



GEWERKSCHAFT  
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER  
– HAUPTVORSTAND –

**VERTEILER:**

**Hauptvorstand (per E-Mail)**

**Bundestarifkommission (teilweise per E-Mail)**

**Tarifreferenten (per E-Mail)**

**Listenföhrer (teilweise per E-Mail)**

**Stellvertretende Listenföhrer (teilweise per E-Mail)**

**Ortsgruppen (teilweise per E-Mail)**

**Nachrichtlich:**

**Bundesjugendausschuss (per E-Mail)**

**Bezirksgeschäftsstellen (per E-Mail)**

Datum und Zeichen: 22. Februar 2011/NQ  
Rufnummer: (0 69) 40 57 09-201  
E-Mail: Norbert.quitter@gdl.de  
Anlage: Arbeitgeberinformation DB Regio - Region Nord

**Betreiberwechsel nicht im EVG-Tarifvertrag**

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Ziel ist es, mit einem Branchentarifvertrag die Beschäftigten im SPNV bei einem Betreiberwechsel zu schützen, so oder ähnlich haben immer wieder die Aussagen der EVG in den letzten Monaten geklungen. Mit dem "Jahrhundertwerk BranchenTV" soll dies nun gewährleistet sein.

Wir haben uns bisher nicht intensiv mit diesem Tarifvertrag beschäftigt, da unsere ganze Kraft unserem Flächentarifvertrag gilt. Freundlicherweise hat nunmehr aber die DB selbst die Gelegenheit ergriffen, und die Katze aus dem Sack gelassen: Ein Schutz bei Betreiberwechsel im SPNV ist nicht tarifiert, wie der Anlage entnommen werden kann.

Da stellt sich für viele Beschäftigte nun die Frage, was noch alles in diesem BranchenTV letztendlich nicht tarifiert ist. Für die Arbeitgeber ist es damit eindeutig ein „Jahrhundertwerk“ und ein Segen, für die unter diesen Tarifvertrag fallenden Beschäftigten wird es wahrscheinlich ein Fluch. Die DB, die G6 und die EVG sind selbst

in der Verpflichtung, die Beschäftigten komplett und ohne Schönfärberei über ihren Tarifvertrag aufzuklären. Sind denn noch weitere Kröten versteckt?

Wir als GDL haben ein Ziel und das heißt Flächentarifvertrag für Lokomotivführer.

Unsere Kernforderungen dazu sind:

1. **Ein einheitliches Entgelt für alle Lokomotivführer in Deutschland auf dem Niveau des Marktführers Deutsche Bahn.** Die GDL fordert ein Lohnniveau auf der Basis 105 Prozent der DB. Das einheitliche Niveau soll den Wettbewerb auf der Basis der Lohnkosten beenden und das ist nur über einen Flächentarifvertrag möglich. Dieses Ziel ist nur durch eine starke Gewerkschaft zu erreichen.
2. **Eine Absicherung bei unverschuldetem Verlust der Fahrdiensttauglichkeit** beispielsweise nach traumatischen Ereignissen während der Dienstausbildung (Suiziden und Arbeitsunfällen). Lokführer haben in solchen Fällen keinen Kündigungsschutz. Bekommt der Lokomotivführer keinen neuen Arbeitsplatz im Unternehmen, ist er somit arbeitslos.
3. **Einheitliche Qualifizierungsstandards** und Zugangsvoraussetzungen zum Lokomotivfahrdienst, wie grundsätzlich der Abschluss der Mittleren Reife und zusätzlich der Abschluss einer gewerblich-technischen Berufsausbildung sowie die Feststellung der gesundheitlichen und psychologischen Eignung. Seit der Bahnprivatisierung gibt es in vielen Unternehmen unzureichende Qualifizierungsstands. So nimmt beispielsweise der Eisenbahnbetriebsleiter, der zum Management gehört und somit Unternehmensinteressen vertritt, Prüfungen ab und legt sowohl Umfang und Inhalte der Ausbildung fest. Nur mit einem hohem Aus- und Fortbildungsniveau kann man den Anforderungen im sicherheitsrelevanten Bereich gerecht werden.
4. **Regelungen bei einem Betreiberwechsel im Schienenpersonennahverkehr.** Durch Neuvergabe bei Verkehren des SPNV werden Lokführer bisher im Durchschnitt alle zehn Jahre arbeitslos und/oder zu niedrigeren Löhnen weiterbeschäftigt. Erstens müssen die Lokomotivführer vom neuen Betreiber übernommen werden. Und zweitens muss die Entlohnung dann auf dem Niveau des Flächentarifvertrags liegen. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Lokomotivführer durch diese Ausschreibungen jedes Mal als Berufsanfänger beginnt. Der Wettbewerb spielte sich bisher fast ausschließlich über die Löhne der Lokomotivführer ab. Mit dem Flächentarifvertrag für Lokomotivführer wird dies beendet. Damit sind nicht mehr die Lohnkosten im Fokus des Wettbewerbs, sondern das beste Verkehrskonzept, Service, Sicherheit und Pünktlichkeit. Damit wird letztendlich der SPNV attraktiver.
5. **Eine stufenweise Angleichung bei Privatbahnen auf das Niveau des Flächentarifvertrags.** Manche Unternehmen entlohnen ihre Lokführer bis zu 30 Prozent unter DB-Niveau. Dieses muss in einem vernünftigen Stufenplan angeglichen werden, damit die Unternehmen nicht überfordert werden. Bei jeder Neuausschreibung muss jedoch das Niveau des Flächentarifvertrags zu 100 Prozent zugrunde gelegt werden.

Dafür werden wir mit all unserer Kraft kämpfen und den Flächentarifvertrag durchsetzen - jetzt!

Mit kollegialem Gruß  
Geschäftsführender Vorstand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Quitter', written in a cursive style.

Norbert Quitter  
Stellvertretender Bundesvorsitzender