

Chronik über die Entstehung von „Stadtbusfahrer.de“

Bis Mitte der 80er Jahre standen die Verkehrsbetriebe in Deutschland, wirtschaftlich verhältnismäßig entspannt da. Die Kommunen und andere strukturell verknüpfte Verbündete der Unternehmen und Konzerne zahlten die anfallenden Defizite. Bis dahin konnte man sich im Punkt „sicherer Arbeitsplatz“ in den Unternehmen des ÖPNV relativ sicher fühlen.

Die Dienstlängen, die Pausenanteile in den Diensten, weitere soziale Aspekte und das Lohngefüge waren in Takt.

Dann allerdings brachte die VO 3820/85 EWG Kriterien auf den Weg, die eine nationale Verordnung notwendig machte, weil die EWG den Linienverkehr mit einer Linienlänge bis 50 km ausnahm. Diese nationale VO war die ehemalige FPersV (Fahrpersonalverordnung), die mit dem annähernd zeitgleich beginnenden Wettbewerb in den Mitgliedstaaten der EWG zu drastischen Maßnahmen führte.

Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen, Kürzung der Pausenanteile, längere Arbeitszeiten, Einsparungen im Material- und Personalbereich bis hin zu Lohnverschlechterungen waren die Folge des wachsenden Wettbewerbs.

Die Kommunalpolitik versuchte zusätzlich ihre wachsenden Haushaltslöcher zu stopfen und fing fast überall an, ihr „Tafelsilber“ in Form von kommunalen Unternehmen und/oder Beteiligungen zu verkaufen. Versorgungs-, Entsorgungs- und Verkehrsbetriebe waren von dieser Maßnahme sehr stark betroffen. Unternehmen wurden anteilig oder komplett an ausländische und inländische Konzerne, Bietergemeinschaften oder Beteiligungsgesellschaften zu Dumpingpreisen verschertelt um finanzielle Fehler abzudecken und größer werdende Haushaltsdefizite zu begrenzen, obwohl das die Kaufkraft der Beschäftigten zusätzlich schwächte.

Verloren haben dabei immer die Mitarbeiter, denn sie wurden aus Angst um ihre Arbeitsplätze und damit der Angst um ihre Existenz, in immer schlechtere Arbeitsbedingungen unter starken Verlusten ihrer Einkommensstrukturen gezwängt. Die viel zitierte Vereinbarkeit zwischen Familie und Beruf, wie es die EWG / EU in ihren zahlreichen Richtlinien und Verordnungen eigentlich fordert, blieben unberücksichtigt. Die Folge war nicht nur eine hohe Zahl an Ehescheidungen wegen steigender persönlicher und privater Belastungen, sondern auch steigende Krankenstände durch wachsende psychische Probleme der Arbeitnehmer.

Über die Verantwortung der Arbeitgeber und ihrer Organisationen zur Fürsorgepflicht gegenüber ihrer Arbeitnehmer (*Dienst- / Schutzbefohlene nennt man das auch*) schweigen wir hier lieber, darüber sollte sich jeder seine eigene Meinung bilden.

Das „Tafelsilber“ war fast komplett verkauft, als man bemerkte, dass diese Art von Haushaltsanierung auch für die Kommunen negative Ausmaße haben konnte. Die Angst vor dem Ausschreibungswettbewerb hielt lange an und knebelte die Arbeitnehmer weiter. Alles was zu kürzen ging, wurde möglichst umgesetzt und alles was an Arbeitsbedingungen zu verschärfen ging, ebenso. Erst nach einigen Jahren begann die EU-Kommission erneut über die Wettbewerbsbedingungen nachzudenken und besserte die Verordnungen nach.

Nun gab es für die Kommunen wieder die Möglichkeit ihre verkauften Anteile oder ganze Verkehrsunternehmen verhältnismäßig kostengünstig zurück zu kaufen, was sie hier und da zum Glück auch taten um in die Direktvergabe der Verkehrsleistungen, an profilierte, verlässliche Unternehmen zu gehen und die damit verbundenen Arbeitsplätze zu erhalten. Vorbehalten ist das aber nur Unternehmen, die wirtschaftlich durchschnittlich, gut geführt werden, was einen Nachweis erfordert, womit es kaum Probleme gibt, denn nicht zuletzt durch die arg verschlechterten Arbeitsbedingungen wurden und werden viele Millionen Euro eingespart.

Verbunden waren und sind diese Rückkäufe (Rekommunalisierungen) aber stets mit weiteren Einschnitten in die Einkommensverhältnisse der Beschäftigten, die damit einen erneuten Anteil zu den politischen Fehlentscheidungen der Vergangenheit beitragen, was natürlich auch erneute Verschärfungen und Verdichtungen der Arbeitsbedingungen zur Folge hat.

Zwischendurch wurde die alte *VO 3820/85 EWG* durch die *VO 561/2006 EG* ersetzt, was zur Folge hatte, dass das daraufhin geänderte *FPersG* (Fahrpersonalgesetz) Mitte 2007 und die neu verabschiedete *FPersV* (Fahrpersonalverordnung) Anfang 2008 ihre Vorgänger ablösten. Die EU hat wieder den Linienverkehr mit einer Linienlänge unter 50 km ausgenommen und somit den Wettbewerb in diesem Bereich nicht wirklich gestoppt.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Fahrdienst wurden verunsichert, da sie durch ihre Arbeitgeber wenig oder gar keine Informationen über ihre Verpflichtungen zur Einhaltung von veränderten gesetzlichen Vorgaben bekamen und häufig auch heute noch nicht bekommen. Das brachte uns auf die Idee, wichtige Informationen nach unserem Verständnis und unserer Rechtsauffassung an unsere Kolleginnen und Kollegen per Internet zu übermitteln und so riefen wir die Website „Stadtbusfahrer.de“ Anfang 2008 ins Leben.

Kolleginnen und Kollegen aus ganz Deutschland begrüßten unser Engagement und boten ihre Unterstützung an, während wir uns in den Kreisen der Geschäftsleitungen nicht immer Freunde machten weil man dort meinte, wir würden ihnen schaden wollen und ließ sogar rechtlich prüfen, ob man unsere Website verbieten kann.

Uns stellten sich daher folgende Fragen:

- 1) „Sollte die Vermeidung von Gesetzeswidrigkeiten, die durch Unwissenheit des Fahrpersonals entstehen können, gerade im ÖPNV (Sicherheit) nicht zu begrüßen sein“?
- 2) „Was ist falsch daran, Informationen zu geben die, von denen die eigentlich in der Verantwortung darüber stehen, verweigert werden“?
- 3) „Gibt es wirklich Geschäftsleitungen, die Informationen über Gesetzmäßigkeit nur ablehnen, weil diese dem wirtschaftlichen Interesse schaden“?

Beantworten müsst ihr diese Fragen selbst!

Da sich die Wirtschaftlichkeit unter dem Decknamen „Wettbewerb“ unserer Meinung nach in vielen Betrieben sehr häufig in Richtung Grenzen der Arbeitnehmerrechte, des Gesundheitsschutzes und der finanziellen Möglichkeiten der Mitarbeiter bewegt, es aber anscheinend kaum eine Organisation stört, informiert Stadtbusfahrer.de alle Kollegen/innen, damit sie sich im Dschungel der Rechtmäßigkeit besser zurecht finden.

Die Ver.di (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft) sah unsere Arbeit der 2010 von uns gegründeten BufahrG (Busfahrer Gemeinschaft) als direkte Konkurrenz an und forderte uns in einem Gespräch auf, die BufahrG wieder aufzulösen. Im Gegenzug sagte man zu, mit uns gemeinsam auf Augenhöhe zu agieren. Im Rahmen gemeinsamer Veranstaltungen sollten die Kolleginnen und Kollegen informiert werden um Probleme zu erkennen und abzustellen um mehr Rechtssicherheit im Fahrpersonalrecht zu erlangen. Wir hielten uns an die Absprachen und Abreden und lösten die BufahrG wieder auf. Ver.di hüllte sich allerdings in Schweigen und führte keine einzige Informationsveranstaltung mit uns gemeinsam durch. Es gab lediglich ein paar Busfahrertreffen zu denen wir zwar eine Einladung bekamen aber weder in die Vorbereitung noch in die Durchführung eingebunden wurden.

Diese Veranstaltungen waren nach unseren Informationen auch schlecht besucht, denn man vermisste bereits in der Einladung ein informatives und kompetentes Programm. Viele Kollegen und Kolleginnen sagten uns, dass sie dort nicht hingegangen waren, weil sie eine Ver.di-Propagandaveranstaltung darunter vermuteten, statt eine Informationsveranstaltung über das Fahrpersonalrecht wie wir sie unter dem Namen BufahrG durchgeführt hatten. Auch auf unsere Nachfrage wurden wir mit unqualifizierten Ausreden abgewimmelt.

Wir hatten nach diesem arroganten und überheblichen Verhalten der betreffenden Verantwortlichen kein Vertrauen mehr in die Ver.di, was jedem begreiflich sein wird.

Eine Anfrage bei der EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, ehemals Transnet) brachte uns zum Staunen. Auf unsere Anfrage, wer denn für den Fachbereich Straßenpersonenverkehr zuständig sei, wurde uns mitgeteilt, dass man den Fachbereich gar nicht betreuen kann, weil man ausschließlich den schienengebundenen Verkehr vertrete. Ob das nun eine repräsentative Aussage der EVG ist, oder hier lediglich eine Mitarbeiterin dieser Gewerkschaft auf dem falschen Fuß erwischt wurde, wollen wir nicht spekulativ beantworten, eine Zusammenarbeit schlossen wir aber vorsichtshalber aus.

Zwischenzeitlich führten wir konstruktive Gespräche mit Verantwortlichen der Komba (Kommunalgewerkschaft für Beamte und Arbeitnehmer), die zwar den Nahverkehr als Fachbereich hatte, den Straßenpersonenverkehr aber nicht besonders beachtete weil man meinte, dieser Bereich sei durch die Ver.di kompetent abgedeckt. So vermischte man im Glauben an die Kompetenz der Ver.di und der EVG den schienengebundenen Verkehr mit dem Straßenpersonenverkehr, was natürlich keine zufriedenstellende Dauerlösung sein konnte.

Als man auf Stadtbusfahrer.de aufmerksam wurde und wir in Gesprächen deutlich machten, dass man diese Bereiche fachlich trennen muss, fing das Rad sich zu drehen an. Schnell wurden wir uns mit der Komba einig, dass Stadtbusfahrer.de die kompetente Ergänzung für ihren Fachbereich Nahverkehr bilden könne und sollte. Es sollte Schluss sein mit leeren Versprechen, daher war es für uns selbstverständlich, dass wir aus der Ver.di aus- und in die Komba eintraten.

Es kam leider ganz anders, unsere Hoffnungen liefen ins Leere.

Als nämlich von dem komba-Bundesvorstand, der dbb-Tarifunion und der GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) eine neue Gewerkschaft gegründet wurde und weder die komba-Landesvorsitzenden, noch die komba-Mitglieder in die Gründung der NahVG (Nahverkehrsgewerkschaft) eingebunden wurden, was unserer Auffassung nach gemäß der Satzung notwendig gewesen wäre, war für uns klar, dass die Zusammenarbeit mit uns von der komba zwar gewollt, aber nicht mit der erforderlichen Ernsthaftigkeit durchgeführt wurde. Diese Entwicklung sahen wir als persönliche Missachtung an, was uns zum Austritt bewegte.

Seit 2011 verfolgten wir nebenläufig die Arbeit einer anderen Gewerkschaft, die sich dem Grundgedanken einer Arbeitnehmerorganisation widmet und deren Ziel in der Stärkung und Wiederherstellung der Arbeitnehmerrechte liegt, so wie es ursprünglich einmal alle Gewerkschaften im Blickfeld hatten, leider scheinbar aber verloren. Diese Gewerkschaft wurde 2010 von Arbeitnehmern/Innen gegründet, die keine Perspektive in anderen Arbeitnehmerorganisationen fanden und sich seither mit Kompetenz und Kampfgeist jeder gewerkschaftlichen Aufgabe stellen.

Die GDS (Gewerkschaft der Servicekräfte Kiel) war es, mit der Stadtbusfahrer.de als fachlich kompetenter Partner eine Zusammenarbeit ab Dezember 2012 begann, um es dieser jungen Gewerkschaft zu ermöglichen, den Fachbereich Straßenpersonenverkehr zu organisieren.

Zunächst leiteten wir den Fachbereich Straßenpersonenverkehr, da wir uns auf Aus- und Zusagen verließen, wechselten dann aber ab 2014 in eine passive Position, weil man sich nicht an sämtliche

Aus- und Zusagen hielt und uns zu verstehen gab, man wolle unsere Arbeit teilweise zensieren und man sei selbst in der Lage, diesen Fachbereich fachlich zu betreuen.

Selbst die Ende 2012 für 2013 angekündigte Satzungsänderung war bis Anfang 2014 noch nicht durchgeführt, was den Aufwuchs des Fachbereichs verhinderte, da sich interessierte Kolleginnen und Kollegen woanders organisierten.

Da das zu unüberwindbaren Meinungsverschiedenheiten führte, zumal der zu dem Zeitpunkt amtierende Vorstand uns dafür verantwortlich machte und eigene Fehler nicht einzusehen vermochte, stehen wir ab 01.01.2014 wieder allen Kolleginnen und Kollegen unserer Branche zur Verfügung, egal ob organisiert oder nicht. Eine weitere Mitgliedschaft in der GDS ist für uns unrealistisch und nicht zielführend.

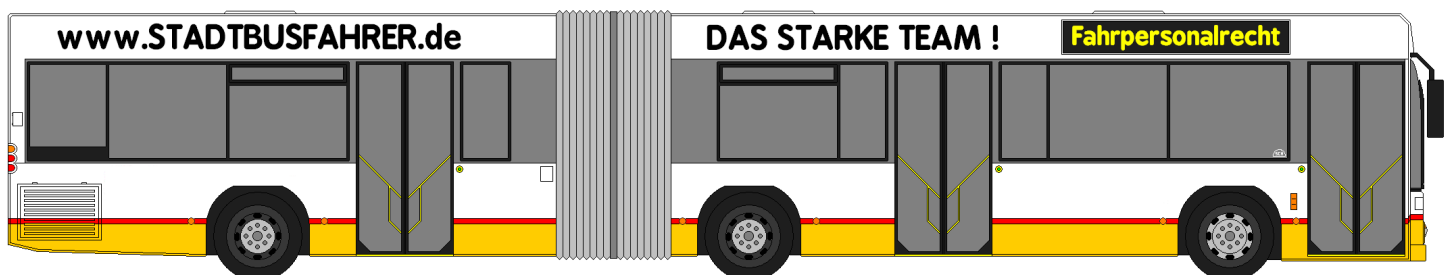
Die NahVG (Nahverkehrsgewerkschaft) meldete sich auf eine Anfrage nicht, wir verzichten nun aber gern darauf. Man will das Kriegsbeil zwischen ihnen und uns aus ihrer Gründungszeit offenbar nicht begraben und verzichtet dadurch lieber auf Mitglieder.

OK, empfehlen können wir sie daher leider auch nicht, da wir keinen Kontakt zu ihnen pflegen.

Wir wollen das ehemals stärkste Zugpferd der damaligen Gewerkschaft ÖTV (Öffentlicher Dienst, Transport und Verkehr, als Vorläufer der Ver.di), was zum lahmen Gaul degradiert wurde, wieder zu mehr Ansehen und Akzeptanz in der Öffentlichkeit verhelfen, egal ob sich eine Arbeitnehmerorganisation dazu bekennt oder nicht.

Wir:

- informieren über den Linienverkehr bis 50 km Linienlänge
- informieren über den Linienverkehr über 50 km Linienlänge
- informieren über den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen
- stehen allen Kolleginnen und Kollegen mit Rat und Tat zur Seite
- helfen allen Kolleginnen und Kollegen durch speziell abgestimmte Schulungen im Fahrpersonalrecht
- beraten die Betriebsräte in Unternehmen im FPersRecht
- beraten alle Arbeitnehmer dieser Branche bei unvermeidbaren Rechtsauseinandersetzungen.



Wir arbeiten gemeinsam für Deine Zukunft im Straßenpersonenverkehr mit Kraftomnibussen!