

München, 24. November 2011

Pressemitteilung

BOB / veolia-Konzern:

Keine Übernahmegarantien für Lokführer und Zugbegleiter

Die Strecken der Bayerischen Oberlandbahn werden entgegen anderslautenden Aussagen nun doch wieder ausgeschrieben; bis 2013 soll die Beförderungsleistung zwischen München, Bayrischzell, Tegernsee und Lenggries neu vergeben werden. Die Besonderheit: Im Rahmen der vom Freistaat Bayern durchgeführten Ausschreibung sollen die Mitarbeiter der Werkstatt in Lenggries und die Fahrzeuge vom künftigen Betreiber übernommen werden.

GDL begrüßt die Übernahmegarantie für Werkstattmitarbeiter

„Die Übernahme der Werkstattmitarbeiter ist ein Schritt in die richtige Richtung“, so der GDL-Bezirksvorsitzende von Bayern, Uwe Böhm. Was aber unverständlicherweise fehlt, sind Übernahmegarantien in den Ausschreibungsbedingungen (!) auch für die Lokführer und Zugbegleiter bei der BOB. „Während Werkstattmitarbeiter und Maschinen, also die Züge, Übernahmegarantien bekommen, blickt das Fahrpersonal in eine ungewisse Zukunft“, so Böhm.

Die Lösung heißt: Tarifvertrag für den Betreiberwechsel im SPNV

Da in allen bayerischen Schienenverkehrsunternehmen mehr als 100 Lokführer fehlen, ist die Chance zur Weiterbeschäftigung bei einem neuen Betreiber

derzeit hoch, aber niemand weiss, was bei Betriebsbeginn der auszuschreibenden Strecke sein wird. Weil wie jetzt in der Ausschreibung für die BOB-Strecken, in Ausschreibungsbedingungen in der Regel bisher keine Übernahme von Personal vorgesehen ist und es auch keine gesetzlichen Übernahmegarantien für die Mitarbeiter gibt, hat die GDL in diesem Jahr für einen bundesweit einheitlichen „Tarifvertrag für den Betreiberwechsel im Schienenpersonennahverkehr“ gekämpft. Mittlerweile findet dieser Tarifvertrag auf die Mitarbeiter der DB AG und andere Wettbewerber Anwendung, nicht aber auf das Fahrpersonal der BOB (bzw. der BRB). Der GDL Tarifvertrag beschreibt auf acht Seiten die Umsetzungsschritte und soziale Auswahlkriterien. Diese Regelungstiefe macht den Betreiberwechsel für Unternehmen und Mitarbeiter transparent und ist in seiner Form beispiellos im Eisenbahnbereich. Vor diesem Hintergrund laden wir die beiden veolia-Unternehmen Bayerische Oberlandbahn und die Bayerische Regiobahn erneut zu Tarifverhandlungen ein, um mit uns einheitliche Regelungen zu tarifieren, zum Schutz der Beschäftigten und für einen fairen Wettbewerb.

Die BOB ist kein kleiner „David“, sondern Teil des veolia-Konzerns

Der Wettbewerb im Eisenbahnverkehrmarkt kann nur entweder für alle, oder für keinen stattfinden. „Die Ausschreibung der BOB-Strecken ist da nur die logische Konsequenz, weil waschen, ohne selbst nass zu werden, nicht funktioniert“, so Böhm. Hinter der BOB steht, genauso wie hinter der BRB, der milliardenschwere französische Großkonzern veolia. Allein veolia-Verkehr hat nach eigenen Angaben 33 aktive Tochterunternehmen in Deutschland. Die BOB hat im Jahr 2008 rund vier Millionen Euro an Veolia aufgrund eines Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrages gezahlt. Gemeinsam mit BOB, BRB und dem gewonnenem E-Netz Rosenheim (d. h. der Strecke zwischen München und Salzburg) würde der veolia-Konzern ab 2013 allein in Bayern zehn Mio. ZugKm pro Jahr betreiben. Von der Ausschreibung des E-Netzes Rosenheim sind laut Deutscher Bahn AG 200 Mitarbeiter betroffen. Wenn sich Politiker und eine DGB-Gewerkschaft im Bezug auf die BOB für die Fortführung des Verkehrsvertrages ohne Ausschreibung stark gemacht haben, warum dann nicht auch z. B. beim E-Netz Rosenheim?