

Das Ziel ist ein Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland. Immer wieder verhandeln die GDBA, die Transnet sowie die TG mit den Arbeitgebern und der Politik. Auch die so genannten Aufgabenträger für die SPNV-Leistungen sind wichtige Ansprechpartner.

Alle 27 Aufgabenträger in Deutschland sind in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV – kurz: Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr oder BAG-SPNV vereint. Im Verlauf zahlreicher konstruktiver Gespräche stellte sich heraus, dass es zwischen GDBA und Transnet auf der einen Seite sowie der Bundesarbeitsgemeinschaft auf der anderen durchaus eine gemeinsame Interessenlage gibt. Diese wurden nun in einem gemeinsame Positionspapier festgehalten.

Vereinbarungen nur rein deklaratorisch

Bei der Erarbeitung dieses Papiers wurde jedoch auch deutlich, dass die BAG-SPNV keine den einzelnen Aufgabenträgern übergeordnete oder vorgesetzte Institution ist. Jeder Aufgabenträger ist frei in seinen Entscheidungen bei der Ausschreibung und Vergabe von SPNV-Leistungen im Rahmen der gesetzlichen Regelungen.

Aus diesem Grund kann das Positionspapier nur deklaratorischen Charakter haben, etwa

Branchentarifvertrag ist das Ziel von GDBA, Transnet und BAG-SPNV

bei den Hinweisen auf die mögliche Anwendung von „Kann-Bestimmungen der neuen EU-Verordnung 1370/2007 in zukünftigen Ausschreibungsverfahren. Trotz dieser Hürde konnten doch eine Reihe von gemeinsamen Positionen herausgearbeitet werden.

Ruinösen Wettbewerb verhindern

Die BAG-SPNV, die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Transnet verfolgen gemeinsam das Ziel eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) – mit zufriedenen Kunden und engagierten Mitarbeitern. Darüber hinaus sind alle Beteiligten der Meinung, dass die zunehmende Wettbewerbsintensität im SPNV nicht zu einem ruinösen Wett-

bewerb führen darf. Denn dieser ginge sowohl zu Lasten der Kunden, der Beschäftigten der Verkehrsbranche und der Aufgabenträger.

Gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter

Neben diesen beiden Hauptaussagen stimmten die Verkehrsgewerkschaft GDBA, die Transnet und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr in der Auffassung überein, dass eine ausreichende Finanzierung der SPNV-Leistungen jetzt und in Zukunft genauso wichtig ist wie das gemeinsame Anliegen nach gut ausgebildeten und motivierte Mitarbeitern in den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die erforderliche Qualität, die Sicherheit und den

wirtschaftlichen Erfolg absichern.

Die diskriminierungsfreie Öffnung von vorhandenen Vertriebsstrukturen und Werkstätten für Wettbewerber im gleichzeitig fairen Umgang miteinander und bei angemessenen Preisen wurde von den Partnern ebenfalls als Ziel formuliert.

Schaffung eines Branchentarifvertrags

Für die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA besonders wichtig ist das gemeinsame Bekenntnis zur Schaffung eines Branchentarifvertrags der als wichtigstes Instrument angesehen wird, um unterschiedliche Tarif- und Sozialstandards und dadurch bedingte Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. JÖK

Der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, hat sich gegen ein generelles Alkoholverbot in Bahnhöfen und Zügen ausgesprochen. Sinnvoller sei es, bei Volksfesten und Fußballspielen gezielt gegen volltrunkene Fahrgäste vorzugehen. Dafür sei aber mehr Personal nötig, so Hommel.

„Der Alkohol ist nicht das einzige Problem“, machte der GDBA-Chef deutlich. „Unsere Kolleginnen und Kollegen klagen zunehmend über gewalttätige Ausschreitungen.“ Fast täglich würden Mitarbeiter, insbesondere beim Fahrpersonal, bespuckt, angerempelt, bedroht, angebrüllt und teilweise auch verprügelt.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat dies zum Anlass genommen, bei Zugbegleitern, Busfahren und Servicemitarbeitern nachzufragen, wann

Alkoholverbot in Zügen löst das Gewaltproblem nicht

und wo diese mit Gewalt bedroht werden und wie sie damit umgehen. „Das Ergebnis ist erschreckend“, so der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Angefangen von Regionalzügen, in denen randalierende Schüler Mitarbeiter und Fahrgäste terrorisieren, bis hin zu Fußballspielen und Volksfesten, bei denen Alkohol zunehmend ein Problem ist, würden Kolleginnen und Kollegen mit jedweder Form von Gewalt konfrontiert.

„Diese Problemzüge sind bekannt“, so der GDBA-Chef. „Wir haben die Deutsche Bahn schon im vergangenen Jahr nachdrücklich aufgefordert, hier mehr Mitarbeiter, vor allem aber mehr Sicherheitspersonal einzusetzen“. Auf Drängen der

GDBA würde das Unternehmen zunehmend De-Eskalationskurse anbieten. Das allein reiche aber nicht aus.

Es fehlt an Geld und damit auch an Personal

Das Problem ist wie häufig das Geld. Nach Auffassung der Verkehrsgewerkschaft GDBA muss künftig in jedem Verkehrsvertrag, der einer Streckenausschreibung zugrunde liegt, festgeschrieben werden, wie das Unternehmen die Sicherheit seiner Fahrgäste und Mitarbeiter gewährleisten will. Hier werde häufig gespart, um ein günstiges Angebot abgeben zu können. Das, so Hommel, sei der falsche Weg und werde von der Verkehrsgewerkschaft GDBA bekämpft.