

Pressespiegel vom 22. Oktober 2021

Schwäbisches Tagblatt

Streiks ohne Vorwarnung

Fr. 22.10.21
Schw. Tagblatt

Tarifkonflikt Nachdem es weiterhin keine Einigung über die Bezahlung der Standzeiten gibt, sind Busfahrer erneut zum Streik aufgerufen – offen ist, wann und wo. Von Moritz Hagemann

Schon seit April sitzen die Gewerkschaft Verdi und der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) am Verhandlungstisch. Doch auch nach neun Runden ist ein Punkt im neuen Manteltarifvertrag noch nicht geklärt: die Bezahlung der Standzeiten der Fahrerinnen und Fahrer.

Zuletzt verliefen die Gespräche am Dienstag in Sindelfingen ohne Ergebnis. Die Geduld des Personals sei vollkommen aufgebraucht, wird Verdi-Verhandlungsführerin Hanna Binder in einer Mitteilung zitiert. Deshalb setzt die Gewerkschaft auf weitere Streiks. An drei Tagen in den vergangenen vier Monaten wurde der Tübinger Stadtverkehr bereits lahmgelegt – mit Ankündigung. Das ist jetzt anders: Verdi kündigt an, „in den kommenden Tagen in einzelnen Betrieben nur für wenige Stunden“ zu streiken, „aber dafür unangekündigt“. Die Schülerverkehre sollen „nach Möglichkeit“ von den Streiks ausgenommen werden.

Stadtwerke wissen noch nichts

Bei den Tübinger Stadtwerken (SWT) bereitet man sich auf erneute Streiks im Tübus-Verkehr zwar vor, „aber bisher haben auch wir von einem Termin noch nichts gehört“, sagt Sprecher Ulrich Schermaul auf Nachfrage. In der Vergangenheit hatte Verdi die unangekündigten Streiks den SWT zumindest intern kurz vorher angesagt, damit auf den wichtigsten Strecken (Klinik- und Schülerverkehr) noch ein Notfahrplan erstellt werden konnte. „Wenn wir Planungssicherheit haben, werden wir schnellstmöglich nach Lösungen suchen“, sagt Schermaul. Die Erfahrung habe gezeigt, dass sich das Fahrpersonal sehr solidarisch zeige und an den Streiks auch teilnehme. „Das wird so auch wieder ablaufen“, prophezeit Schermaul.

Doch warum hapert es im Tarifkonflikt noch an den Standzeiten? Ein Beispiel: Dauert die Schicht eines Fahrers von 6 bis 18 Uhr, sind das unter dem Strich 12 Stunden. Verteilen sich auf diese Schicht jedoch 4 Stunden Pause, bekommt das Personal meist nur die effektive Arbeitszeit bezahlt. Verdi beruft sich auf eine Rechtsprechung von 2016, wonach mehr als eine Stunde unbezahlter Pausenzeit innerhalb einer Schicht regelmäßig unzulässig



Gut möglich, aber noch nicht sicher ist, dass die Busse in den kommenden Tagen mal nicht über die Neckarbrücke fahren, sondern wieder stillstehen. Bild: Ulrich Metz

sig sei. „Dass wir da überhaupt verhandeln müssen, ist bitter“, sagt Binder.

Der WBO wiederum argumentiert, dass schon durch die Einigung in anderen strittigen Punkten wie der Neugestaltung von Tarifgruppen und Zuschlägen „ordentliche Zusatzkosten für unsere Unternehmen“ entstehen, so die stellvertretende WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg. Dass durch die Pandemie Fahrgäste fehlen und die Dieselpreise steigen, erschwere die Situation für die privaten Unternehmen zusätzlich.

Das Busunternehmen Kocher-Lutz mit Sitz in Tübingen und Mittelstadt ist im Tübinger und Reutlinger Stadtverkehr mit Fahrten beauftragt und hat jeweils 10 oder mehr Busse im Einsatz. Geschäftsführer Stephan Kocher zeigt sich in

vielen Punkten mit den Interessen des Personals einverstanden: „Da hat sich einiges angesammelt“, sagt er. „Die Dinge müssen bereinigt werden.“

Die Erfahrung zeige, so Kocher, dass es im Stadtverkehr „keine Probleme gibt, ein anständiges Verhältnis zwischen Fahr- und Standzeiten zu bekommen“. Das Problem sei, „auch wenn das bei Verdi viele nicht wahrhaben wollen“: der ländliche Raum. Denn da geht es vor allem darum, Arbeitstätige sowie Schülerinnen und Schüler zu befördern. Und das passiert vor allem morgens, mittags und abends zu festen Stoßzeiten. Was zur Folge hat, dass zwischendrin Pausen entstehen. „Wenn wir da die gleichen Prozentsätze wie in den Städten bezahlen sollen, reden wir über Millionenbeträge, die irgendje-

mand in Baden-Württemberg aufbringen muss“, sagt Kocher. Man müsse „einen Mittelweg“ finden.

Verdi beharre auf der Forderung, dass maximal 11 Prozent der Zeit unbezahlt als Pause abgezogen werden dürfen, beklagt Hüneburg für den WBO gegenüber dem TAGBLATT: „Das ist für uns absolut unvorstellbar.“ Der WBO habe bereits Staffellungen sowie einen Nicht-Abzug bei Kurzdiensten angeboten, sagt Hüneburg. „Wir haben irgendwann auch unser Ende erreicht“, sagt sie vor dem Hintergrund, dass beispielsweise der Nachtzuschlag bereits von 15 auf 23 Prozent erhöht worden sei.

Für die Gewerkschaft Verdi sagt Binder jedoch, dass unbezahlte Standzeiten einer der Hauptgründe seien, warum „bereits jetzt überall Personal fehlt“. Da klaffe eine Lücke zwischen Ziel (ÖPNV-Verdopplung bis 2030) und der Voraussetzung dafür (viele Fahrerinnen und Fahrer).

Am 29. Oktober kehren die Parteien wieder an den Verhandlungstisch zurück. Binder: „Wir wollen, dass die zehnte Verhandlungsrunde die letzte ist.“ Während über einen neuen Manteltarifvertrag also noch verhandelt wird, ist obendrein der Lohnvertrag Ende September ausgelaufen. Hüneburg: „Der ist immerhin einfacher zu verhandeln.“

Es gab bereits drei Streiks

Etwa 9000 Fahrerinnen und Fahrer in ganz Baden-Württemberg sind von den Tarifverhandlungen zwischen Verdi und WBO betroffen. Zuletzt wurde der Tübinger Stadtverkehr am 14. September bestreikt – was auch des-

halb für Diskussionen sorgte, weil dies just zu Schulbeginn nach den Sommerferien war. Zuvor gab es am 6. Juli und 17. Juni Streiks. Mit der Beteiligung zeigte sich Verdi zufrieden. Nach der vierten Verhandlungsrunde hatten bei einer Urab-

stimmung 97,9 Prozent der Verdi-Mitglieder den Weg für längere und unbefristete Arbeitsniederlegungen freigemacht. Danach gab es aber eine Einigung in manchen Punkten, weshalb Verdi bis jetzt auf weitere Streiks verzichtete.