

## Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, im Interview

# Faire Löhne – fairer Wettbewerb

**Herr Weselsky, Sie wollen in diesem Sommer ein großes Rad drehen. Alle Lokomotivführer in Deutschland sollen dann auf dem gleichen Lohnniveau bezahlt werden wie bei der Deutschen Bahn. Wie wollen Sie das erreichen?**

Bisher erfolgt der Wettbewerb im Schienenverkehr ausschließlich über die Lohnkosten des Fahrpersonals. Da gibt es Lohnunterschiede bis zu 30 Prozent für die haargenau gleiche verantwortungsvolle Arbeit im Schicht- und Wechseldienst. Wir haben die drei Arbeitgeberverbände im Schienenverkehr sowie zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt aufgefordert, mit uns über einen Bundes-Rahmen-Lokomotivführertarifvertrag (BuRa-LfTV) zu verhandeln. Niveau soll dabei – völlig korrekt – das der Deutschen Bahn sein.

**30 Prozent Lohnunterschied in einer Tarifrunde: Verlangen Sie da nicht zu viel von den einzelnen Unternehmen?**

Nein. Bei bestehenden Verkehrsverträgen im Nahverkehr ist es durchaus möglich, dieses Niveau in einem vernünftigen Stufenplan zu erreichen. Dabei schauen wir uns die wirtschaftliche Situation der Unternehmen ganz genau an. Wir haben kein Interesse daran, Unternehmen plattzumachen und Arbeitsplätze zu gefährden. Was künftig aber nicht mehr geht, ist, dass Ausschreibungen mit Niedriglöhnen gewonnen werden. Hier muss künftig der BuRa-LfTV angewendet werden. Wir erwarten in Folge der Schaffung des BuRa-LfTV, dass er künftig bei allen Ausschreibungen als „repräsentativer Tarifvertrag“ zugrundegelegt wird. Hierzu müssen sich auch die Länder und Kommunen beziehungsweise deren Vergabestellen klar positionieren. Im Rahmen der EU-Richtlinie 1370 besteht die Möglichkeit, die sozialen

Rahmenbedingungen im Wettbewerb als Ausschreibungskriterium zu verankern. Genau das muss anschließend passieren, um Lohndumping im Schienenpersonennahverkehr zu beenden.

**Kann es zu Streiks kommen?**

Wir wollen keinen Streik. Wir wollen eine Einigung auf dem Verhandlungsweg. Wir haben aber in allen Unternehmen die Tarifverträge gekündigt und sind daher ab 1. Juli 2010 überall aus der Friedenspflicht. Kommt in den Verhandlungen keine Einigung zustande, können wir uns auf unsere Mitglieder voll und ganz verlassen. Sie stehen wie eine Eins hinter uns. Das haben sie schon beim Arbeitskampf in 2007 bewiesen, obwohl uns die Deutsche Bahn von einem Gericht zum nächsten gejagt hat, als wir unseren eigenständigen Lokomotivführertarifvertrag verlangt und auch bekommen haben.

**Warum ist der BuRa-LfTV so wichtig?**

Unsere Mitglieder sind es leid, ständig Angst um ihre Existenz zu haben. Sobald ein anderes Unternehmen ein Verkehrsvolumen im Wettbewerb gewinnt, verliert der bisherige Mitarbeiter seinen Arbeitsplatz. Er steht somit auf der Straße. Daher ist es wichtig, dass die Lokomotivführer von dem neuen Unternehmen übernommen werden – und zwar zu den gleichen Konditionen wie sie im BuRa-LfTV verankert sind.

Im Grunde genommen spielt es für unsere Mitglieder dann keine Rolle mehr, ob sie mit einem roten, weißen oder grünen Zug als Lokomotivführer unterwegs sind. Die Arbeitsbedingungen müssen stimmen. Es kann nicht sein, dass ein Lokomotivführer 30 Prozent weniger verdient, obwohl er die gleichen Strecken wie bisher fährt, nur der Zug eine andere Farbe hat. Wir beschränken deshalb den BuRa-LfTV auch nicht nur auf den Nahverkehr. Im Güterverkehr herrscht der gleiche Wettbewerb, und im Fernverkehr wird er nicht mehr lange auf sich warten lassen.

**Sie sind nicht gegen Wettbewerb?**

Nein, natürlich nicht. Wir sind schon lange keine Hausgewerkschaft der Deutschen Bahn mehr, sondern in zahlreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen Tarifpartner.

**Lesen Sie das vollständige Interview mit Claus Weselsky auf [www.privatbahn-magazin.com](http://www.privatbahn-magazin.com)**



**Claus Weselsky ist seit Mai 2008 Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Der 51-jährige Lokomotivführer war zuvor stellvertretender Bundesvorsitzender und davor in der GDL-Tarifabteilung tätig.**

Der Wettbewerb muss nur über die besten Verkehrskonzepte, über Pünktlichkeit, Sauberkeit, gute Züge ausgetragen werden und nicht über die Lohnkosten des gut qualifizierten Fahrpersonals.

#### **Was halten Sie von der Trennung von Netz und Betrieb?**

Viel. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen die gleichen Zugangsvoraussetzungen zur gesamten Infrastruktur bekommen. Für uns hört fairer Wettbewerb nicht bei den fairen Löhnen auf. Deshalb halten wir es für besonders wichtig, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen die gleichen Voraussetzungen für ihren Wettbewerb untereinander zu schaffen. Dies ist derzeit keinesfalls gewährleistet, denn zur Infrastruktur gehört nicht nur das Netz, sondern auch die Bahnhöfe, die Energieversorgung, die Werkstätten und nicht zuletzt auch der Vertrieb. Alles zusammen muss jedem Wettbewerber auf Basis solider Kalkulationsbedingungen für die von ihm zu erbringende Verkehrsleistung uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

#### **Die Internationalisierung im Schienenverkehr wird zunehmen. Wie wollen Sie dem begegnen?**

Wir betreiben im Rahmen der Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften (ALE) schon seit mehr als 20 Jahren europäische Politik für die Lokomotivführer. Hier haben wir maßgeblich dazu beigetragen, dass

der Europäische Lokomotivführerschein Wirklichkeit geworden ist. Die europäische Arbeit muss jedoch noch weiter ausgebaut und intensiviert werden. Insbesondere müssen die unterschiedlichen europäischen Löhne geregelt werden. Mit rail4chem haben die ALE bereits einen grenzüberschreitend wirkenden Vertrag dazu geschlossen: Führt ein Lokomotivführer aus Deutschland beispielsweise Züge in Polen, wird er selbstverständlich auf dem deutschen Niveau bezahlt. Aber auch wenn ein Lokomotivführer eines polnischen Unternehmens Züge in Deutschland führt, ist dieser auf dem deutschen Niveau zu entlohnen. Um die Interessen der europäischen Lokomotivführer noch besser vertreten zu können, streben die ALE außerdem Sitz und Stimme im „Sektoralen Sozialen Dialog“ an. Hier könnten wir die Unterstützung der Privatbahnen sehr gut gebrauchen. Die GDL und ALE machen sich im Gegenzug auch dafür stark, dass die Privatbahnen Sitz und Stimme in der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (Communauté européenne du rail, CER) erhalten. Wir haben die Beteiligung der Privatbahnen bereits gegenüber der DB AG, welche maßgeblich innerhalb der CER vertreten ist, gefordert. Gleichzeitig haben auch unsere Lokomotivführergewerkschaften in den anderen Ländern gegenüber deren Staatsbahnen eine Beteiligung der Privatbahnen innerhalb der CER eingefordert.

#### **Last but not least: Wie ist das Verhältnis BuRa-LfTV zu Haustarifvertrag?**

Am Beispiel Lohn lässt sich das am besten verdeutlichen. Wir fordern moderate fünf Prozent mehr Lohn. Bezugsbasis ist der Lokomotivführertarifvertrag der Deutschen Bahn. Die Referenzarbeitszeit beträgt dabei 38 Stunden pro Woche. Ob jetzt 38 oder 42 Wochenstunden de facto gearbeitet werden, regelt der Haustarifvertrag. Das Verhältnis Lohn zu Arbeitszeit muss jedoch dabei entsprechend parallel angehoben werden. Dadurch können die Betriebe im Rahmen des Notwendigen ihre regionalen Besonderheiten abbilden, ohne das Lohnniveau im gesamten Eisenbahnverkehrsmarkt zu unterschreiten. Gleiches gilt auch für die dringend notwendige Tarifierung des Betreiberwechsels. Hier ist das abgebende Unternehmen verpflichtet, die für das vom neuen Betreiber übernommene Verkehrsvolumen erforderlichen Fahrpersonale abzugeben, und der neue Betreiber muss sie übernehmen. Diese Sachverhalte kann man nur in einem über alle EVUs hinweg wirkenden Rahmentarifvertrag, also dem BuRa-LfTV, regeln. Besonderheiten, Zuschläge und Zulagen bis hin zum Zahltag im jeweiligen Unternehmen regelt dann der jeweilige Haustarifvertrag. Beide Tarifverträge bedingen einander und stellen damit ein gesamthaft wirkendes Instrument im Wettbewerb dar.