

UMWELTFREUNDLICH ZUM BETRIEB

Die ökologische Herausforderung der Tarifpolitik

- Kaufkraftsicherung im Widerspruch zur
Umweltpolitik?
- Argumente für einen Tarifvertrag über
Öko-Fahrgeld

In der überbetrieblichen Arbeitsgemeinschaft "Umweltfreundlich zum Betrieb" arbeiten seit 1991 Betriebs- und Personalräte aus dem Raum Freiburg zusammen mit dem Ziel, möglichst viele Beschäftigte zu motivieren, umweltfreundlich zur Arbeit zu kommen. Aus dieser Arbeit heraus ist die Idee entwickelt worden, Konzepte zur Motivation zum Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel auch in die Tarifpolitik einzubauen.

Der vorliegende Text geht zurück auf ein Papier, das 1995 in ähnlichen Versionen sowohl von den ÖTV-Vertrauensleuten der Uniklinik als auch von der IG Metall Freiburg in die jeweilige gewerkschaftliche Diskussion eingebracht wurde. Der Text wurde neu überarbeitet und in manchen Punkten aktualisiert.

Inhalt :

Die ökologische Herausforderung der Tarifpolitik

I. Das Problem: Die Gefahr der Zwickmühle für die Tarifpolitik

II. Ökologisch positive Bestandteile des Einkommens - das Beispiel der Forderung eines Tarifvertrages über Öko- Fahrgeld

1. Das gesuchte Prinzip
 2. Öko-Fahrgeld ist nicht gleich Job-Ticket
 3. Tarifvertrag als Rahmen, Dienst- oder Betriebsvereinbarung regelt die Einzelheiten
 4. Praxisbeispiel einer Betriebsvereinbarung
 5. Die soziale Komponente
 6. Schlussbemerkung
- Anmerkungen

Die ökologische Herausforderung der Tarifpolitik

I Das Problem: Die Gefahr der Zwickmühle für die Tarifpolitik

Eine unserer wichtigsten Aufgaben als Gewerkschaften ist es, für die Einkommen der abhängig Beschäftigten zu kämpfen. Seit einigen Jahren gibt es Überlegungen, ob der Weg, wie wir diese Aufgabe lösen, unter ökologischen Gesichtspunkten neu überdacht werden muss, damit wir nicht in eine Zwickmühle geraten:

Aus ökologischen Gründen ist es dringend erforderlich, bestimmte Produkte und bestimmte Dienstleistungen drastisch zu verteuern, damit Ressourcen nicht weiterhin verbraucht bzw. Lebensgrundlagen zerstört werden.

Insbesondere der Benzinverbrauch führt zu katastrophalen Klima- und Gesundheitsproblemen. Deshalb wurde in Deutschland inzwischen die Ökosteuer eingeführt, wodurch die Energiepreise aus ökologischen Gründen verteuert werden. Ein weiteres Ansteigen der Preise ist geplant. Dadurch stehen wir als Gewerkschafter vor einem Problem: Gelingt es uns mit den Mitteln der Tarifpolitik die Kaufkraft wieder herzustellen, sorgen wir objektiv dafür, daß trotz der Benzinpreiserhöhung jeder genauso viele Autokilometer fahren kann wie zuvor. Damit würden wir die Wirkung ökologisch notwendiger Maßnahmen aufheben.

Wenn wir aber nicht dafür sorgen, daß zumindest die Preissteigerung ausgeglichen wird, werden viele Mitglieder die Gewerkschaften für nutzlos halten und entsprechende Konsequenzen ziehen.

Zweifellos gibt es gute Argumente, auch bei einer Preissteigerung aus ökologischen Gründen für den Ausgleich der Preissteigerung zu kämpfen: Zum einen wegen der Besitzstandssicherung, zum anderen wegen der sozialen Gerechtigkeit, denn auch ein noch so hoher Benzinpreis wird bei Menschen mit entsprechend hohem Einkommen kaum einen Einfluss auf das Fahrverhalten haben, während die Bezieher niedriger Einkommen stark betroffen sind.

Das sind Argumente, die für sich betrachtet richtig sind, die aber schwerlich dafür herhalten können, ökologisch schädliche Verhaltensweisen aufrecht zu erhalten.

- In Belgien kam es im November 1993 zu einem Generalstreik. Ein Hauptgrund war der von der belgischen Regierung geplante Gesundheitsindex. Danach sollten insbesondere Benzin und Diesel aus der Berechnung der Preissteigerung ausgeklammert werden, bzw. nicht mehr in den Index eingehen, der die Ausgangsgröße für die in Belgien praktizierte automatische Lohnanpassung war. (1)

Aus sozialen Gründen ist eine solche Reaktion der Gewerkschaften zweifellos folgerichtig. Es fragt sich aber, ob das die einzig mögliche Antwort ist, die den zukünftigen Problemen gerecht wird.

- Die evangelische Kirche in Deutschland (EKD) forderte in einer Studie zur internationalen Klimakonferenz im März 1995 eine drastische Einschränkung des Lebensstandards in den Industrieländern. U. a. heißt es, für die Industrieländer bedeute ein Zurückfahren des Energieverbrauchs auch ein Aufgeben von Besitzständen: "Weniger Mobilität, zusätzliche Abgaben und höhere Preise, die nicht durch höhere Löhne und Gehaltstarife aufgefangen werden." (2)
- Die beiden größten niederländischen Gewerkschaften hatten in genau diesem Sinn 1994 beschlossen, auf entsprechende Lohnerhöhungen zu verzichten, wenn die Preisanhebungen aus Umweltgründen erfolgen. (3)
- Die heftigen politischen Auseinandersetzungen um die eingeführte Ökosteuer im Herbst 2000, nachdem die Benzinpreise von den Ölkonzernen zusätzlich verteuert worden waren, zeigt, wie brisant das angesprochene Thema ist, und wie groß die Gefahr ist, dass für verantwortungsbewusstes politisches Handeln in solchen Situationen nur ein sehr kleiner Spielraum bleibt.

Die von der EKD formulierte Forderung und eine entsprechende Tarifpolitik sind unter ökologischen Gesichtspunkten vollkommen richtig, aber ohne Einbeziehung der sozialen Aspekte dürfte die Lösung wohl zu einfach sein.

II. Ökologisch positive Bestandteile des Einkommens - das Beispiel der Forderung eines Tarifvertrages über Öko-Fahrgeld

1. Das gesuchte Prinzip

Hier kann keine perfekte Antwort auf das geschilderte Problem geliefert werden, aber es ist der Zweck der hier vorgetragenen Überlegungen, eine mögliche Richtung für die Diskussion aufzuzeigen. Wenn es möglich wäre, bestimmte Bestandteile des Einkommens von vorn herein so zu strukturieren, dass sie zwangsläufig ökologisch positiv wirken, könnten wir als Gewerkschaften in gleicher Weise vorbehaltlos für die Einkommen und für die Umwelt kämpfen. Jedenfalls - so die hier vorgetragene These - lohnt es sich, darüber nachzudenken.

An einem Beispiel soll der Weg gezeigt werden. Gewiss bezieht sich dieses Beispiel nur auf einen kleinen Sektor der gesamten Umwelt-Thematik, aber es bezieht sich auf einen Bereich, für den wir als Arbeitnehmer unmittelbar zuständig sind. Gemeint ist der Weg zur Arbeit bzw. die Fahrt zum Betrieb.

Wenn die Kosten für die Fahrt zum Betrieb ein Bestandteil des tariflichen Einkommens wären, und wenn gleichzeitig dieses tarifliche Fahrgeld bewirkt oder zumindest begünstigt, daß dieser Weg umweltfreundlich zurückgelegt wird, würde die Tarifpolitik beiden Gesichtspunkten gerecht werden: Für den Arbeitnehmer verbessert sich das Einkommen, weil die Fahrt zum Betrieb praktisch immer mit Kosten verbunden ist. Aber auch die Umweltsituation wird

verbessert, weil ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs umweltfreundlich organisiert würde.

2. Öko-Fahrgeld ist nicht gleich Job-Ticket

Jeder denkt in diesem Zusammenhang des Fahrgelds zunächst an das Job-Ticket. Aber Job-Ticket und Öko-Fahrgeld sind verschiedene Dinge; wo es das Job-Ticket gibt, ist dies eine gute Sache, jedoch für einen Tarifvertrag dürfte das Job-Ticket ungeeignet sein.

Job-Ticket als verbilligte oder kostenlose Fahrt zum Betrieb mit dem öffentlichen Nahverkehr macht nur dort einen Sinn, wo auch jeder die Möglichkeit hat, diesen öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Das ist bei einer Vielzahl von Betrieben gar nicht der Fall. Die S-Bahn, die im 15-Minuten-Takt vor dem Werkstor hält, gibt es nur in bestimmten Ballungsräumen.

Für viele Arbeitnehmer, insbesondere in Betrieben auf der grünen Wiese oder im ländlichen Raum, käme das Job-Ticket nur einem kleinen Teil der jeweiligen Belegschaft zu gute.

Darüber hinaus muss man zu Recht fragen: Warum sollen eigentlich nur die Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs finanziell gefördert werden, obwohl doch z.B. das Fahrrad viel umweltfreundlicher ist !?

Öko-Fahrgeld würde bedeuten:

1. Die Kosten für jede umweltfreundliche Fahrt zum Betrieb werden - ganz oder zumindest anteilig - bezahlt.
2. Jeder, der will, kann dies ab sofort nutzen.

Um diese beiden Bedingungen zu erfüllen, müssten verschiedene umweltfreundliche Verkehrsmittel einbezogen werden, wobei die Regelung der Einzelheiten betrieblich erfolgen kann.

3. Tarifvertrag als Rahmen; Dienst- oder Betriebsvereinbarung regelt die Einzelheiten

Der Tarifvertrag müsste den Rahmen festlegen, in dem sich die Dienst- oder Betriebsvereinbarungen bewegen können, und natürlich die Höhe des Geldbetrages, der pro Beschäftigten zur Verfügung steht:
zum Beispiel 50 DM pro Monat.

Selbstverständlich wird dadurch die tarifpolitische Verteilungsmasse nicht erhöht. Es kann auch nicht der Zweck einer solchen Regelung sein, den Verteilungsrahmen auszuweiten, sondern es ist der beabsichtigte Zweck, einen Teil des tariflichen Einkommens inhaltlich auf ökologisch positive Auswirkungen festzulegen.

Grundsätzlich kommen als umweltfreundliche Verkehrsmittel in Betracht:

1. Zu Fuß gehen
2. Fahrrad
3. Öffentlicher Personennahverkehr
4. Werksbus
5. Park & Ride
6. Pkw-Fahrgemeinschaften
7. sonstige umweltfreundliche Fortbewegungsarten, z.B. Elektro- oder Solarmobil

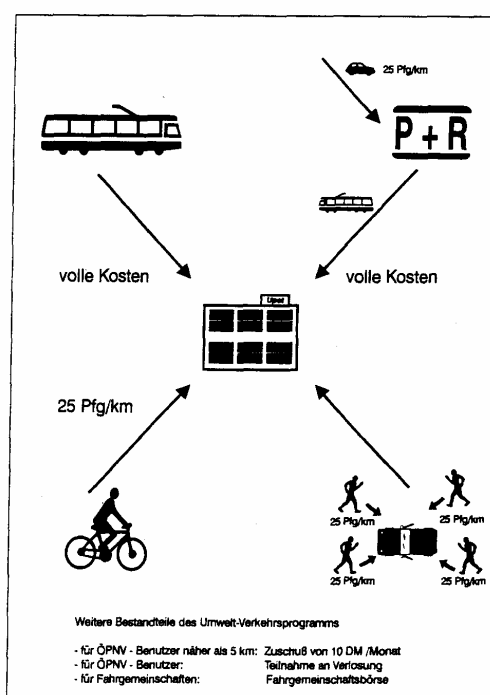
Welche von diesen Verkehrsmitteln tatsächlich und in welchem finanziellen Umfang gefördert werden sollen, muss unterschiedlich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten entschieden werden. Wichtig ist dabei, dass jeder Beschäftigte ab sofort in den Genuss des Fahrgeldes kommen kann, wenn er nur will. Deshalb muss in vielen Fällen auch die Pkw-Fahrgemeinschaft oder die Möglichkeit von Park & Ride mit einbezogen werden.

Auch sind Ausnahmen denkbar für diejenigen Beschäftigten, die keinerlei Möglichkeit für irgendeine der umweltfreundlichen Fortbewegungsarten haben.

In jedem Fall muss der Gesamtbetrag, der sich aus der Anzahl der Beschäftigten und dem tariflichen Geldbetrag pro Beschäftigten ergibt, ausgeschüttet werden.

4. Praxisbeispiel einer Betriebsvereinbarung

Wie hilfreich ein solches Mittel sein kann, zeigt die Betriebsvereinbarung über Fahrgeld in der Firma Upat in Emmendingen aus dem Jahre 1992.



Mit diesem Programm, das nicht nur Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, sondern auch Fahrgemeinschafts-Teilnehmer und Fahrradfahrer finanziell fördert, konnte der Anteil aller Beschäftigten, die umweltfreundlich zum Betrieb kommen, von 15 % auf 60 % gesteigert werden. Damit erwies sich diese Mittel als wesentlich erfolgreicher als andere Umwelt-Verkehrsprogramme, die entweder nur den öffentlichen Nahverkehr fördern, oder ganz ohne solche finanzielle Steuerungsmittel arbeiten (4)

Ein solches Beispiel kann selbstverständlich allgemein zur Nachahmung empfohlen werden, dürfte sich aber nur in wenigen ganz besonders gelagerten Fällen realisieren lassen, denn Betriebsräte haben nun mal keine Druckmittel, neue finanzielle Leistungen durchzusetzen. Deshalb ist eine Ausbreitung eines solchen Modells nur per Tarifvertrag denkbar.

5. Die soziale Komponente

Der vorgeschlagene Tarifvertrag hätte einen weiteren Vorteil: Er würde eine soziale Komponente beinhalten.

Ähnlich den Tarifverträgen über vermögenswirksame Leistungen wäre ein solches Fahrgeld nicht prozentual abhängig von der Einkommenshöhe, sondern - bei einheitlichen Verkehrspreisen wie bei der Regiokarte in Freiburg - ein für alle gleicher Geldbetrag, oder aber - je nach Entfernung - ausschließlich am tatsächlichen Aufwand orientiert.

In jedem Falle wäre dies ein Strukturelement des tariflichen Einkommens, das die unteren Lohngruppen prozentual besser stellt.

6. Schlussbemerkung

Selbstverständlich kann man einen solchen Tarifvertrag nicht von heute auf morgen durchsetzen. Er müsste zunächst einmal in den eigenen Reihen auf breiter Ebene diskutiert werden.

Es ist unser Ziel als Gewerkschafter, für eine lebenswerte Zukunft zu streiten. Aber diese lebenswerte Zukunft wird es nicht geben, wenn nicht insbesondere der CO₂-Ausstoß erheblich reduziert wird! Das heißt, dass es diese lebenswerte Zukunft nur gibt, wenn sowohl den sozialpolitischen als auch den ökologischen Erfordernissen Rechnung getragen wird.

Anmerkungen:

(1) Badische Zeitung 25. 11. 1993

(2) zitiert nach: Badische Zeitung 16. 03. 1995

(3) Aussage von Prof. Harry M. de Lange auf Vortrag in Freiburg i. Br. am 23. 09. 1995

(4) zu den betrieblichen Umwelt-Verkehrsprogrammen siehe die Broschüren:

a) "Umweltfreundlichen Verkehr organisieren," Hg.: DGB Bildungszentrum Bad Kreuznach, BUND-Landesverband Baden-Württemberg, IG Metall Freiburg und Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb, Freiburg 1995.

b) Umweltverkehrsprogramme in Betrieben. Hg.: Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb in Zusammenarbeit mit der Stadt Freiburg i. Br., Freiburg 2000.