbar. Zudem wolle die Gewerkschaft ja auch noch die Verdoppelung der Nachtzuschläge durchsetzen.

**Das öffentliche Omnibusgewerbe sieht die ohnehin pandemiegeplagten Betriebe schon in den Ruin fahren.**

Der WBO sieht die ohnehin pandemiegeplagten Betriebe schon in den Ruin fahren und verweist darauf, dass Binder den Manteltarifvertrag mit den gültigen Pausenregelungen einst selbst unterschrieben habe.

Verdi weiß allerdings, dass die Busunternehmer durch mehrjährige Verkehrsverträge mit der öffentlichen Hand gebunden sind,

die diese Verkehre bestellt und finanziert. Somit versucht die Gewerkschaft die Landespolitik in den Konflikt zu ziehen. Das Ziel: Der Baden-Württemberg-Index des Verkehrsministeriums, mit dessen Hilfe die Kostensteigerung aus den Tarifabschlüssen den Unternehmen ersetzt werden, dürfe nicht nur für Neuverträge gelten, sondern müsse rückwirkend auf Altverträge angewandt werden. Für Schackert steht fest: „Entweder die Unternehmen können die Umsetzung unserer Forderungen leisten, oder die Politik geht in die Verantwortung – man kann das aber nicht weiterhin den Fahrern anhängen.“ Denn aus Verdi-Sicht führt der gewachsene Wettbewerbsdruck bei den Ausschreibungen zu Lohndumping.

Tangiert von dem Konflikt sind mehr als 9000 Chauffeure in mehr als 400 Busunternehmen. Warnstreiks gab es daher schon in vielen größeren Städten des Landes. Zehn Städte bleiben außen vor, weil für ihren Busverkehr entweder der kommunale Tarifvertrag oder ein Haustarifvertrag gilt.