

Eisig wurde die Stimmung bei den Verhandlungen zur Neuregelung der Fahrvergünstigung, nachdem die Arbeitgeberseite zu Beginn der Verhandlungen erklärte, dass sie sich außerstande sehe ein konkretes Verhandlungsangebot zu machen.

Bekanntlich war in Vorgesprächen angedeutet worden, dass man den Gewerkschaften ein so genanntes TagesTicket für den Regional- und den Fernverkehr vorstellen und darüber verhandeln wolle. Die Ursache für das „Nichtangebot“ läge in einer unzureichenden internen Abstimmung erklärten die Arbeitgebervertreter.

Es ist erklärtes Ziel der Verkehrsgewerkschaft GDBA, die Fahrvergünstigung tariflich eindeutig zu regeln und damit abzusichern. Nachdem in den Vorjahren entsprechende Verhandlungen abgebrochen wurden, weil die DB AG eher „Fahrverschlechterungen“ statt Fahrvergünstigungen anbot, wurden zum Jahresbeginn 2003 die Sondierungen zur Neuregelung dieser wichtigen Sozialleistung wieder aufgenommen.

Die Ergebnisse dieser langwierigen Gespräche, das TagesTicket-Modell Regio bzw. Fern, wurden dann im September 2003 veröffentlicht und mit den Mitgliedern diskutiert. Diese sog. „Basis-Dialoge“, die die Verkehrsgewerkschaft GDBA zusammen mit der Transnet an sieben zentralen Orten in ganz Deutschland durchgeführt haben, wurden sehr erfolgreich abgeschlossen.

Dabei wurde offen über das geplante TagesTicket-Modell informiert und mit den Teilneh-

Eiszeit bei Neuregelung der Fahrvergünstigung

mern diskutiert. Dabei wurde trotz der Nachteile, die das neue System in bestimmten Fällen bringt, uns der Auftrag erteilt, in der Richtung „TagesTicket“ zu verhandeln, weil insgesamt gesehen die Vorteile bei weitem überwiegen.

Auf Grund der vorgenannten Entwicklung sind die Tarifpartner erneut in Sondierungsgespräche eingetreten.

In den nächsten Wochen soll nun eruiert werden, welches Modell an Stelle der bisherigen Fahrvergünstigungsregelung treten könnte.

Ohne den weiteren Gesprächen vorzugreifen, bleiben eigentlich nur wenige Varianten übrig:

Das Fortführungsmodell – es ändert sich nichts, allerdings stiegen mit hoher Wahrscheinlichkeit die Sachbezugswerte deutlich an.

Das BahnCard-Modell – der Sachbezugswert würde sich am Wert der BahnCard orientieren.

Das Rabattmodell – es würde grundsätzlich einen Rabatt auf tarifliche Preise (reguläre Verkaufspreise) geben; der Rabatt könnte zwischen 1% und 100% liegen; der Sachbezugswert ergäbe sich im Wesentlichen aus der Differenz zum tariflichen Fahrpreis.

Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA wäre auch ein

TagesTicket in einer modifizierten Form verhandelbar.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA erwartet, dass der Arbeitgeber ein Angebot unterbreitet, das die Ansprüche der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, ob im aktiven Dienst stehend oder im Ruhestand, sichert. Es geht dabei auch darum, die Fahrvergünstigung für alle Beschäftigten im Konzern zu erhalten oder wiederherzustellen.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA erwartet, dass die Gespräche zügig anlaufen, damit die Entscheidungen bald fallen und den Beschlussgremien vorgelegt werden können.

Berechtigungs- ausweise für 2004

Unabhängig von der Neuregelung der Fahrvergünstigung wird im Laufe des kommenden Jahres an Stelle des klassischen Berechtigungsausweises eine Chipkarte treten, die dann auch länger als nur ein Jahr gilt.

Bereich DB AG

Alle Berechtigungsausweise für das Jahr 2003, die für Berechtigte der DB AG ausgegeben wurden, werden für das Jahr 2004 freigeschaltet. Es werden für diesen Personenkreis keine neuen Berechtigungsausweise ausgegeben. Bei Besonderheiten (z. B. Kind vollendet im Laufe des Freifahrjahres das 6. Lebensjahr, Kind vollendet das 18. Lebensjahr oder andere persönliche Veränderungen) sollen sich die Berechtigten an ihre Personalbetreuungsstelle wenden. Das gilt auch für diejenigen, die im Jahre 2003 keinen Berechtigungsausweis hatten und im kommenden Jahr Fahrvergünstigung erhalten wollen und natürlich auch für

die Berechtigten, die im Jahre 2004 keine dieser Vergünstigungen in Anspruch nehmen wollen, da sonst das Administrationsentgelt (früher: Gebührenmarke) eingezogen wird.

Im Laufe des Jahres 2004 will dann die DB AG mit der Ausgabe von Chipkarten beginnen. Zuerst werden die Fahrkartensysteme „chiptauglich“ gemacht. Dann werden die Mitarbeiterausweise entsprechend programmiert. Der Ausweis tritt dann an Stelle des Berechtigungsausweises. In einem weiteren Schritt werden Chipkarten für berechtigte Angehörige und Rentner ausgegeben. Die Umrüstung soll im Laufe des Jahres 2004 abgeschlossen werden.

Bereich BEV

Auch für die Berechtigten, die ihren Ausweis über das BEV erhalten, soll künftig an Stelle des Berechtigungsausweises eine Chipkarte treten. Allerdings ist die Verfahrensweise etwas anders als bei der DB AG. Die Versorgungsempfänger sind bereits angeschrieben worden und müssten eigentlich

ihre Berechtigungsausweise bereits bestellt haben. Sie erhalten dann rechtzeitig ihren Ausweis in gewohnter Weise. Wer noch keine Nachricht hat, sollte sich an seine BEV-Dienststelle wenden.

Die Aktiven des BEV

Nach den der Verkehrsgewerkschaft GDBA vorliegenden Informationen sollen die im aktiven Dienst stehenden Fahrvergünstigungsberechtigten des BEV in den nächsten Wochen angeschrieben werden und müssen angeben (und gegebenenfalls mit Unterlagen belegen), für wen sie Berechtigungsausweise haben wollen. Für die Berechtigten wird dann der Berechtigungsausweis für das Jahr 2004 freigeschaltet; sie erhalten aber keinen neuen Ausweis mit dem Aufdruck 2004. Für diesen Personenkreis wird entsprechend der Regelung bei der DB AG verfahren.

Auch hier gilt, wer im laufenden Jahre keinen Berechtigungsausweis hatte, aber künftig wieder Fahrvergünstigung erhalten will, muss sich mit der BEV-Dienststelle in Verbindung setzen. bf