

# **Geschäftsbericht**

**2009 / 2010**

**erstattet der Hauptversammlung  
des Arbeitgeberverbandes Deutscher Eisenbahnen e.V.  
am 26. Mai 2010 in Erfurt**

**von**

**Verbandsdirektor Dr. Hans-Peter Ackmann**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Bender,  
sehr geehrter Herr Ehrenvorsitzender Dr. Ludwig,  
verehrte Gäste,  
meine Damen und Herren,

der diesjährige Geschäftsbericht umfasst den Zeitraum der ereignisreichen knapp 13 Monate, die seit unserer letzten Hauptversammlung in Lüneburg vergangen sind (Mai 2009 bis Mai 2010).

Ich beginne, wie üblich, mit einem knappen Überblick über die allgemeine wirtschaftliche und tarifpolitische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Anschließend wende ich mich den bedeutsamen Entwicklungen speziell im Bereich unseres Verbandes zu.

## **I. Wirtschaftspolitische Lage der Bundesrepublik Deutschland**

1. Unsere Hauptversammlung 2010 steht im Schatten der aktuellen Schulden- und Eurokrise, die von Griechenland ausgegangen ist, inzwischen auch andere Mittelmeerländer erfasst hat und jetzt ganz Europa, einschließlich Deutschland, im Wege gigantischer Transfer-Rettungspakete zu infizieren droht.

Machen wir uns nichts vor: Die Staatsverschuldung droht in einigen europäischen Ländern völlig außer Kontrolle zu geraten – Staatsbankrott ist plötzlich ein Wort, das in Europa Realität werden könnte; noch vor wenigen Monaten schien so etwas undenkbar.

Die Bankenkrise 2008/2009, welche sehr viele Staaten weltweit zu enormen finanziellen Rettungspaketen gezwungen hat, hat das Fass der weltweiten Staatsverschuldung zum Überlaufen gebracht, so dass wir es heute mit einer veritablen Vertrauenskrise der Anleger zu tun haben, die nicht so schnell wieder verschwinden wird. Galten Staatsanleihen der hochentwickelten Industrieländer bisher als sicherste Vermögensanlageform überhaupt, gilt dies inzwischen nur noch mit zahlreichen Ausnahmen und erheblichen Einschränkungen.

Tiefere Ursache der Krise ist die seit etwa 1970 ständig zunehmende Staatsverschuldung, insbesondere in allen westlichen Industrieländern, wobei es allerdings von Land zu Land durchaus erhebliche Unterschiede im Grad der Unverantwortlichkeit gibt, die jetzt auch an den Reaktionen der Finanzmärkte deutlich werden. Alle diese Länder und ihre Bürger haben jedoch rund vierzig Jahre lang permanent über ihre Verhältnisse gelebt. Die „auf Pump“ immer weiter ausgebauten Wohlfahrtsstaaten stehen deshalb jetzt teilweise vor ihrem Ruin.

Nötig ist daher jetzt in allen betroffenen Staaten der politische Wille zu einer langfristigen und sehr schmerzhaften Konsolidierungspolitik, die sowohl weitreichende Kürzungen von Staatsausgaben als auch Einnahmeverbesserungen (d.h. Steuererhöhungen) unausweichlich machen wird. Für die Bürger der betroffenen Länder, einschließlich Deutschland, wird dies in den nächsten zehn Jahren bedeuten, den Gürtel etwas enger schnallen zu müssen; unser Lebensstandard wird nicht weiter steigen können, sondern wird vermutlich moderat sinken müssen. Bei dem zu erwartenden großen „Streichkonzert“ bei den Staatsausgaben wird auch unsere Branche (ÖPNV/SPNV) aller Voraussicht nach nicht ungeschoren bleiben.

Immerhin steht Deutschland im internationalen Vergleich noch relativ gut da. Aber auch bei uns ist schon die „offizielle“ gesamtstaatliche Verschuldung mit etwa 1,75 Billionen Euro (Ende 2009) unverantwortlich hoch. Für das Jahr 2010 wird allein beim Bund eine Neuverschuldung von etwa 100 Milliarden Euro befürchtet, bei Ländern und Kommunen sollen es insgesamt nochmals etwa 45 Milliarden Euro neue Schulden im Jahr 2010 sein. Das derzeit dauerhafte strukturelle gesamtstaatliche Defizit liegt in Deutschland bei etwa 60 bis 70 Milliarden Euro jährlich; damit liegen die strukturellen Ausgaben mehr als 10 % über den strukturellen Einnahmen.

Mit Nachdruck ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass neben der offiziellen Staatsverschuldung von etwa 1,75 Billionen Euro in Deutschland eine noch viel höhere verdeckte Staatsverschuldung von rund 7,85 Billionen Euro existiert, die also die offizielle Staatsverschuldung um etwa das vierfache übersteigt. Hierbei handelt es sich um die Defizite aus der gesetzlichen Rentenversicherung, der gesetzlichen Krankenversicherung, der gesetzlichen Pflegeversicherung und aus den ungedeckten Altersversorgungsansprüchen von Beamten und Arbeitnehmern der öffentlichen Hände.

2. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) ging im Jahr 2009 um 5,0 % zurück; dies ist der bei weitem schlechteste Wert seit der Weltwirtschaftskrise 1932. In den wenigen Jahren seit 1950 mit einer Wirtschaftsschrumpfung (1967, 1975, 1982, 1993 und 2003) lagen die Werte nur zwischen -0,2 und -0,9 %. Wir haben uns in der Berichtsperiode also in einer äußerst schweren Wirtschaftskrise befunden, die sich derzeit anscheinend ihrem Ende zuneigt.

Für das Jahr 2010 wird derzeit mit einem moderaten Wachstum von etwa 1,5 % (oder etwas mehr) gerechnet; allerdings stammen diese Prognosen aus der Zeit vor dem 20.04.2010, d.h. die derzeit akute „Griechenlandkrise“ und ihre Auswirkungen sind hierin noch nicht berücksichtigt.

Wachstumslokomotiven sind die sog. Schwellenländer, allen voran China. Die USA erholen sich anscheinend etwas schneller als Europa, obwohl dort der Bankensektor insbesondere wegen der Gewerbeimmobilienkrise noch gewaltige Probleme vor sich hat (auch europäischen Banken droht von daher weiterer Abschreibungsbedarf). Das deutsche BIP ist stark exportgetrieben, auch die Investitionen steigen wieder etwas. Der private Konsum stagniert hingegen derzeit bei uns noch, weil verbreitete Zukunftsangst die Ausgabenfreude deutlich bremst.

3. Inflation ist derzeit ein viel diskutiertes Thema, aber noch keine aktuelle Gefahr. Von Mai bis September 2008 lag die Inflationsrate noch über 3 % in Deutschland. Nach der Lehman-Pleite und der folgenden Weltfinanzkrise ging die Inflationsrate jedoch sehr schnell drastisch zurück und lag von Januar 2009 bis Februar 2010 stets unter 1 %, im Sommer 2009 für einige Monate sogar unter 0 %, im Jahresdurchschnitt 2009 bei sehr niedrigen 0,4 %.

Derzeit pendelt die Inflation um 1,0 %, ein Wert, der auch im Jahresdurchschnitt 2010, bei leicht steigender Tendenz erwartet wird.

Das „Monster Inflation“, das immer auch Auswirkungen auf die Tarifverhandlungen und Lohnerhöhungen hat, dürfte jedoch mittelfristig (etwa ab 2012 oder 2013) ein zunehmendes Problem werden. Denn Inflation ist aus Staatssicht ein „elegantes“ Mittel des Schuldenabbaus. Die Alternativen des entschlossenen Sparens und/oder der Steuererhöhungen sind aus Politikersicht eher unpopu-

lär. Schon heute exorbitante Staatsverschuldung (u.a. wegen der gigantischen Altersversorgungslasten einer zunehmend alternden Bevölkerung), relativ schwaches Wirtschaftswachstum und massenhafte Vermehrung der Geldmenge durch die Notenbanken sprechen mittel- und langfristig für deutlich höhere Inflationsraten von jährlich vielleicht sogar 4 oder 5 % in wenigen Jahren.

4. Ich komme jetzt zur Entwicklung der Arbeitnehmervergütungen in der Berichtsperiode. Am 04. März 2010 titelte die FAZ „Bruttoverdienst in Deutschland sinkt erstmals“ (seit 1949). Tatsache ist, dass die Summe der Bruttoverdienste aller Arbeitnehmer in Deutschland im Jahr 2009 um 0,4 % auf im Durchschnitt 27.648,00 Euro sank (bei erheblichen Spreizungen nach Branchen, z. B. im produzierenden Gewerbe auf durchschnittlich 41.468,00 Euro, im Gastgewerbe auf durchschnittlich 23.636,00 Euro). Trotz der schweren Wirtschaftskrise stiegen jedoch die Tariflöhne 2009 im Durchschnitt um 2,6 %; im zweiten Halbjahr 2009 lagen viele Tarifabschlüsse allerdings zwischen 1 und 2 % p.a. Bei nur 0,4 % Inflation würde das eigentlich einen Reallohnzuwachs von über 2 % im Jahr 2009 bedeuten. Jedoch reduzierten viele Arbeitgeber im Krisenjahr 2009 ihre übertariflichen Sonderzahlungen (im Schnitt um 6 % gegenüber 2008). Außerdem führte die starke Nutzung des Instruments der Kurzarbeit (im Jahresdurchschnitt mehr als 1 Million Personen!) zu einer deutlichen Reduktion der Bruttolohnsumme; die Kurzarbeiter arbeiteten im Schnitt ein Drittel weniger als normalerweise. Die von allen Arbeitnehmern in Deutschland 2009 geleistete Arbeitszeit sank deshalb um 3,2 % auf durchschnittlich 1.309 Stunden. Der Bruttoverdienst je tatsächlich geleisteter Stunde stieg infolgedessen sogar um rund 3 % an. Die soeben erwähnte Kurzarbeit hat entscheidend zum sog. „Deutschen Arbeitsmarktwunder 2009“ beigetragen, das mittlerweile international zu Recht viel Anerkennung gefunden hat. Selbst wenn man statistische Trickereien wieder herausrechnet, ist die Arbeitslosenzahl im Rekordkrisenjahr 2009 nur um etwa 200.000 Personen gestiegen (ohne Kurzarbeit wären es mindestens 500.000 gewesen). Die Erwerbstätigenzahl hat sich in 2009 lediglich etwa um 100.000 von 39,9 auf 39,8 Mio. Personen reduziert.

Dieses „Wunder“ ist freilich durch hohe staatliche Transferleistungen und Belastungen auf Arbeitgeberseite teuer erkaufte. Fast gleich hohe Beschäftigung bei deutlich gesunkenem Arbeitsvolumen hat in den Unternehmen zu deutlich verringerter Produktivität und infolgedessen zu erheblich steigenden Lohnstückkosten geführt, die längerfristig zu einem Problem im internationalen Wettbewerb werden könnten, wenn keine baldige Erholung eintritt. Jedoch hat Deutschland hier wegen der im internationalen Vergleich sehr moderaten Tarifpolitik der letzten Jahre noch ein ansehnliches Polster, bevor die Wettbewerbsfähigkeit ernsthaft in Gefahr gerät. Zudem könnte bei verbesserter Konjunktur ein Vorteil darin liegen, die gut ausgebildeten Belegschaften noch weitgehend vollzählig an Bord zu haben.

## II. Tarifpolitische Großwetterlage im Frühjahr 2010

In Anbetracht der schweren Wirtschaftskrise des Jahres 2009 und des verbreiteten Einsatzes des auch für die Arbeitgeber sehr teuren Instruments der Kurzarbeit spielt derzeit in der Tarifpolitik die Beschäftigungssicherung eine besonders wichtige Rolle. Daneben bemühen sich die Tarifvertragsparteien, durch moderate Vergütungsanhebungen den Inflationsausgleich und damit die Erhaltung des bisherigen Lebensstandards zu gewährleisten.

Auf drei prominente Pilotabschlüsse sei an dieser Stelle hingewiesen:

In der Metallindustrie wurde am 18.02.2010 bei einer Gesamtlaufzeit von 23 Monaten für die ersten elf Monate lediglich eine Einmalzahlung von insgesamt 320,00 Euro, für die folgende Zeit ab dem 01.04.2011 eine lineare Vergütungsanhebung um 2,7 % vereinbart. Linear ergibt das etwa 1,5 % gerechnet auf zwölf Monate. Daneben wurden verschiedene Flexibilitätselemente zur Beschäftigungssicherung vereinbart.

Im Öffentlichen Dienst (Bund und Kommunen) wurde am 28.02.2010 für eine Gesamtlaufzeit von 26 Monaten ein Stufenabschluss vereinbart, der zunächst für das Jahr 2010 eine lineare Erhöhung um 1,2 %, dann zum Jahresbeginn 2011 eine Einmalzahlung in Höhe von 240,00 Euro sowie schließlich im Jahr 2011 zwei weitere lineare Erhöhungen um 0,6 und dann noch einmal 0,5 % vorsieht. Im Ergebnis beläuft sich dieser Abschluss auf etwa 1,3 % gerechnet auf zwölf Monate. Hinzu kommen bei den Kommunen (nicht beim Bund) noch jährliche Steigerungen des sog. Leistungsentgelts um jeweils 0,25 % für die Jahre 2010, 2011, 2012 und 2013.

In der Chemieindustrie wurde am 21.04.2010 bei einer sehr kurzen Laufzeit von lediglich elf Monaten auf eine prozentuale Erhöhung der Vergütungen vollständig verzichtet; vereinbart wurden lediglich eine Einmalzahlung in Höhe von 750,00 Euro sowie umfangreiche Beschäftigungssicherungselemente.

Auch bei Durchsicht der vielen anderen Tarifabschlüsse aus den letzten Monaten wird deutlich, dass bei Laufzeiten zwischen meist 12 und 24 Monaten lineare Anhebungen von meist knapp unter 2 %, gerechnet auf zwölf Monate, vereinbart wurden. Alle diese Abschlüsse liegen also nur relativ knapp über der für das Jahr 2010 erwarteten Inflationsrate.

### **III. Rückblick auf den ETV-Tarifabschluss 2010 und einige firmenbezogene Tarifabschlüsse 2010 des AGVDE**

#### **1. ETV-Tarifabschluss (mit ver.di) vom 08.02.2010**

Nach monatelangen Verhandlungen, die wegen des sehr umfangreichen Verhandlungsstoffs außergewöhnlich komplex und schwierig waren, haben wir am 08.02.2010 mit der Gewerkschaft ver.di einen umfangreichen Tarifabschluss für den Bereich unseres Flächentarifvertrags, des Eisenbahntarifvertrags (ETV), erreichen können. Der andere jahrzehntelange ETV-Tarifpartner, die TG TRANSNET/GDBA, hat sich bisher leider nicht entschließen können, diesen Abschluss mitzutragen, so dass im Verhältnis zur TG der ETV noch immer in seiner am 30.08.2009 geltenden Fassung gemäß § 4 Absatz 5 Tarifvertragsgesetz nachwirkt.

Unser ETV-Tarifabschluss mit ver.di besteht im Wesentlichen aus folgenden Elementen:

- a) Erholungsbeihilfe in Höhe von 156,00 Euro, zahlbar spätestens im April 2010.
- b) Lineare Erhöhung aller Monatstabellenvergütungen und Azubi-Vergütungen um 1,0 % zum 01.04.2010, in Güterverkehrsunternehmen jedoch erst zum 01.07.2010.
- c) Einmalzahlungen (überwiegend im August 2010) für die meisten Arbeitnehmer in Höhe von 300,00 Euro, für Arbeitnehmer in Güterverkehrsunternehmen in Höhe von 60,00 Euro, für Arbeitnehmer in „ETV neu“-Unternehmen in Höhe von insgesamt 400,00 Euro und für Azubi je nach Art des Unternehmens in Höhe zwischen 15,00 und 100,00 Euro.
- d) Tarifliche Regelung, dass die ETV-Arbeitgeber die Schulungskosten im Rahmen der Fahrerqualifizierung sowie die Kosten für die Fahrerkarte tragen; die von den Fahrern zu erbringende Schulungszeit wird nicht als Arbeitszeit bewertet und bezahlt, die Fahrer erhalten jedoch für die tatsächlich erbrachte und nachgewiesene Schulungszeit je Stunde einen pauschalen Aufwendungsersatz in Höhe von 10,00 Euro. Dieser pauschale Aufwendungsersatz entfällt, wenn und soweit aufgrund betrieblicher Regelungen die Schulungszeit ganz oder teilweise als oder wie Arbeitszeit bezahlt wird; betriebliche Regelungen hierzu sind und bleiben zulässig.
- e) Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des ETV-Abschlusses 2010 ist die durch den Gesetzgeber (AGG) erzwungene Neuregelung bei der Struktur der Angestelltenvergütungen (weg von der bisherigen Lebensalterorientierung, hin zur Betriebszugehörigkeitsorientierung der Vergütungstabelle), die bereits zum 01.04.2010 in Kraft getreten ist. Für die Altbelegschaften wurden dabei gleichzeitig die notwendigen Übergangs- und Besitzstandsregelungen vereinbart.

Die bisherigen Kinderzuschläge für Arbeiter und Angestellte wurden für alle Neueinstellungen ab dem 01.04.2010 vollständig abgeschafft. Für die am 31.03.2010 vorhandenen Altbelegschaften (Arbeiter und Angestellte) wurden die Kinderzuschläge nur insoweit abgeschafft, als nach dem 31.03.2010 geborene Kinder betroffen sind.

Anstelle der künftig wegfallenden Kinderzuschläge erhalten alle ETV-Arbeitnehmer (Arbeiter und Angestellte) ab dem 01.04.2010 eine Allgemeine Zulage in Höhe von monatlich 30,00 Euro (im Bereich des „ETV neu“ 25,00 Euro), die dauerhaft gewährt wird; ausgenommen hiervon sind die Arbeitnehmer der Altbelegschaften jedoch, wenn und solange sie als Besitzstand noch Kinderzuschlag nach dem bisherigen System für wenigstens ein Kind erhalten.

Uns war bei den Verhandlungen und auch beim Abschluss bewusst, dass die praktische Umsetzung dieser komplizierten Regelung in den Betrieben einen erheblichen Verwaltungsaufwand und außerdem auch erhöhte Personalkosten verursacht (niemand erhält weniger Vergütung, aber insbesondere jüngere ledige Arbeitnehmer profitieren zum Teil erheblich von der Systemumstellung). Gern hätten auch wir auf diese Neuregelung verzichtet, der Gesetzgeber hat uns mit dem AGG jedoch die Umstellung des traditionellen Systems aufgezungen.

Weitere Manteltarifänderungen, die wir zum Teil auch auf Initiative von Mitgliedsunternehmen in die Verhandlungen eingebracht hatten, konnten trotz intensiver Bemühungen leider nicht durchgesetzt werden. Auch ein letzter Versuch, wenigstens vier Manteltarifänderungen im Gesamtpaket mit umzusetzen, scheiterte an der strikten Ablehnung der Gewerkschaft.

Betrachtet man unseren ETV-Tarifabschluss mit ver.di vom 08.02.2010 insgesamt, so stellt er wohl einen der schwierigen wirtschaftlichen Lage angemessenen Kompromiss dar. Hervorzuheben ist insbesondere, dass es uns im Interesse der durch die Wirtschaftskrise schwer getroffenen Güterverkehrsunternehmen gelungen ist, führt diese einige Erleichterungen durchzusetzen (deutlich niedrigere Einmalzahlung und um drei Monate verzögerte lineare Anhebung).

## 2. SBT-Tarifverhandlungen 2010

Unsere Verhandlungen für den Bereich der Seilbahnen beginnen in der nächsten Woche am 01.06.2010. Die zuständige TG TRANSNET/GDBA fordert hier im Gesamtvolumen über 10 % an Erhöhungen für eine Laufzeit von lediglich zwölf Monaten – und dass, obwohl der letzte SBT-Abschluss mit 6,0 % für 22 Monate bereits sehr hoch ausgefallen war.

Angesichts dieser deutlich überzogenen Forderungen wird es vorrangige Aufgabe unserer Verhandlungskommission sein, den Gewerkschaftsvertretern deutlich zu machen, dass die wirtschaftliche Lage der SBT-Unternehmen Personalkostensteigerungen in derartiger Höhe in keiner Weise gestattet. Darüber hinaus werden wir uns bemühen, eine deutlich längere Laufzeit als zwölf Monate für den neuen Seilbahntarifvertrag auszuhandeln.

## 3. Firmenbezogene Verbandstarifverträge

Natürlich hat es in der Berichtsperiode auch eine ganze Reihe firmenbezogener Verbandstarifabschlüsse gegeben. Hierbei haben wir uns, wie seit vielen Jahren üblich, stets intensiv bemüht, den individuellen Verhältnissen des betreffenden Mitgliedsunternehmens Rechnung zu tragen. Es dürfte auf der Hand liegen, dass dies bei firmenbezogenen Tarifverhandlungen viel leichter gelingen kann als bei Verhandlungen über einen Flächentarifvertrag, der für eine Vielzahl von Mitgliedsunternehmen gilt.

Im Frühjahr 2010 ist es uns bei mehreren firmenbezogenen Tarifverträgen gelungen, sehr lange Laufzeiten von 24, 27 oder sogar 29 Monaten durchzusetzen. Das materielle Volumen dieser Abschlüsse lag meist nah bei 2 % für zwölf Monate. Vielfach wurde auch von dem inzwischen bewährten Mittel der für die Arbeitnehmer abgabenfreien Erholungsbeihilfe (156,00 Euro jährlich) Gebrauch gemacht, um einen möglichst hohen Nettoeffekt zu erzielen. In einigen Fällen wurden die ausgehandelten Abschlüsse von den Gewerkschaften (TG bzw. GDL) schließlich jedoch nicht formell abgeschlossen und infolgedessen auch nicht in gültige Tarifverträge umgesetzt. Um die Arbeitnehmer unserer Mitgliedsunternehmen durch derartige „Spielchen“ der Gewerkschaften nicht um ihre verdiente Lohnerhöhung zu bringen, wurden die ausgehandelten Ergebnisse dann von den betroffenen Unternehmen einseitig umgesetzt (meist nach eindeutigen Signalen aus der jeweiligen Belegschaft, dass man sich an eventuellen Streiks der Gewerkschaften nicht beteiligen werde).

#### **IV. Haltung des AGVDE gegenüber der neuen tarifpolitischen Linie der TG TRANSNET/GDBA und der GDL**

Bereits vor einem Jahr auf der Hauptversammlung 2009 haben wir eingehend über die Bestrebungen der Eisenbahnergewerkschaften TG TRANSNET/GDBA und GDL berichtet, die in den letzten 15 Jahren gewachsene differenzierte Tariflandschaft mit ihrer Vielfalt an Tarifverträgen sobald wie möglich durch einen **einheitlichen „Branchentarifvertrag“ (TG) bzw. „Fahrpersonaltarifvertrag“ (GDL) auf höchstem Niveau** zu ersetzen. Lediglich für eine Übergangszeit (Restlaufzeit der derzeitigen Bestandsverkehre unserer Mitgliedsunternehmen) ist man bereit, die bisherigen Tarifverträge mit den entsprechenden Einschränkungen ihres Geltungsbereichs fortzuschreiben. Die Neuvergabe von Verkehrsverträgen soll künftig jedoch nur noch auf dem Niveau der neuen „Einheitstarifverträge“ erfolgen, die sich in der Höhe an den teuersten Tarifverträgen unserer Branche, nämlich denen der DB AG, orientieren sollen.

**Die klar ablehnende Haltung des AGVDE gegenüber diesen tarifpolitischen Zielen** von TG TRANSNET/GDBA und GDL haben wir bereits vor einem Jahr deutlich gemacht. Auf eine Wiederholung der damaligen Darlegungen möchte ich deshalb heute verzichten.

Der AGVDE und seine Mitglieder wollen ihre eigenen Tarifverträge mit ihren vielfältigen sachgerechten Differenzierungen beibehalten und angemessen fortentwickeln. Auf gar keinen Fall können wir das Ziel der Gewerkschaften akzeptieren, die Tarifverträge auf dem höchsten Branchenniveau der DB AG zu vereinheitlichen und sogar für allgemeinverbindlich erklären zu lassen, wie es die TG will. Wir haben die Absicht, uns dieser Zielstellung der TG mit aller Kraft entgegenzustellen, tarifpolitisch und notfalls auch rechtlich.

Es ist damit zu rechnen, dass der tarifpolitische Kampf um diese Grundsatzfrage im August 2010 voll entbrennen wird (mit Ablauf der Friedenspflicht bei der DB AG). Selbstverständlich werden sich unsere Mitgliedsunternehmen und der AGVDE selbst auf diesen Kampf vorbereiten müssen. Ohne Kampfeswillen, Ausdauer und eine Portion Schlauheit bei der Taktik werden wir hier nicht erfolgreich sein können, weil wir es mit mächtigen Gegnern (Eisenbahnergewerkschaften und DB AG) zu tun haben. Der Schlüssel zum Erfolg liegt bei unseren Belegschaften, die keineswegs geschlossen hinter den politischen Zielen der Eisenbahnergewerkschaften stehen. Unsere Mitarbeiter müssen wir davon überzeugen, dass der Weg der Eisenbahnergewerkschaften falsch ist. Außerdem muss natürlich unbedingt vermieden werden, dass unsere Mitgliedsunternehmen, deren Interessen in dieser Auseinandersetzung nicht immer vollständig deckungsgleich sind, auseinanderdividiert werden: in dieser schwierigen Situation ist ein anständiges Maß an Solidarität erforderlich.

Nachdem in der Gesamtvorstandssitzung vom 24.02.2010 entsprechende Beschlüsse einstimmig gefasst worden sind, haben wir bereits im April 2010 eine breit angelegte **Initiative gegen den „Branchentarifvertrag“ in Politik, Verbänden und Presse** gestartet und dabei unsere wesentlichen Argumente nochmals vorgetragen:

- Keines unserer Mitgliedsunternehmen betreibt „Lohndumping“ (dies tun allenfalls die tariflosen DB-Tochterunternehmen); alle AGVDE-Mitglieder wenden Tarifverträge an und zahlen anständige Tariflöhne

- gegen vermeintlich drohendes „Lohndumping“ irgendwelcher Billiganbieter bedarf es allenfalls eines angemessenen Mindestlohns, auf keinen Fall aber einer Allgemeinverbindlichkeit des höchsten Lohnniveaus unserer Branche (= DB AG-Niveau)
- die heute bestehenden Unterschiede im Vergütungsniveau unserer Branche sind sachlich gerechtfertigt; sie beruhen zum einen auf angemessenen regionalen Differenzierungen, die es auch in fast allen anderen Branchen gibt (schon wegen der regional sehr unterschiedlichen Lebenshaltungskosten); außerdem berücksichtigen die Differenzierungen die teilweise ganz unterschiedlichen Anforderungen an das Personal, z.B. bezüglich der Häufigkeit von Einsätzen „fern der Heimat“
- gegenüber den AGVDE-Mitgliedsunternehmen hat die DB AG aufgrund ihrer Größe viele andere Vorteile (z.B. deutlich günstigere Kreditkonditionen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, deutlich bessere Mengenrabatte bei Anschaffungen u.a. von neuen Fahrzeugen); vor diesem Hintergrund ist es für unsere Mitglieder von existenzieller Bedeutung, ihre leichten Personalkostenvorteile nicht zu verlieren.

Aufgrund unserer Initiative sind für die Monate Juni und Juli 2010 eine ganze Reihe von **politischen Gesprächen** vereinbart worden, die der geschäftsführende Vorstand (Dr. Bender, Schweizer und Dr. Ackmann) führen wird, um unsere Interessenlage deutlich zu machen; das erste dieser Gespräche findet bereits morgen Nachmittag hier in Erfurt mit dem zuständigen Landesminister statt.

Bei diesen Gelegenheiten werden wir auch deutlich machen, wie gefährlich die neue Tendenz einiger Bundesländer zur Verabschiedung von „**Tariftreuegesetzen**“ ist. Nach diesen „Tariftreuegesetzen“, die sich in wichtigen Details untereinander durchaus unterscheiden, ist im SPNV/ÖPNV stets ein „gültiger“ Tarifvertrag anzuwenden. Jedenfalls die Gewerkschaften gehen davon aus, dass ein bereits gekündigter Tarifvertrag, der lediglich noch nachwirkt, diese Voraussetzung nicht erfüllen würde. Wenn die entsprechenden „Tariftreuegesetze“ künftig so ausgelegt werden, würden allein die Gewerkschaften entscheiden, welche Tarifverträge künftig anzuwenden sind. Denn es läge allein in ihrer Hand, durch Kündigung aller „unliebsamen“ Tarifverträge der Branche den einzig „genehmen“ (im Zweifel den teuersten) Tarifvertrag verbindlich zu machen, weil dieser dann der einzig „gültige“ im Sinne der neuen „Tariftreuegesetze“ wäre. Es liegt auf der Hand, dass durch derartige „Tariftreuegesetze“ und die ernsthafte Gefahr der vorstehend skizzierten Auslegung eine **totale Veränderung des Machtgleichgewichts bei künftigen Tarifverhandlungen** in unserer Branche eintreten würde: die Arbeitgeberseite wäre quasi einem gewerkschaftlichen Diktat unterworfen, weil für den Fall der Nichterfüllung gewerkschaftlicher Forderungen stets mit der Drohung zu rechnen wäre, der gekündigte Tarifvertrag werde nicht neu abgeschlossen und infolgedessen müsse dann ein anderer „gültiger“ Tarifvertrag angewendet werden (nach Kündigung aller anderen Tarifverträge der Branche wären das dann die jeweils teuersten Tarifverträge des Eisenbahn- bzw. Busbereichs).

Im Gegensatz zu den Bestrebungen der Eisenbahnergewerkschaften wollen wir für unsere Mitglieder den eigenen Flächentarifvertrag (ETV) und die vielen ergänzenden firmenbezogenen Tarifverträge auch künftig fortentwickeln und auf diese Weise **Tarifautonomie** leben, statt von einer übermächtigen DB AG bei „Einheitstarifverhandlungen“ total dominiert zu werden. Dabei soll sich unsere Tarifautonomie selbstverständlich gerade auch auf die klassisch-zentralen Tarifthemen

Vergütung und Arbeitszeit erstrecken und nicht auf weniger bedeutsame „Nebenkriegsschauplätze“ reduziert werden.

#### **V. Sonstige Aktivitäten der Verbandsgeschäftsstelle**

Mit unseren regelmäßigen Rundschreiben haben wir Sie auch im vergangenen Jahr ständig über viele Entwicklungen in der arbeits- und sozialrechtlichen Gesetzgebung und Rechtsprechung unterrichtet.

Die Mitglieder unseres Verbands haben auch im vergangenen Jahr von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, uns mit der Prozessvertretung vor den Arbeitsgerichten zu beauftragen.

Im September 2009 haben wir, diesmal in Erfurt, wieder ein zweitägiges arbeitsrechtliches Fortbildungsseminar für 50 Teilnehmer aus unseren Mitgliedsunternehmen veranstaltet. Die sehr aktuellen Seminarthemen sind wieder auf reges Interesse der Teilnehmer gestoßen. Außerdem haben wir mit den Teilnehmern eine eindrucksvolle Sitzung des 4. Senats des Bundesarbeitsgerichts unter Leitung seines Vorsitzenden Professor Klaus Bepler besuchen können.

Der Mitgliederbestand liegt derzeit bei 112 Mitgliedsunternehmen.

Damit komme ich zum Ende meines Geschäftsberichts. Allen Mitgliedern und Verbandsorganen möchte ich den Dank der Geschäftsstelle für die auch im Jahr 2009/2010 stets vertrauensvolle Zusammenarbeit aussprechen.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Geschäftsstelle, Herrn Jaeger-Beschorner, Herrn Hänse, Herrn Pütz, Frau Klahold, Frau Eschholz, Frau Walter und Frau Kanski, möchte ich auch in diesem Jahr wieder für ihre große Einsatzbereitschaft und Flexibilität und die im jeweiligen Aufgabenbereich geleistete optimale Arbeit herzlich danken!

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Mitarbeiter der Geschäftsstelle und ich hoffen auch in den kommenden zwölf Monaten auf eine stets gute und erfolgreiche Zusammenarbeit mit Ihnen allen.

Vielen Dank!