imtakt

Magazin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

Viel erreicht, noch viel vor!

AUSGABE 5/JUNI 2021

Green Deal
Unzureichend umgesetzt

Güterverkehr
Bringt der Rail-Coach die Wende?

Betriebsgruppen
Mehr Erfolg mit der Betriebslandkarte

EVG

Wir leben Gemeinschaft

Neu für Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen!

DB Berufsunfähigkeitsabsicherung

Weichen stellen – Einkommen sichern

Wussten Sie, dass fast jeder vierte Arbeitnehmer berufsunfähig wird? Die DB-Berufsunfähigkeitsabsicherung hilft Ihnen finanziell weiter, wenn Sie Ihren Beruf wegen Krankheit oder Unfall voraussichtlich länger als sechs Monate nicht ausüben können. Details finden Sie unter **www.bahn.devk.de/bahn-bu** oder fordern Sie weitergehende Informationen an unter **dbplus@devk.de** oder per Telefon **0221 757-7557**

Die DB Berufsunfähigkeitsabsicherung wird Ihnen angeboten von der Deutschen Bahn in Kooperation mit der

DEVK

BLICKPUNKT

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

bei der Bundestagswahl in gut drei Monaten wird es um eine echte Richtungsentscheidung gehen. Wir fordern, dass die Folgen der Krise nicht auf die Schwächsten in der Gesellschaft abgewälzt werden. Und es geht auch um die Zukunft unseres Klimas und unseres Verkehrssystems.

Die Kolleginnen und Kollegen haben während der Pandemie bei allen Eisenbahnunternehmen Großartiges geleistet. Gleichzeitig hat die Gewalt gegen Beschäftigte in den Verkehrsunternehmen zugenommen. Wenn der Bahnsektor zu Jobmaschine werden soll, braucht das Personal Sicherheit, gute Tarifverträge sowie vernünftige Arbeits- und Sozialbedingungen.

In den vergangenen Wochen haben die Parteien bereits einige Aussagen gemacht, nach und nach werden jetzt die Wahlprogramme beschlossen. Wir wollten es genauer wissen und haben Wahlprüfsteine in die Parteizentralen geschickt. Auf Basis der Anforderungen an die Parteien, die der EVG-Bundesvorstand im März beschlossen hat, haben wir konkrete Fragen formuliert: zur Zukunft der Schiene, zu sozialpolitischen Themen, aber auch dazu, wie die Parteien rechtsextremen Tendenzen entgegentreten. Wir sind nun gespannt auf die Antworten. Wir werden sie für unsere Mitglieder auswerten und in den Medien der EVG aufbereiten. So dass sich jede und jeder selbst ein Bild machen kann, wofür die Parteien stehen.

Herzliche Grüße,
euer Martin

Martin Burkert
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

INHALT

EINSTEIGEN

4
Frauen
Verhandlungen zu Women in Rail gehen weiter

5
DEVK
Neues beim Multi-Rechtsschutz

6
TEG
Fonds-Leistungen fließen weiter

7
Tarifpolitik
Guter Abschluss bei der Länderbahn

7
Gewerkschaftsjubiläum
*Wir suchen Wegbereiter*innen*

IN FAHRT

10 – 13
Ein Jahr Bündnis für unsere Bahn
Was wir erreicht haben

14 – 15
EVG-Mitglieder in der Politik
Zwei Gleise – eine Richtung

16 -18
Green Deal
Die europäische Mobilitätsstrategie

19
Jugend
EVG'lerinnen beteiligen sich an der Jugendwoche

20
Schienengipfel
Beschäftigte brauchen Sicherheit

21
Perspektivgespräche
Coaching trotz Pandemie

22
Inklusion
Schwerbehinderte wurden vergessen

10 *Ein Jahr Bündnis für unsere Bahn – Es gibt noch viel zu tun!*

23
ZVersTV
Keine Abstriche bei der Altersversorgung

24 - 25
Güterverkehr
Der Railcoach – eine gute Idee

26
Betriebsgruppenarbeit
Neues Instrument: die Betriebslandkarte

28
Organwahlen I
Interview zur „Doppelspitze"

29
Organwahlen II
*Auch Senior*innen wählen neue Gremien*

DURCHSAGE

30 - 31
Jubiläum
150 Jahre Bergbahnen in Europa

LANDESVERBÄNDE

*Spannende Regionalthemen und die wichtigsten Termine des nächsten Monats: die Beilage der **imtakt***

ZITAT DES MONATS

Foto: © David Morrison

„

Von 23 internationalen Flughäfen in Deutschland sind 17 defizitär und werden staatlich subventioniert. Kein einziger wurde deswegen geschlossen – aber Fernzüge müssen Gewinn machen, sonst werden sie von der bundeseigenen DB AG stillgelegt.

“

Michael Cramer
ehem. Vorsitzender des Verkehrsausschusses im EU-Parlament

„WOMEN IN RAIL“

Mehr Frauen für die Eisenbahnen in Europa gewinnen

Die ETF und die CER haben Ende Mai die Verhandlungen zum Thema „Frauen bei der Eisenbahn“ fortgesetzt. Hintergrund: Der Frauenanteil bei den Beschäftigten im europäischen Bahnsektor beträgt nur 21 % – er liegt damit deutlich unter der gesamtwirtschaftlichen Erwerbsquote von Frauen, die bei 46 % liegt.

Aufgenommen wurden die Verhandlungen zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) bereits Ende 2019. Sie mussten wegen der Corona-Pandemie aber vorübergehend ausgesetzt werden. Jetzt wollen die Sozialpartner eine autonome Vereinbarung verhandeln, in der Mindeststandards definiert werden, die europaweit gültig sind.

„Wir brauchen jetzt die richtige Weichenstellung. Wir wollen in den Verhandlungen im Europäischen Jahr der Schiene 2021 ein ‚Woman in Rail Agreement‘ zwischen den EU-Sozialpartnern CER und ETF erreichen,“ sagte der Präsident des sektoralen sozialen Dialogs der EU für die Eisenbahnen, Matthias Rohrmann, zu Beginn der Verhandlungen. Sein Vize Giorgio Tuti betonte: „Einfach gesagt: Der Bahnsektor braucht Frauen. Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass Empfehlungen nicht ausreichen; wir brauchen verbindliche Maßnahmen in allen Bereichen, um den Bahnsektor fit für die Arbeit von Frauen zu machen.“

Es sollen konkrete Maßnahmen in acht Bereichen verhandelt werden:

- Allgemeine Maßnahmen zur Geschlechterpolitik
- Maßnahmen zur Einführung von Zielen für die Erhöhung des Frauenanteils
- Maßnahmen zur Gewinnung von Frauen für die Organisationen
- Vereinbarkeit von Beruf und Familie verbessern
- Gleichstellung von Frauen bei Beförderung und Karriereentwicklung
- Gleicher Lohn für gleiche Arbeit
- Gesundheit, Sicherheit und Arbeitsschutz
- Würde am Arbeitsplatz: Vorbeugung gegen sexuelle Belästigung

Eine Unterzeichnung wird für den Herbst dieses Jahres angestrebt.

DEVK

Wahlmodell jetzt auch bei den Rechtsschutz Multi-Paketen

Starke Partnerschaften zahlen sich aus. So wie die zwischen der EVG und der DEVK. Seit langem gehört die DEVK zum Netzwerk unserer Sozialpartner. Jetzt haben wir gemeinsam das „Lebenslinien-Modell“ in der Rechtsschutzversicherung entwickelt.

Denn in unterschiedlichen Lebensphasen hat man unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse. Das wird mit dem „Lebenslinienmodell“ aufgegriffen.

Als EVG-Mitglied bist du rechtsschutzversichert – einer der großen Vorteile einer Gewerkschaftsmitgliedschaft. Durch die Mitgliedschaft selbst ist Rechtsschutz in Arbeits- und Sozialrechtsfällen garantiert. Der Gruppenvertrag mit der DEVK enthält darüber hinaus eine umfangreiche Absicherung u.a. beim Straf- und Ordnungswidrigkeiten-Verfahren, bei Wohnungs- und Grundstücksfragen und bei der Notfallvorsorge. Darüber hinaus hat jedes Mitglied die Möglichkeit, seinen Rechtsschutz individuell zu erweitern – mit den sog. Multi-Paketen. Und die werden mit dem neuen Lebenslinien-Modell jetzt neu geordnet.

Die neuen Multi-Pakete enthalten eine Reihe von Wahlmöglichkeiten. Der genaue Zuschnitt des Multi-Paketes kann gewählt werden, je nachdem ob man als Single lebt oder in einer Familie, ob man aktiv im Berufsleben steht oder Senior*in ist. Nicht jedes Mitglied benötigt die Premium-Leistungen, daher wird es auch eine sog. Komfort-Variante des Multi-Paketes mit etwas abgespeckten Leistungen geben.

Die neue Struktur der Multi-Pakete ist ein starkes Angebot der DEVK, aber sie ist auch typisch EVG: Wie in der Tarif- und der Arbeitszeitpolitik orientiert sich auch der dieser Rechtsschutz an den individuellen Bedürfnissen der Mitglieder.

Das neue Modell tritt ab Juli in Kraft. In der Juli-imtakt wird es ausführliche Informationen geben. Bestehende Multi-Pakete behalten natürlich ihre Gültigkeit. Auf Wunsch können sie aber ohne Wartezeiten auf das neue Lebenslinienmodell angepasst werden.

Anzeige

Gemeinsam mehr als eine Bank

Sparda-Bank:
Die Bank, die ihren Mitgliedern gehört.

Die Sparda-Bank ist anders als andere Banken: Sie gehört nicht anonymen Aktionären, sondern ihren Mitgliedern. Statt des Gewinns für die Bank stehen die Vorteile für die Mitglieder im Mittelpunkt. Deshalb richten wir unsere fairen Angebote und einfachen Produkte nach einem aus: Ihren Bedürfnissen.

Jetzt informieren: www.sparda.de

Kundenmonitor® Deutschland 2020
Platz 1
Sparda-Banken
Kundenzufriedenheit
unter 8 ausgewiesenen Filialbanken

Ausführliche Informationen zur Studie finden Sie unter: http://www.sparda.de/kundenzufriedenheit.php

Sparda-Bank

... nutzen Sie die Vorteile der bewährten Partnerschaft DEVK Sparda-Bank

NETZWERK 20*45

Seminare zum Thema Betriebsratsarbeit

Hast du Interesse an Betriebsratsarbeit? Dann sei dabei & informiere dich! Kennst du die Arbeit, die ein Betriebsrat macht? Wir möchten gerne mit dir über Vorurteile und die wirkliche Betriebsratsarbeit reden und warum es wichtig ist, dass auch DU dich im Betriebsrat beteiligst.
Wir zeigen dir ebenfalls, wie wir dich unterstützen können. Außerdem werden wir mit jungen Betriebsrätinnen und Betriebsräten live sprechen, die dann auch von ihrer Arbeit berichten werden.

Haben wir dein Interesse und deine Neugier geweckt? Dann melde dich zu unserem Online-Workshops an:
14.06.2021 von 16:00 Uhr bis 17:30 Uhr
24.06.2021 von 16:00 Uhr bis 17:30 Uhr
01.07.2021 von 16:00 Uhr bis 17:30 Uhr

Melde dich gleich für einen der Workshops unter ***bit.ly/3oyTwZW*** an.
Nach deiner Anmeldung erhältst du einen persönlichen Zugangslinks per E-Mail.

*Beitragsanpassung im Juni 2021 für Beamt*innen und Versorgungsempfänger*innen*

Die Dienst- und Versorgungsbezüge werden in zwei Etappen angehoben:

- **zum 1. April 2021 um 1,2 % (rückwirkend)**
- **zum 1. April 2022 um 1,8 %**

Durch die lineare Erhöhung ergibt sich eine Anpassung des Mitgliedsbeitrages.

Beitragsanpassung im Juni 2021 für Bundeseisenbahnvermögen BEV

Die Entgelttabellen des LTV BEV werden in zwei Etappen angehoben:

- **zum 1. April 2021 um 1,4 % mindestens 50 Euro (rückwirkend)**
- **zum 1. April 2022 um 1,8 %**

Durch die lineare Erhöhung ergibt sich eine Anpassung des Mitgliedsbeitrages.

EVG WAHLMODELL

Es ist wieder soweit: Du kannst dich entscheiden

In der Tarifrunde 2018 konnten wir gemeinsam das zweite Wahlmodell bei der DB AG durchsetzen. Es setzt auf dem ersten Wahlmodell von 2016 auf.

Außerdem haben wir vereinbart, dass Beschäftigte der DB jedes Jahr zum Stichtag 30.Juni ihr individuelles Wahlmodell ändern können.

Du hast also jetzt wieder die Wahl zwischen 6 Optionen:

- **5,2 % Entgelt (2,6 % + 2,6 %)**
- **Arbeitszeitverkürzung 52 Stunden + 2,6 % Entgelt**
- **Arbeitszeitverkürzung 104 Stunden (52 Stunden + 52 Stunden)**
- **Zusätzlicher Erholungsurlaub 6 Tage (6 Tage + 2,6 %)**
- **Zusätzlicher Erholungsurlaub 12 Tage (6 Tage + 6 Tage)**
- **Zusätzlicher Erholungsurlaub 6 Tage + Arbeitszeitverkürzung 52 Stunden**

Wenn du deine Entscheidung mit Wirkung zum 1. Januar 2022 ändern möchtest, musst du dies deinem Arbeitgeber bis zum 30. Juni mitteilen. Wenn du mit deiner aktuellen Wahl zufrieden bist, musst du nichts tun.

EVA AKADEMIE & FONDS SOZIALE SICHERUNG

Möchtest Du Dich weiterbilden? Online und live?

Dann bist Du genau richtig auf unserem Bildungsportal – eine Kooperation zwischen EVA Akademie und Fonds sozialer Sicherung. Auf unserem Bildungsportal findest Du eine Vielzahl von interessanten Bildungsangeboten zu verschiedenen aktuellen und bewährten Themen.

In Zusammenarbeit mit dem Netzwerk 20*45 werden wir das Programm fortlaufend ausbauen und neue Angebote für Dich entwickeln.

Der Weg zur Teilnahme ist ganz einfach:

1. Bildungsangebot auswählen
2. Anmelden
3. Teilnehmen

Gleichzeitig mit der Anmeldung wird automatisch auch die Beantragung deines persönlichen Bildungsbudgets beim Fonds soziale Sicherung* veranlasst. Damit bedarf es keiner Vorverauslagung der Bildungskosten und Einreichung der Zahlungsbelege im Nachgang.

Das neue Bildungsportal findest Du auf der Homepage der EVA Akademie: www.eva-akademie.de

#EVG125

Wir suchen Wegbereiter*innen

Die Eisenbahngewerkschaft wird 125 Jahre alt. Am 8. Dezember 1896 wurde in Hamburg der Verband der Eisenbahner gegründet. Seitdem sind wir die starke berufliche Interessenvertretung, die gemeinschaftlich und zuverlässig für faire Löhne sowie gute und sichere Arbeitsbedingungen für die gesamte Belegschaft sorgt.

Auf einer speziellen Themenseite auf unserer Homepage haben wir bereits einiges Material zusammengestellt: Porträts von 13 Wegbereiter*innen, Glückwunsch-Videos und den Clip über Clara Jaschke, eine der ersten Frauen bei der Eisenbahn in Preußen.

Die Jubiläumskampagne geht natürlich weiter!

- Jetzt suchen wir Wegbereiter*innen der Zukunft, die heute vorangehen und uns sagen, wofür sie in puncto Gleichberechtigung und Mobilität der Zukunft brennen. Sei dabei und lade auf unserer Homepage ein Video mit Deinem Wunsch oder Ziel hoch. Wir bereiten das Video für unsere Webseite und unseren Auftritt in den sozialen Medien auf.
- Du hast noch Foto- und Filmmaterial aus der Geschichte der Eisenbahner*innen-Gewerkschaft zu Hause? Schreib uns: redaktion@evg-online.org. Denn wir suchen auch noch Material für einen kleinen Film über die EVG, den wir in den kommenden Monaten gemeinsam mit der Hans-Böckler-Stiftung produzieren wollen.

DIE LÄNDERBAHN

Guter Tarifabschluss erreicht

Nach drei Verhandlungsterminen und drei Sondierungen konnte in der vierten Verhandlungsrunde, am 4. Mai 2021, ein überzeugender Tarifabschluss bei der Länderbahn (DLB) erzielt werden. Wieder einmal hatte sich gezeigt, dass ein gezielter und erfolgreicher Arbeitskampf seine Wirkung nicht verfehlt.

Vereinbart wurde, dass die Tabellenentgelte zum 1. Juli 2021 zunächst um 1,8 % erhöht werden. Zum 1.1.2022 wird dann das EVG-Wahlmodell eingeführt. In einem ersten Schritt kann das dafür vereinbarten Volumen von 2,6 Prozent hälftig für eine entsprechende Lohnerhöhung, 3 Tage mehr Urlaub oder eine halbe Stunde Arbeitszeitverkürzung verwendet werden. Ab dem 1.1.2023 kommen die zweiten 1,3 Prozent entsprechend zur Anwendung. Insgesamt sind dann bei der Länderbahn beispielsweise bis zu 12 Tage mehr Urlaub wählbar. Zudem gibt es eine Coronabeihilfe in Höhe von 700 Euro.

Die Ausbildungsvergütung steigt zum 1.1.2021 und 1.1.2022 um jeweils einheitlich 40 € in allen Ausbildungsjahren; zum 1.1.2023 auf die von der EVG geforderte Zielwerte: 1.004,49 Euro, 1.072,59 Euro, 1.140,69 Euro und 1.208,79 Euro.

Weiterhin wird zum 1.1.2022 ein Zeitguthabenkonten-TV eingeführt; die arbeitgeberfinanzierte Altersvorsorge startet hingegen schrittweise Mitte dieses Jahres: zum 1. Juli 2021 mit 1,0 %, mindestens 25 Euro, zum 1. Januar 2023 mit 1,5 %, mindestens 37,50 Euro und zum 1. Oktober 2023 mit 2 % mindestens 50 Euro.

Bestehende Zulagen werden ab dem 1. Juli 2021 verbessert.

TEG

Leistungen des Fonds soziale Sicherung fließen weiter

Vor mehreren DB-Betrieben in Deutschland stehen seit Anfang Juni bunte Plakatwände der EVG. Mit ihnen weisen wir darauf hin, dass die Leistungen des Fonds soziale Sicherung auch weiter für die Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben gelten, in denen die Deutsche Bahn die Tarifverträge einer anderen Gewerkschaft anwendet.

EVG und Arbeitgeber haben hierzu unterschiedliche Rechtsauffassungen. Wir sagen: Der SozialsicherungsTV gilt nur für EVG-Mitglieder, also kann es keine Tarifkollision geben. Somit wird er auch nicht vom Tarifeinheitsgesetz erfasst.

Der Arbeitgeber sieht das zwar anders – konnte sich aber in der Mitgliederversammlung des Fonds soziale Sicherung nicht durchsetzen.

„Wir sind weiter vor Ort bei unseren Kolleg*innen“, so Bundesgeschäftsführerin Cosima Ingenschay "Wir sind ansprechbar und lassen sie in dieser immer noch schweren Zeit nicht alleine.“ Das dokumentieren wir mit unserer Plakataktion vor den betroffenen Betrieben. In Halle spielen wir unser Plakat digital auf den „HallCube“ auf.

Also: Stellt eure Anträge und der Fonds soziale Sicherung wird – bei Vorliegen aller Voraussetzungen – seine Leistungen weiterhin gewähren

www.dein-fonds.de

MITBESTIMMUNG

Bundesrat verabschiedet Betriebsrätemodernisierungsgesetz

Der Bundesrat hat Ende Mai das Betriebsrätemodernisierungsgesetz verabschiedet. Damit wird u.a. der Unfallversicherungsschutz bei Tätigkeiten im Homeoffice verbessert.

Bisher galt der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, wenn der Unfall in unmittelbarem Zusammenhang mit der Arbeit stand. Wege zum Drucker in einem anderen Raum oder zum Schrank mit Büromaterial waren im Homeoffice versichert, nicht jedoch der Gang zur heimischen Küche oder zur Toilette. Diese Lücke wird nun geschlossen.

„Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung mobiler Arbeitsformen ein wichtiger Schritt. Zudem werden Versicherte gleichbehandelt unabhängig davon, ob sie die Tätigkeit im Unternehmen oder an einem anderen Ort ausüben“, so EVG-Vize Martin Burkert. Darüber hinaus wird mit dem Betriebsrätemodernisierungsgesetz der Unfallversicherungsschutz bei einer Homeoffice-Tätigkeit auch auf Wege ausgedehnt, die die Beschäftigten zur Betreuung ihrer Kinder außer Haus zurücklegen.

Außerdem wurde das vereinfachte Wahlverfahren (§ 14a BetrVG) erweitert. So sollen Betriebsratsgründungen erleichtert werden. Das vereinfachte Wahlverfahren wird in Betrieben mit bis zu 100 Beschäftigten obligatorisch (früher nur bis 50 Beschäftigte). Es zeichnet sich durch formelle Vereinfachungen des Wahlverfahrens und kürzere Fristen aus.

Damit Betriebsräte auch in Pandemiezeiten handlungsfähig bleiben, hat der Gesetzgeber – unter bestimmten Voraussetzungen - die Möglichkeit von virtuellen Sitzungen geschaffen. Mit dem Betriebsrätemodernisierungsgesetz sollen Betriebsratssitzungen nun dauerhaft per Video- oder Telefonkonferenz zulässig sein. Dazu wird § 30 BetrVG erweitert. Der wegen der Corona-Pandemie befristet eingeführte § 129 BetrVG endet zum 30.6.2021. Allerdings haben Präsenzsitzungen weiterhin Vorrang.

Ausführliche Informationen findet ihr in der Juli-imtakt.

Dein Fonds unterstützt

Wenn sich dein Arbeitsentgelt krankheitsbedingt reduziert, hilft dir dein Fonds.

Wir haben für förderberechtigte EVG-Mitglieder bei der DEVK eine Krankentagegeld-Versicherung abgeschlossen. Die unterstützt dich, wenn du wegen Krankheit oder Freizeitunfall (nicht Arbeitsunfall) lange krankgeschrieben bist und deine Entgeltfortzahlung endet.

Die Details dazu findest du hier:
dein-fonds.de/krankentagegeld

Oder fotografiere den QR-Code

Für deine Sicherheit!
Mach mit und gewinne einen von 150 smarten Fahrradhelmen:
rubbellos.dein-fonds.de

Teilnahmeschluss 30.06.2021

15 JAHRE

2021 wird gefeiert:
15 Jahre Fonds! Wir haben viel zu bieten.

dein-fonds.de · Tel. 069 400 50 23-0

Fonds soziale Sicherung

Die Angebote des Fonds soziale Sicherung stehen nur im Berufsleben stehenden EVG-Mitgliedern zur Verfügung, die unter einen SozialSicherungs-TV fallen.

BÜNDNIS FÜR UNSERE BAHN

Viel erreicht,

Ziemlich genau ein Jahr ist es her, dass auf Initiative der EVG das „Bündnis für unsere Bahn“ geschlossen wurde. Ein guter Anlass, um Bilanz zu ziehen: Was haben wir mit dem Bündnis erreicht, welche Themen müssen noch beackert werden?

FAIR NACH VORNE

noch viel vor!

Im Mai 2020 war nicht absehbar, dass die Corona-Pandemie uns über ein Jahr in Beschlag nehmen würde. Sicher war aber: Sie würde die Wirtschaft und auch den Schienenverkehr erheblich beeinträchtigen. Bis heute stellt die Pandemie unsere Gesellschaft auf eine harte Probe.

Die EVG steht dafür ein, dass der Schienenverkehr das Rückgrat einer klimagerechten Mobilität und Logistik sein muss. Aber genau der droht in dieser beispiellosen Situation ausgebremst zu werden. Frühzeitig hat die EVG daher Maßnahmen eingeleitet, um den wirtschaftlichen Schaden bei den Eisenbahnunternehmen zu begrenzen und die Beschäftigten zu schützen.

Ende Mai 2020 wurde auf unsere Initiative hin das „Bündnis für unsere Bahn“ geschlossen. Bündnispartner waren und sind der Bund, die DB AG, die EVG und der Konzernbetriebsrat der DB AG. Ziel und Zweck des Bündnisses ist es vor allem, zu verhindern, dass die Bewältigung der Corona-Krise auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Und zum anderen, Maßnahmen zu entwickeln, die garantieren, dass die Schiene eine starke führende Rolle im Verkehrssystem der Zukunft spielen kann.

Ein Jahr später zeigt sich: Es war richtig, diesen Weg zu gehen. Was haben wir mit dem Bündnis für unsere Bahn erreicht?

Tarifabschluss bei der DB AG.

Ein wesentliches Element der Vereinbarung war, dass die getroffenen Regelungen durch einen Tarifvertrag abgesichert werden. Wir haben daher die Tarifrunde bei der DB AG, die eigentlich im Frühjahr dieses Jahres stattgefunden hätte, vorgezogen.

Die EVG hat damit in einer schwierigen Situation Verantwortung übernommen. In anderen Branchen gab und gibt es einen drastischen Personalabbau, Lohnverzicht, Kurzarbeit im großen Umfang. All das konnten wir bei der DB AG verhindern. Die Beschäftigten haben durch das bewusste und politisch gewollte Aufrechterhalten des Verkehrs bei gleichzeitigem Fahrgastrückgang als wichtigen Teil der Daseinsvorsorge die Mobilität aufrechterhalten und dürfen daher in der Krise nicht die Zeche zahlen.

Im Rahmen des Tarifabschlusses haben wir eine moderate Entgelterhöhung vereinbart, den Einstieg in die Honorierung der Vermittlung von Fachwissen erreicht und mit dem Fonds für Wohnen und Mobilität ein neues Instrument geschaffen, das Leistungen in diesen beiden Daseinsbereichen ausschließlich für EVG-Mitglieder entwickelt. Wir haben darüber hinaus Regelungen zur Kurzarbeit und zur Freistellung für Kinderbetreuung und Pflege vereinbart, die z. T. deutlich über den gesetzlichen Regelungen liegen.

Und wir haben wichtige politische Zusagen durchgesetzt:

- Es wird keinen Stellenabbau bei der DB AG geben.
- Im Gegenteil wird der Kündigungsschutz ausgeweitet. Er gilt jetzt für alle Beschäftigten ab dem ersten Tag nach der Probezeit. Wir haben das vereinbart, während eine andere Organisation sogar Stellenabbau im Verwaltungsbereich fordert.
- Die geplanten Einstellungen werden fortgeführt und auch nicht reduziert. Hier haben wir unlängst noch einmal angemahnt, dass die DB AG konsequent dranbleibt. Bis Ende April hat es 4.700 Neueinstellungen gegeben, mindestens 18.000 sind für dieses Jahr vereinbart. Wir erwarten auch, dass sich die Einstellungszahlen bei den Nachwuchskräften im September auf einem gewohnt hohen Niveau bewegen.
- Die vorgesehenen Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden in vollem Umfang umgesetzt.
- Die Eigenfertigungstiefe wird erhöht, um mehr Arbeit im Konzern zu halten.

Einige der Ergebnisse aus dieser Tarifrunde bei der DB AG sind inzwischen auch in die Forderungen zur Tarifrunde bei den NE-Bahnen eingeflossen und werden dort von uns nach und nach umgesetzt.

*„Die EVG setzt sich für die Arbeitnehmer*innen ein und ist immer für diese da. Ich beteilige mich an der Kampagne „fair nach vorne“, weil ich allen Kolleg*innen zeigen möchte, was die EVG alles für uns im Konzern geschafft hat und für was sich die EVG künftig einsetzt, wie zum Beispiel die Appellierung gegen die Zerschlagung unserer Bahnerfamilie im DB Konzern.“*

Christian Kunze
Zugchef DB Fernverkehr

„Die EVG bedeutet für mich Solidarität. Respekt. Toleranz. Die Corona-Krise stellte unsere Wirtschaft und Arbeitswelt in Deutschland vor große Herausforderungen. Mit „Fair nach vorne“ und dem Tarifpaket „Bündnis für unsere Bahn“ hat die EVG Verantwortung gezeigt. Wir haben gemeinsam Arbeitsplätze gesichert sowie die Zahl der Nachwuchskräfte erhöht. Ein Tarifvertrag, den ich zu 100 Prozent unterstütze und mich auch dazu bekenne.“

Tobias Fieber
KiN, DB Regio

Bundeshilfen für die DB AG.

Sie waren im Dokument des Bündnisses für unsere Bahn bereits vereinbart worden. Lange – fast ein Jahr – hat es gedauert, bis die zugesagten 5 Milliarden Euro von der EU genehmigt und vom Haushaltsausschuss des Bundestages freigegeben worden sind. Der EVG-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel nennt das einen „politischen Skandal“. Die Verzögerung ist umso ärgerlicher, weil diese Bundeshilfen nicht nur dem Konzern Deutsche Bahn zugutekommen, sondern der ganzen Branche. Denn eine wesentliche Komponente ist, dass mit diesen Geldern eine Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr und den Personenfernverkehr gegenfinanziert wird. Die Ausfälle der DB Netz AG werden durch den Bund übernommen. Für den Personenfernverkehr wurde zusätzlich eine Förderung der Trassenpreise bis Ende 2022 in Aussicht gestellt. Die EVG begrüßt diese Lösung, denn die Infrastrukturkosten sind ein wesentlicher Faktor im intermodalen Wettbewerb, gerade im preissensiblen Güterverkehr.

Außerdem wird die Zwangsdividende, die die Deutsche Bahn eigentlich jährlich an den Bund abführen muss, für 2020 und 2021 durch Bundesmittel kompensiert. Da die Zwangsdividende in die Schieneninfrastruktur reinvestiert wird, kommt auch diese Komponente der ganzen Branche zugute.

Allerdings kann es wohl noch bis ins dritte Quartal 2021 dauern, bis es endlich zur Auszahlung kommt.

*„Ich engagiere mich vor allem in der EVG für die Interessen unserer Nachwuchskräfte, und alles was mit deren organisatorischen sowie fachlichen Betreuung einher geht. Unsere Nachwuchskräfte sollen überall bei uns im Konzern eine erfolgreiche und angenehme Ausbildung bzw. Duales Studium genießen. Die EVG bedeutet für mich Sicherheit wie auch Flexibilität. Sicherheit durch ihre Tarifverträge wie auch die beruflichen Absicherungen über die GUV Fakulta und Flexibilität durch ihre Wahlmodelle. Des Weiteren habe ich sehr viele diverse Kolleg*innen kennenlernen dürfen und der Austausch mit ihnen hat mich in verschiedenen Themen sehr bereichert.“*

Sophia Mammitzsch
Cloud Administratorin, DB Systel

FAIR NACH VORNE

Rettungsschirm für ÖPNV und SPNV.

Im „Bündnis für unsere Bahn“ haben wir uns von Anfang an dafür eingesetzt, dass auch die NE-Bahnen unterstützt werden. Bereits im Bündnispapier haben wir den entscheidenden Satz hineinverhandelt, dass der Bund daran arbeite, „mit flankierenden Maßnahmen und Unterstützungsleistungen die gesamte Branche des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs zu stabilisieren“.

Daraus ist sehr schnell eine konkrete Forderung geworden: die nach dem Rettungsschirm für den ÖPNV und den SPNV. 2020 Haben Bund und Länder insgesamt 5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt, um die coronabedingten Einnahmeausfälle auszugleichen. Wir haben darauf gedrängt, dass die Länder diese Schäden zu 100 Prozent ausgleichen und nicht zu 80 oder 90 Prozent. Und wir haben als erste einen Rettungsschirm II gefordert. Auch dieser wird jetzt kommen: Bund und Länder legen noch einmal zwei Milliarden Euro drauf. Diese Gelder müssen nun zügig bereitgestellt werden. „Die Pandemie dauert an und die Beschäftigten im ÖPNV und SPNV halten die Mobilität weiter aufrecht, pünktlich und stabil – auch in Zeiten bundesweiter nächtlicher Ausgangssperren“, sagt EVG-Vize Martin Burkert.

Kampagne „fair nach vorne“.

Sie haben wir gestartet, um das „Bündnis für unsere Bahn“ bekannt zu machen. Mit einer Vielzahl von Materialien und einer großen bundesweiten Plakataktion haben wir die Ergebnisse des Bündnisses kommuniziert. „Wir haben allen Grund, mit den Ergebnissen des Bündnisses selbstbewusst nach außen zu gehen“, sagt Bundesgeschäftsführerin Cosima Ingenschay. „Dank auch an die Kolleginnen und Kollegen, die sich dafür engagiert haben.“ Vier von ihnen sagen auch auf diesen Seiten, warum sie sich für die Kampagne einbringen.

Was muss noch getan werden?

Einige Ergebnisse der Tarifverhandlungen sind bereits umgesetzt, einige befinden sich im Prozess der Umsetzung, einige kommen noch. So werden für die Leistungen des Wo-Mo-Fonds weitere Ideen und Anregungen eingesammelt.

Die EVG hat die DB nun aufgefordert, mit uns Gespräche zur Evaluierung des Bündnisses zu führen. Dabei geht es für uns vor allem um die Themen Arbeitsplatzsicherheit, Eigenfertigungstiefe und Einstellungszahlen. Wir haben die Konzernspitze der DB auch aufgefordert, im Aufsichtsrat die genaue wirtschaftliche Lage des Konzerns darzulegen und aufzuzeigen, welche Entwicklungsmöglichkeiten sie sieht, falls es nicht zu der erwarteten wirtschaftlichen Erholung kommt – den „Plan B“.

Und: Es muss endlich ein neues System der Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern geben. Vor einem Jahr hat die EVG bereits gefordert, dass das gesamte System der leistungsabhängigen Bezahlung auf den Prüfstand gehört. „Wäre man dem damals gefolgt, wäre uns das Trauerspiel in diesem Frühjahr um die sogenannten Boni der Konzernvorstände erspart geblieben“, sagt der EVG-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel. „Jetzt aber wird das Thema endlich angegangen und wir erwarten ein neues Konzept, das transparenter und gerechter ist als das bisherige."

Fazit:

Wir haben mit dem Bündnis für unsere Bahn viel erreicht, um die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen und den Verkehrsträger Schiene insgesamt durch die Pandemiekrise zu bringen. Die Krise hält aber an und derzeit weiß niemand, wie lange wir noch mit ihren Folgen zu kämpfen haben werden. Doch auch für die kommende Phase, in der die Folgen bewältigt werden müssen, bietet das Bündnis eine gute Basis. Mit der EVG, so haben wir gezeigt und so zeigen wir, geht es fair nach vorne.

„Als alleinerziehende Mutter ist es in einem Konzern mit einem hohen Altersdurchschnitt der Belegschaft und im Schichtbetrieb nicht leicht. Interessen für Jugend und Eltern werden durch die Generationslücke und geringe Anzahl dieser Arbeitnehmergruppe vom Arbeitgeber nicht ernst genommen und vernachlässigt. Doch auch die Bahn wird wieder jünger und wir brauchen Gesichter und Sprachrohre für diese Bahnergruppe. Für die Bahn reicht es nicht mehr, arbeitnehmerfreundlich zu sein, sie muss familienfreundlich werden. Und dafür setzt sich die EVG ein und dafür leiste ich meinen möglichen Beitrag für die Kampagne.“

Alina Sperber, Fahrdienstleiterin

ZWEI GLEISE – EINE RICHTUNG

„São Paulo oder Bautzen?“

Vor gut 18 Jahren – noch während seiner Ausbildung – begann **Florian Azirovic** sich für die Interessen der Beschäftigten einzusetzen. Heute ist er Referent des GBR von DB Cargo. Politisch engagiert sich Azirovic parallel für Die LINKE im Verkehrsausschuss der Stadt Mainz. Der 34-jährige ist ein Macher, den wir unbedingt in unserer Serie „Politiker*in und EVG-Mitglied: Zwei Gleise – Eine Richtung“ vorstellen wollten.

Wer ist Florian Azirovic? Kurz: ein Gewerkschafter mit einem enormen Wissens- und Erfahrungsdrang. Zur Eisenbahnerfamilie kam er 2003. Seine bisherigen Stationen zählt er im Schnelldurchlauf so auf: „Reiseberater, später Zugchef, Beitritt zur TRANSNET, Gewerkschaftssekretär, KBR DB AG, EVA Akademie, IG Metall Ostsachsen und seit drei Jahren Referent des GBR DB Cargo“.

Sich der Mitbestimmung zu widmen, kam aus eigenem Antrieb bereits während der Ausbildungsjahre. Als Mitglied der TRANSNET habe er erkannt, dass die Kräfteverhältnisse zwischen Beschäftigten und Arbeitgebern zu ungleich ausschlagen. Veränderungswille und Gerechtigkeitssinn veranlassten ihn im Laufe der Zeit, sich politisch zu engagieren. In Gewissenkonflikte komme er als Parteimitglied von Die LINKE nicht. Dennoch sei es mitunter anstrengend, Schnittstellen zu entwickeln. „Nur immer auf die eigene Haltung zu pochen, bringt uns als Gesellschaft nicht weiter; vielmehr aber gemeinsam entwickelte Ziele.“ Parteipolitisch würden unterschiedliche Positionen mehr zerpflückt, als eine gemeinsame Mitte versucht zu finden. Ebenso sollte das System Eisenbahn in der politischen Diskussion als Ganzes und weniger getrennt – als DB AG/NE-Bahnen – betrachtet und diskutiert werden.

In die Zukunft geblickt, wünscht er sich als Politiker der LINKEN die Bahn aus einer Hand. „An diesem großen bahnpolitischen Thema werden wir als Partei gemessen“. Wenig begeistert ist er vom Verhalten der LINKE in Berlin beim Thema S-Bahn-Ausschreibung, die das teils unsozial gestaltete Verfahren mit der Landesregierung mitträgt. „Hier machen wir uns eher unglaubwürdig, als dass wir uns treu bleiben.“

Aus Sicht der Mitbestimmung sieht er Verbesserungsmöglichkeiten vor allem im Bereich der Digitalisierung. Hier würden zwei Welten aufeinander prasseln: „Wille und (fehlendes) Verständnis“. Neuerungen, für die Jahre gebraucht wurden, um sie zu entwickeln, sollen die Beschäftigten innerhalb weniger Stunden verstehen und einsetzen. „Gerade die dienstälteren Kolleginnen und Kollegen sehen darin eine große Herausforderung“. Die Rechnung „Digitalisierung nimmt uns Arbeit ab“, gehe nicht überall auf, so Florian. „Handschuh ausziehen für den Touchscreen, klick, Handschuh wieder an, dauert drei Minuten. Das multipliziert mit 10 Mitarbeitenden Mal 50 Klicks auf den Bildschirm pro Schicht, fehlen etliche Minuten Arbeitszeit. Das übersehen Entwickler am Schreibtisch einfach.“

„Nur mit einem verwertbaren Nutzen ohne nennenswerten Mehraufwand wird Digitalisierung überall Erfolg haben.“ Für Azirovic ist klar, „die Beschäftigten müssen überhaupt viel mehr mitgenommen werden“. Wenn sich nur Führungskräfte mit Projektleitern austauschen, sei das der falsche Weg. „Niemand will für den Papierkorb arbeiten. Deswegen müssen die Beschäftigten als Teil des Ganzen gesehen werden.“

Sein ganz großer Wunsch für die Zukunft ist ein wirklich großer – in Umfang und zu erwartender Wirkung: ein einheitlicher Europa-Lohn für den Eisenbahnbereich. „Europäische Vielfalt ist gut. Aber mehr Gemeinsamkeiten sind besser.“ Auch deswegen möchte Azirovic irgendwann noch berufliche Erfahrungen im europäischen Ausland sammeln. Einmal hatte er ein solche Chance vergeben, bedauert er: „Entweder zur IG Metall nach Ostsachsen oder zur Rosa-Luxemburg-Stiftung nach São Paulo?“ – Entschieden hatte sich als Gewerkschafter für Bautzen, lacht er.

ZWEI GLEISE – EINE RICHTUNG

„Hier qualmt nix mehr. Hier rauchen Köpfe.“

Foto: © Lutz Kampert, http://www.dimago.net

Vor 47 Jahren wurde er in die Eisenbahnerfamilie aufgenommen. Seitdem ist er überzeugtes Gewerkschaftsmitglied. Politisch ist er in der SPD fest verankert. Seine Ziele für Beruf und Privatleben sind klar definiert. Der 1. Bürgermeister der Stadt Dortmund ist einer der engagiertesten Menschen in unserer Serie „Politiker*in und EVG-Mitglied: Zwei Gleise – Eine Richtung“: **Norbert Schilff.**

Unser Gespräch beginnt mit einem kuriosen Fakt: Als er im September 1974 als Bundesbahn-Aspirant begonnen hatte, war er bereits Gewerkschaftsmitglied. „Außer für Loks fahren konnte man nach der dreijährigen Ausbildung für so gut wie alles eingesetzt werden.“ Man habe nach den drei Jahren beispielsweise als Fahrdienstleiter, Aufsicht oder in der Güterabfertigung eingesetzt werden können. „Eine erlernte Vielseitigkeit, die heute oftmals fehlt“, so Schilff. Was ihm hingegen überhaupt nicht fehlt, ist das Eisenbahner-Gen: Vater, Großvater, Urgroßvater, Mutter, Bruder. Alle sind Eisenbahnerin oder Eisenbahner gewesen. „Schon zu Zeiten der königlich preußischen Staatseisenbahn war jeder in unserer Familie gewerkschaftlich organisiert“, betont Norbert stolz.

Seit seinem 15. Lebensjahr musste Schilff sein Leben ohne Eltern meistern. Als Vollwaise erfuhr er damals bereits die „uneingeschränkte Solidarität der Eisenbahnerfamilie“. Für ihn war seitdem auch klar, einer Gewerkschaft anzugehören. Im Ruhrpott seiner Zeit eine Selbstverständlichkeit, bei der Vielzahl der vorhandenen Industriezweige, wie u.a. Kohleförderung und Stahlproduktion. „Für mich war es keine Frage, Mitglied einer Gewerkschaft zu werden“. Erst sei es der Spaß am Mitmachen gewesen. Mit der Zeit reichte ihm das nicht mehr aus, dann wollte Norbert mitbestimmen und engagierte sich mehr und mehr aktiv, u.a. als Betriebsrat bei der Netz AG und als Vorsitzender des OV Dortmund. Heute fühlt er sich nach wie vor gut aufgehoben.

Trotz seines intensiven Politikeralltags nimmt er immer noch Aufgaben als Gewerkschafter wahr. Die EVG ist für ihn eine fortschrittliche Gemeinschaft, mit der er sich sehr wohl fühlt. Unverständlich für ihn sei die angeheizte Stimmung gegen die EVG. „Gewerkschaftspolitisch eine Katastrophe“, so Schilff. Offenbar sei es für die andere Organisation die erklärte Hauptaufgabe, auf der EVG herumzuhacken. „Die haben es nicht verstanden“, kritisiert er. „Meinetwegen gibt es zwei Gewerkschaften. Dann aber mit einer starken Stimme sprechen. Ansonsten freut sich nur der Arbeitgeber“.

Seit November 2020 ist Norbert Schilff 1. Bürgermeister von Dortmund. Seine politische Laufbahn begann im Alter von 20 Jahren und die verdankt er auch der Gewerkschaft, sagt er. Heute versucht er verkehrs-, vor allem bahnpolitische Themen im Zusammenhang zu betrachten und zu bewältigen. So setzt er sich aktuell für einen fairen Wettbewerb bei den Verkehrsunternehmen in NRW ein. Dazu gehört eine Muss-Regelung beim Thema Personalübergang bei Betreiberwechsel. „In den vergangenen Jahrzehnten ist das Thema deutlich zu kurz gekommen. Jetzt stehen wir als VRR kurz davor, das zu ändern“. Daran hat auch die EVG einen Riesen-Anteil. Darauf ist er stolz.

Parallel erlebt und gestaltet der 62-jährige erfolgreich den Strukturwandel rund um „seine Stadt“. Nach Kohle und Stahl siedeln sich mehr und mehr neue Technologien, Hochschulen, Kultur und Kunst an. „Hier qualmt nix mehr. Hier rauchen jetzt Köpfe“. Traurig macht ihn zugleich, dass in seiner Region der Schienengüterverkehr ein „stiefkindliches“ Ansehen hat. Hoffnung hegt Schilff auf das neue Konzept der EVG-Betriebsräte von DB Cargo. „Wir brauchen den „Railcoach“ für mehr Güter auf die Schiene“.

Für seine kommenden Jahre bis zum Ruhestand hat er noch reichlich Ziele, bzw., Pläne. Ein Hauptanliegen ist es ihm, Umweltbedürfnisse und Ökonomie miteinander in Einklang zu bringen. „Der ÖPNV muss attraktiver werden, um die Straße zu entlasten. Darin liegt der Schlüssel der Mobilitätswende; unserer Zukunft“. Und wie sieht er seine private Zukunft? „Ich bin jetzt 47 Jahre dabei, möchte 50 Jahre Bahn und 50 Jahre EVG erreichen. Dann beginnt mein Leben danach“.

EUROPÄISCHE MOBILITÄT

Ende 2019 stellte die Europäische Kommission im Rahmen des sogenannten Europäischen Green Deal ihre großen Ziele für einen klimaneutralen Verkehr vor. Rund 12 Monate später folgte das detaillierte Strategiepapier. Doch was wir dort fanden, war ernüchternd und reicht bei Weitem nicht aus, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Europäische Mobilitätsstrategie: Großer Wurf oder Mogelpackung?

Ziel der Green Deal Strategie ist, die Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Wert aus dem Jahr 1990 zu verringern und bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen.

Für das Null-Schadstoff-Ziel verspricht die Kommission, ehrgeizigere Maßnahmen als bisher zu ergreifen. Alle Verkehrsträger müssen nachhaltiger gemacht werden; sie sollen auch nahtlos, sicher und effizient vernetzt sowie widerstandsfähiger werden.

Was zunächst gut klingt und einen Schub in Richtung der umweltfreundlichen Schiene geben könnte, entpuppt sich sehr schnell als Mogelpackung: als Lobbypolitik für die Straße und gegen die Schiene. Kurz gesagt soll der vorhandene Individualverkehr sowie der weiter wachsende Lkw-Verkehr mit öffentlichen Zuschüssen elektrifiziert oder durch weitere alternative Antriebe klimaneutral werden. Auf der Schiene soll es hingegen eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs von Eisenbahnen im Güter- und Personenverkehr geben, um damit eine Preissenkung und Effizienzsteigerung zu erreichen. Dabei will man auch Bereiche, wie den Betrieb von Güterbahnhöfen oder den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (HGV) in den Wettbewerb einbeziehen. „Wenn es bei dieser Strategie der Kommission bleibt, kommt keine Tonne mehr auf die Schiene und zusätzliche Fahrgäste gewinnt man dadurch auch nicht. Dagegen wird der Druck auf die Beschäftigungsbedingungen damit noch einmal deutlich verschärft“, so der stellvertretende EVG-Vorsitzende Martin Burkert.

Fatal für die Klimaziele

Vorgaben zur Stärkung der Schiene gegenüber der Straße, Verlagerungsziele oder konkrete Vorschläge zur Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV oder den öffentlichen Schienenpersonenverkehr fehlen in der Strategie. Gestrichen wurden die Vorgaben des Green Deals für Verlagerung im Güterverkehr auf die Schiene, Strategien zur Verkehrsvermeidung, wie auch Perspektiven für den Rad- und Fußgängerverkehr fehlen ebenso. Das Streichen der Vorgaben für die Verlagerung im Güterverkehr ist absolut fatal – nicht nur für den Schienenverkehr sondern auch für die europäischen Klimaziele“, so Burkert.

Eine ehrliche Gegenüberstellung der wahren Kosten einzelner Verkehrsträger und damit die Kostenwahrheit im Verkehr ist erst für 2050 angekündigt: Der ungerechte Status-Quo würde damit für weitere 30 Jahre zementiert und die Schiene auch künftig benachteiligt.

Um die Kapazitäten auf der Schiene auszuweiten, soll zwar auf Automatisierung und Digitalisierung gesetzt werden, jedoch ohne den deutlich und dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zu klären.

Nur Floskeln für den Fernverkehr

Im Personenfernverkehr soll der Verkehr unter 500 Kilometer CO_2-neutral werden; es wird aber nicht gesagt, wie das umgesetzt werden soll. Von einer Verlagerung auf die Schiene im Fern- und Nahverkehr sowie auf den ÖPNV ist nicht die Rede. Stattdessen bleibt es bei Floskeln: Es solle Anreize für „verschiedene Mobilitätsoptionen“ geben. Zusätzlich sollen nach dem Willen der Europäischen Kommission nun auch Vergabeverfahren im Schienenpersonenfernverkehr ausprobiert werden. Anreize soll es ebenfalls bei dem Zugang für den Betrieb des Hochgeschwindigkeitsverkehrs geben. Hierzu sollen mit öffentlichem Geld oder durch Investoren Fahrzeugpools für die teuren Züge geschaffen werden, die durch Konzessionäre betrieben werden sollen. Eine solche Strategie würde zu Sozialdumping für die Beschäftigten und ungleichen Fahrpreissystemen für die Reisenden führen; schließlich wären die Personal- und Fahrpreise die einzig verbleibenden Stellschrauben in einem solchen Wettbewerb.

Keine Verkehrswende durch Plattformanbieter

Aktive Anreize oder konkrete Vorgaben zum Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Verkehr gibt es in dem Vorschlag der Kommission nicht. Stattdessen sollen sogenannte Mikromobilität, private Mietfahrzeuge oder Plattformanbieter zusätzlich entstehen. Diese Angebote sind allerdings nicht Teil des öffentlichen Verkehrs und unterliegen auch nicht dessen Arbeits- und Sozialstandards. Gerade die Plattformanbieter werden lediglich den Wettbewerb der vorhandenen Systeme verschärfen, da sie keine eigenen Mobilitätslösungen anbieten, sondern als Vermittler zwischengeschaltet noch mitverdienen wollen.

Soziale Ausgestaltung der Strategie: vage Ankündigungen

Einzige brauchbare Nennung sozialer Aspekte für Beschäftigte in der Mobilitätsbranche ist, dass „der Verkehrssektor gute soziale Bedingungen, Weiterbildungsmöglichkeiten und attraktive Arbeitsplätze bietet“. Das will die Europäische Kommission, damit „der ökologische und digitale Wandel sozial gerecht verläuft“. Wie das jedoch erreicht oder gesichert werden soll, dazu gibt es keine Aussagen. Fazit: Die Ankündigungen sind sehr vage und scheinen lediglich als Feigenblatt zu dienen. „Die Beschäftigten haben in der Pandemie Großartiges geleistet. Das ist viel zu wenig, was die Kommission nun plant“, so Burkert.

EVG fordert Korrektur der Strategie

Die Verlagerung wesentlicher Teile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und die Stärkung des öffentlichen Personen-

verkehrs im Nah- und Fernverkehr müssen wieder in den Fokus der europäischen Politik rücken. Dies waren die ursprünglichen Ziele der Europäischen Kommission und das muss so auch korrigiert werden.

Das Wachstum auf der Schiene und im öffentlichen Verkehr kann ein wichtiger Jobmotor in Europa sein. Dafür brauchen wir eine unterstützende aktive Beschäftigungspolitik mit Aus- und Weiterbildung sowie öffentlich geförderte Umschulungsprogramme.

„Für die Mobilitätswende ist eine massive Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene notwendig", sagt der stellvertretende EVG-Vorsitzende Martin Burkert. „Das macht in der Konsequenz einen massiven Ausbau der Schiene im Personen- und Güterverkehr als Rückgrat der klimafreundlichen Mobilität dringend nötig." Eine gute Anbindung der Städte und des Umlandes gleichermaßen an den Schienenverkehr ist als Alternative zur Straße notwendig, damit Menschen und Wirtschaft einen verlässlichen und ausreichenden Zugang zum Schienenpersonen- und Güterverkehr ermöglicht wird. „Es ist nicht nur der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und Korridore wichtig, wir brauchen den Schienenverkehr in der Fläche, in den Städten und zwischen den Städten, sowie Nachtzüge statt Flüge in Europa. Wir brauchen", so Martin Burkert, „keine Verschärfung des intramodalen, sondern einen fairen intermodalen Wettbewerb mit deutlichen Vorteilen zugunsten der Schiene, nicht wie bisher zugunsten der Straße. Mehr Wettbewerb auf der Schiene führt nicht zu mehr Verkehren, sondern zu einem fragileren Eisenbahnsystem."

Die Etappenziele der Kommission

Bis 2030:

- Auf Europas Straßen sind mindestens 30 Mio. emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs.
- 100 europäische Städte sind klimaneutral.
- Der Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr (HGV) hat sich verdoppelt.
- Der Linienverkehr unter 500 km innerhalb der EU ist CO_2-neutral.
- Die automatisierte Mobilität wird im großen Maßstab eingeführt.
- Emissionsfreie Schiffe werden marktreif (emissionsfreie Großflugzeuge bis 2035).

Bis 2050:

- Fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neue Lkw sind emissionsfrei.
- Der Schienengüterverkehr (SGV) hat sich verdoppelt.
- Der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) hat sich verdreifacht.
- Das für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeit-Konnektivität ausgestattete multimodale TEN-V ist für das Gesamtnetz betriebsbereit.

JUGEND

Europäische Jugendwoche – EVG ist dabei!

Ende Mai fand die Europäische Jugendwoche statt – in diesem Jahr ganz im Zeichen des „Jahres der Schiene“. Die EVG-Jugend hat sich daran mit einer Foto-Aktion beteiligt.

Zahlreiche junge Kolleginnen und Kollegen folgten unserer Einladung und sandten uns Fotos mit ihren persönlichen Statements zum Jahr der Schiene ein.

Die Europäische Jugendwoche ist eine Veranstaltungsreihe aller Länder, die sich an „Erasmus+“ beteiligen, dem Programm der EU für allgemeine und berufliche Bildung, Jugend und Sport. Ziel ist, Jugendliche aus diesen Ländern zu vernetzen und Jugendaktivitäten zu fördern.

2021 ist zugleich von der EU-Kommission zum „Jahr der Schiene“ ausgerufen worden. Damit soll die Schlüsselrolle der Eisenbahn bei der Umsetzung des „Green Deals“ unterstrichen werden. Im Rahmen der Woche der Jugend soll nun auf die Eisenbahn als das nachhaltigste, sicherste und intelligenteste Verkehrsmittel hingewiesen werden.

Die EVG-Jugend sieht dieses Thema politisch. Selbstverständlich unterstützen wir eine Verkehrsverlagerung von der Straße und der Luft auf die Schiene – aber dafür müssen auch die Voraussetzungen geschaffen werden. Darauf wollen wir mit einer Foto-Aktion hinweisen.

SCHIENENGIPFEL

„Wenn der Bahnsektor zur Jobmaschine werden soll, braucht das Personal Sicherheit“

Der Deutschlandtakt soll zum Europa-Takt werden. Dafür haben sich die Teilnehmenden des „Schienengipfels“ der Bundesregierung ausgesprochen, zu dem Bundesverkehrsminister Scheuer Mitte Mai eingeladen hatte.

An dem Online-Gipfel nahmen Vertreter*innen der EU-Kommission und zahlreicher Verbände sowie mehrere Verkehrsminister*innen teil.

EVG-Vize Martin Burkert war als Vorsitzender der Allianz pro Schiene bei der Veranstaltung vertreten. Er sehe einen riesigen Aufholbedarf bei der Ertüchtigung der Infrastruktur, so Burkert in seinem Eingangsstatement. Denn künftig solle der Deutschlandtakt Grundlage für den Europatakt werden. Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge sollen die Eisenbahn zur Alternative für Auto und Flugzeug machen.

„Die Schiene muss der Verkehrsträger Nr. 1 in Deutschland und Europa werden, dann kann man die Klimaziele noch erreichen“, ergänzte Burkert. Dabei solle in der europäischen Mobilitätsstrategie nicht nur der Antriebswechsel die große Überschrift sein. „Für den Güterverkehr ist die Digitale Automatische Kupplung ein großes europäisches Projekt. Nur so können rund 25% aller Güter auf die Schiene verlagert werden.“

Martin Burkert betonte aber auch die Rolle der Beschäftigten: „Wenn der Bahnsektor zu Jobmaschine werden soll, braucht das Personal Sicherheit, gute Tarifverträge sowie vernünftige Arbeits- und Sozialbedingungen.“ Die Kolleginnen und Kollegen hätten während der Pandemie bei allen Eisenbahnunternehmen Großartiges geleistet. Gleichzeitig verwies er auf die pandemiebedingte Zunahme der Gewalt gegen Beschäftigte in den Verkehrsunternehmen.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sprach sich für eine neue bahnpolitische Grundausrichtung aus. „Die Bahnpolitik in Deutschland und Europa ist zu kleinteilig, zu selbstbezogen und blendet nach wie vor die enormen Folgekosten einer straßenorientierten Verkehrspolitik aus“, sagte Flege. „Für ein Jahrzehnt der Schiene und mehr Klimaschutz im Verkehr brauchen wir einen aktiven Staat, der gezielt auf die Schiene setzt, gestaltet und koordiniert und wichtige Rahmenbedingungen festlegt. Die Öffnung der Märkte im Schienenverkehr war richtig, nun muss die Politik das Zusammenspiel im Schienensektor stärken“, so Flege weiter. „Der Markt allein wird es nicht richten.“

Als ein Beispiel dafür, wo eine ordnende Hand erforderlich ist, nannte Dirk Flege den Vertrieb. Bis heute fehlt z. B. eine europaweite Buchungsplattform, um den Reisenden bei grenzüberschreitenden Fahrten den Ticketkauf zu erleichtern. „Noch immer ist es für normale Menschen nahezu unmöglich, ein durchgehendes Ticket zwischen Berlin und Sofia zu kaufen. Die Politik muss dafür sorgen, dass im Sinne der Verbraucher*innenfreundlichkeit die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Eisenbahnunternehmen besser wird.“

Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen verwies auf die Rolle der Schiene für die Klimaschutzziele der Europäischen Union, Bundeskanzlerin Angela Merkel sicherte finanzielle Unterstützung durch die deutsche Politik zu. Der Gastgeber des Gipfels, Verkehrsminister Andreas Scheuer, versprach, dass Güter- und Personenverkehr durch den Deutschland-Takt gleichberechtigt behandelt würden.

DB JOBSERVICE

Coaching trotz Pandemie: Die richtige Perspektive finden

Bereits seit sechs Jahren ist das Perspektivgespräch im Demografie-TV der EVG verankert. Die aktuelle Situation zeigt noch deutlicher seine enorme Berechtigung. Viele Beschäftigte treiben gerade heute Fragen zu ihren beruflichen Perspektiven um. Diese Erfahrung macht Karen Hoffarth. Auch sie führt die Perspektivgespräche. Seit Corona fast Nonstop und digital.

Es funktioniert", zeigt sich Karen Hoffarth begeistert. Die Resonanz sei mit über 400 Gesprächen in 2020 weiterhin enorm. Ihre Skepsis gegenüber dem neuen, virtuellen Format der Perspektivgespräche war schnell verflogen.

Die verordneten Kontaktbeschränkungen lassen Gespräche unter vier Augen an einem neutralen Ort nur in Ausnahmefällen zu. „Hier geht es um Vertraulichkeit; um ein Gespräch mit einer neutralen Person. Das macht unser Angebot aus", so Hoffarth. Sie führt als eine der Coaches von DB JobService deutschlandweit die Perspektivgespräche mit DB-Mitarbeitenden.

Grundlage dafür bildet der DemografieTV in Kapitel 4 „Vereinbarkeit von Beruf und Biografie". Im Vordergrund steht der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmer*innen während des gesamten Berufslebens und die persönliche Weiterentwicklung. Möglich ist das nur unter dem Dach des integrierten Konzerns.

Im Gegensatz zu einem Mitarbeitergespräch, das in den meisten Fällen auf Einladung durch die Führungskraft erfolgt, ergreifen beim Perspektivgespräch Mitarbeitende selbst die Initiative. „Es spricht sich rum", so Hoffarth. Vor allem durch deren Kolleg*innen, die bereits ein Gespräch wahrgenommen hatten, oder durch den Betriebsrat. Wer ein Gespräch sucht, bleibt anonym. Name, Bereich und Abteilung bleiben tabu. Es wird dabei eine persönliche Standortbestimmung vorgenommen, bei der sowohl die aktuelle berufliche Situation, die Lebensplanung aber auch die individuellen Möglichkeiten im DB-Konzern eine wichtige Rolle spielen.

„Es ist gut, dass dieses und auch andere Produkte im Konzern angenommen werden. Daher müssen wir alles dafür tun, dass der integrierte Konzern erhalten bleibt, denn nur in diesem sind solche Angebote für alle Gesellschaften und Mitarbeitenden machbar und möglich!"

Meinhard Lanz
Gesamtbetriebsrat DB JobService

In einer Zeit, in der vieles auf den Kopf gestellt wird, ist der Blick auf die eigene berufliche Lage und das Gespräch darüber für viele Mitarbeitende ein großes Thema geworden. Auch vor Corona war es bereits möglich, Perspektivgespräche am Telefon zu nutzen. Nun gibt es auch das virtuelle Perspektivgespräch per MS Teams. Vom Konzerndatenschutzausschuss als sicher eingestuft, liegen zudem die Vorteile auf der Hand: Reisezeitersparnis, freie Wahl des Umfelds und das Wahren von coronabedingter Distanz.

„Die Zufriedenheitsquote im anonymen Feedback steigt und steigt", so Hoffarth. Das Perspektivgespräch treffe den Nerv der Zeit. Durch die drei Beratungsformate – persönlich – telefonisch – digital, kann jede/r Interessierte seine Wahl treffen; unabhängig von der Tätigkeit im Konzern. So melden sich vom Instandhalter mit Rückenschmerzen über die Bordgastronomin, die sich aktuell stärker belastet fühlt, bis hin zur Teamassistentin, die gerade aus der Elternzeit zurückkehrt.

Das Ergebnis des Perspektivgesprächs ist offen. Der oder die Mitarbeiter*in ist im Anschluss zu nichts verpflichtet. Ist weitere Unterstützung gewünscht, wissen Hoffart und ihr Team weiter. Das Gespräch, Einzelcoaching oder eine Bewerbungsberatung ist kostenfrei. Die Anmeldung erfolgt über DB Planet: DB JobService >> Modulbox Beschäftigungsfähigkeit@DB. Dort gibt es auch einen umfassenden Überblick zu diesem Thema.

Die EVG ist eine Gewerkschaft mit Weitblick. Wir haben mit dem Demo-TV wieder einmal gezeigt, dass zur beruflichen Lebensentwicklung der Kolleginnen und Kollegen nicht nur kurzfristig mehr Lohn in der Tasche zählt. Sondern auch der Weg dahin – auch in der Pandemie und danach.

SCHWERBEHINDERTE

„Sie wurden in der Pandemie glatt vergessen“

Der Termin war gut gewählt: am 5. Mai, dem europäischen Aktionstag zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung, kam der Behindertenpolitische Ausschuss (BhpA) der EVG zusammen. Thematisiert wurden Auswirkungen der Pandemie auf Menschen mit Inklusionsbedarf, die EVG-Forderungen an die Parteien zur Bundestagswahl, sowie Inklusionsmöglichkeiten bei mobiler Arbeit.

Im Hinblick auf die Covid-Pandemie wurde deutlich, dass die verpflichtend zu tragenden Schutzmasken für Menschen mit Hörbeeinträchtigungen oft ein großes Hindernis darstellen. Auch die Arbeit im „Homeoffice“ stellt Menschen mit Inklusionsbedarf vor neue Herausforderungen: Sie benötigen auch zu Hause Barrierefreiheit (IT und Arbeitsplatz). Daran wird häufig nicht gedacht, so dass es zu eigentlich vermeidbaren Benachteiligungen kommt. Vor diesem Hintergrund kritisierte der Behindertenpolitische Ausschuss, dass Menschen mit Inklusionsbedarf in der Pandemie schlichtweg vergessen wurden.

Nach der Sommerpause findet eine Zukunftswerkstatt statt, auf der die inhaltliche und politische Zielrichtung des Ausschusses neu definiert wird. Auch wird über zukünftige Vorhaben sowie mögliche Veränderungen diskutiert. Ziel ist es, auch Kolleginnen und Kollegen aus dem gesamten EVG Organisationsbereich für die behindertenpolitische Arbeit zu gewinnen und eine enge Zusammenarbeit mit den betrieblichen Gremien anzustreben.

EVG-Vorstand Kristian Loroch betonte in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Behindertenpolitischen Ausschusses: „Ihr stellt das Netzwerk dar, in dem die wichtigen betrieblichen Themen identifiziert und gesetzt werden, damit das Hauptamt Euch dann in der Planung und Umsetzung unterstützen kann. Wir als EVG sind keine Top-Down-Organisation. Bei uns gibt die Basis die Richtung vor. Ihr seid die betrieblichen Expert*innen für die Themen, die Euch betreffen. Das macht Ihr immer wieder eindrucksvoll deutlich.“

„Der Behindertenpolitische Ausschuss ist ein bedeutender Bestandteil gewerkschaftlicher Gremienarbeit und wichtiges Zahnrad betrieblicher Inklusionspolitik.“

Detlef Jost
Amtierender Vorsitzender des BhpA

ZVERSTV

Bei der betrieblichen Altersversorgung darf es keine Verschlechterungen geben!

Die DB AG hat zum Jahresende 2020 den ZVersTV gekündigt. Die EVG hat dafür gesorgt, dass er noch bis Ende dieses Jahres nachwirkt. Diese Zeit wollen wir nutzen, um eine Nachfolgeregelung zu entwickeln.

Die schon seit Jahren anhaltende Zinsflaute am Kapitalmarkt hat mittlerweile auch die Betriebsrenten erreicht. Viele Unternehmen sehen sich nicht mehr in der Lage, die ihren Beschäftigten als Direktzahlung zusagten betrieblichen Rentenleistungen am Kapitalmarkt zu erwirtschaften. In der Folge müssen immer höhere Rückstellungen in den Unternehmensbilanzen vorgenommen werden. Viele große Unternehmen haben deshalb bereits ihre betriebsinternen Zusatzversorgungen aufgekündigt und neu organisiert. Auch die Deutsche Bahn AG hat sich zu diesem Schritt entschlossen.

Wir konnten hier für die EVG-Mitglieder eine Verhandlungsverpflichtung bis Ende 2021 erreichen. Da der ZVersTV bei Abschluss 1994 auf Druck der Arbeitgeberseite hin ohne Nachwirkung vereinbart wurde, besteht dringender Handlungsbedarf.

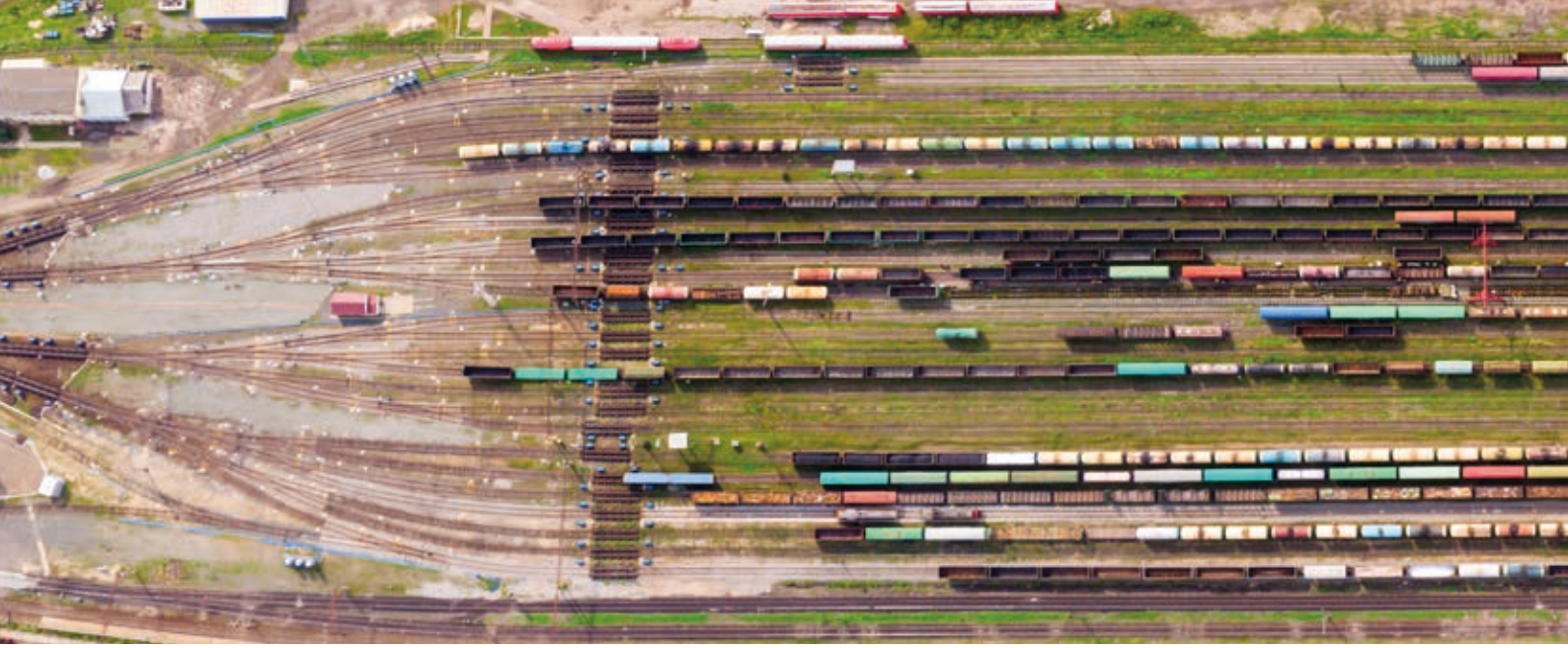
Die Zielsetzung der EVG ist eindeutig: Der ZVersTV muss bei der DB AG weiterhin Bestand haben. Auch wenn die Deutsche Bahn AG ihre betriebliche Altersversorgung neu organisieren will, darf dies nach Auffassung der EVG nicht zu finanziellen Nachteilen für die Kolleginnen und Kollegen führen.

Trotz der schwierigen Ausgangslage wird die EVG in den nächsten Monaten ihre tarifpolitische Gestaltungskraft nutzen, um Regelungen zu vereinbaren, die die betriebliche Altersversorgung als wichtiges Standbein für die Kolleg*innen sichert. Hierzu haben wir schon im Bundesvorstand informiert und diskutieren das Thema im Tarifausschuss und der Tarifkommission DB AG 2021.

Der neue Tarifvertrag zur zusätzlichen betrieblichen Altersversorgung muss, nach Auffassung der EVG, an das bisher Erreichte in der Sache anknüpfen und eine solide, vor allem aber dauerhafte betriebliche Altersversorgung für alle Beschäftigten im DB Konzern bieten.

Alle, die bereits aus dem aktiven Berufsleben ausgeschieden sind, müssen sich übrigens keine Sorgen machen: Die heutigen Rentenzahlungen aus dem Zusatzversorgungstarifvertrag und dem Betriebsrentenzuschusstarifvertrag erfolgen weiterhin, die betriebliche Altersversorgung hat für sie auch dann Bestand, wenn der ZVersTV geschlossen wird.

Ebenfalls nicht von den Kündigungsabsichten der DB AG betroffen sind die Rentenzusatzversicherung der Knappschaft-Bahn-See (ehemalige Abteilung B) sowie die Versorgung der Beamtinnen und Beamten bei der Deutschen Bahn (Abteilung B). Für sie wurden im DB Gründungsgesetz Sicherungsregelungen getroffen.



GÜTERVERKEHR

„Railcoach“ – Zeitenwende für die Gütersparte?

Das System Schienengüterverkehr ist herausfordernd. Ob Ganzzugverkehr, Kombinierter Verkehr, Einzelwagensystem: Viele straßenaffine Spediteure und Unternehmen sehen darin oftmals ein unlösbares Dilemma. Nun verspricht ein neues Konzept Abhilfe. Entwickelt haben es Cargo-Betriebsräte der EVG. Die Resonanz des Unternehmens und der politischen Akteure ist enorm.

„Mit dem Railcoach (deutsch: Schienenlots*in) bringen wir die Gütersparte in Deutschland wieder so richtig aufs Gleis“, sagt Jörg Hensel, GBR-Vorsitzender DB Cargo. Die Prioritäten stehen fest: Bessere Infrastruktur für den Schienengüterverkehr, mehr Klimaschutz, z. B. durch die Darstellung des eingesparten CO_2-Volumens, sichere und mehr Arbeitsplätze sowie eine weitaus höhere Attraktivität für Bestands- und Neukunden.

Die Herausforderung:

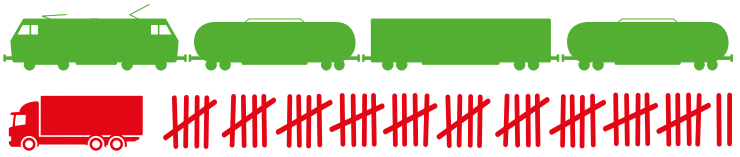
Bundesweit agieren rund 350 Güterverkehrsunternehmen auf der Schiene. Die Konkurrenz untereinander ist groß. Viele Transport- oder Logistikunternehmen haben die Schiene bislang mehr gemieden als genutzt. Gleichzeitig nehmen zusätzlich Lohn- und Sozialdumping im Straßengüterverkehr zu bzw. lassen sich nur schwer kontrollieren. Anders bei den Bahnen. Hier liegen die Vorteile klar auf der Hand:

- Ihre Beschäftigten sind oftmals über Tarifverträge abgesichert,
- In diesen Bereichen existieren klare Regeln für die Dienstplanung/Arbeitszeiten,
- Überstunden werden erfasst und vergütet,
- außerdem ist die Kontrolldichte viel höher als im Straßengüterverkehr,
- der Straßenraum wird durch Bahntransporte nicht zusätzlich be-, sondern entlastet

Die Idee: Politik, Wirtschaft und Güterbahn benötigen mehr Unterstützung, um besser miteinander kooperieren zu können. Die komplexe Vielschichtigkeit im SGV schreckt Verantwortliche ab, neue Wege der Transportlogistik zu wählen.

Ein Railcoach mit dem Fachwissen zum Schienengüterverkehr setzt genau an dieser Stelle an – quasi als Bindeglied, Kümmerer und Brückenbauer zwischen verladender Wirtschaft, Bahnen, Kommunen und Wirtschaftsförderern. Sie oder er hat das entsprechende Fach- und Branchenwissen, kennt die jeweiligen regionalen Bedingungen für „mehr Güter auf die Schiene“. Probleme, die sich vor Ort ergeben, können vor Ort gelöst werden.

Das komplexe Know-how in der Bahnlogistik sollen politische Entscheider, Firmen und Kommunen nutzen, wie es im Straßenbau oder bei der Entwicklung von Gewerbe-/ Industriegebiete bereits Gang



EIN GÜTERZUG = 52 LKW-FAHRTEN

CO_2-Reduzierung geht nur mit der Bahn – investiert JETZT in den Schienengüterverkehr!

und Gäbe ist. Ob für fachliche Beratungen und den Bau/die Wiederinbetriebnahme von Gleisanschlüssen. Oder auch, um stillgelegte Schienenstrecken oder Haltepunkte zu reaktivieren, die es in den letzten Jahrzehnten zu Hauf gab und die auf straßenbediente Logistik umgestiegen sind.

Gerade für (finanzklamme) Kommunen könnte das Wissen über Förderprojekte auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene zum Ausbau des Schienengüterverkehrs nützlich sein. Nämlich dann, wenn die Railcoaches in Siedlungsgebieten die Nutzung des gewerblichen und industriellen Schienenverkehrs voranbringen. Damit ergeben sich – so der Plan – bessere Angebote im SGV, die für die Zukunftsfähigkeit der Kommune oder Region sorgen. Auf EU-Ebene und laut Bundesregierung sind die Ziele der Transportverlagerung auf die Schiene enorm hoch, dies klappt nur mit den Railcoaches und deren Fachwissen.

Idee findet Anklang in der Politik

„Wir haben keine Zeit mehr zu warten, zu reden und zu zaudern“, stellt Jörg Hensel klar. Der GBR-Vorsitzende der DB Cargo hat bereits im ersten Schritt alle Verantwortlichen und Entscheidungsträger*innen (Bürgermeister*innen) von 50 der größten Städte in unserem Land informiert. Angeschrieben wurden alle verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen (außer der AfD) in den Bundesländern sowie die Verkehrsminister*innen. Ergebnis bis jetzt: Das Konzept des Railcoaches findet sehr große Zustimmung.

Wie und unter welchen Gegebenheiten der erforderliche Informationsaustausch sichergestellt wird, ist der nächste Schritt für die Umsetzung des Konzeptes. „Hier haben wir einige Ideen bereits auf dem Gleis“, sagt Uli Schmidt, freigestelltes Mitglied des GBR Cargo. „Auch die nötigen Vorschläge für die Finanzierung der Railcoaches sind vorhanden, aber noch nicht in Reinform gegossen.“ Demnach wären grundsätzlich möglich:

- ein EU-Programm als Leuchtturmprojekt,
- Bundes- oder Landesprogramme zur Förderung des Schienenverkehrs,
- rein kommunale Finanzierung z. B. Stabsstellen zur Verkehrswende,
- Initiativen von Wirtschaftsverbänden,
- die Finanzierung über einen Förderverein.

Klimawandel bleibt eine Herausforderung

Die wohl größte Herausforderung für das 21. Jahrhundert ist die Klimawende. Den wesentlichen Teil bildet dabei der Verkehrssektor ab. Er wird in den nächsten Jahren ein steigendes Güteraufkommen verzeichnen und gleichzeitig mit der steigenden CO2-Bepreisung konfrontiert sein. Umso mehr wird es künftig auf den Transport mit der Schiene ankommen. Nur diese ist in der Lage, Waren klimaneutral und über weite und kurze Distanzen – grenzüberschreitend (national, wie international) – transportieren zu können.

Die Betriebsräte der EVG setzen sich seit vielen Jahren für den intensiven Austausch mit politischen Entscheidungsträgern ein. Dabei haben sichere und nachhaltige Arbeitsplätze mit guten und mitbestimmten Arbeitsbedingungen oberste Priorität. Darüber hinaus ist es ihnen enorm wichtig, der Schiene die verkehrspolitische Aufmerksamkeit zu verleihen, die hinsichtlich des Klimawandels notwendig ist. Mit dem Konzept „Railcoach“ haben die EVG-Interessenvertreter wieder dazu beigetragen. Welches ökologische Plus die Umwelt entlastet, wenn das Konzept greift, ist in seiner Dimension kaum vorstellbar.

Als einziges Unternehmen, das ein vollumfassendes Einzelwagensystem anbietet, holt DB Cargo schon heute mit 3600 Zügen täglich 60.000 Lkw von der Straße. Jedes Jahr werden dadurch 7 Millionen Tonnen CO2 eingespart. Das Dreifache an CO2-Minimierung wäre durchaus möglich, wenn es bis 2021 gelänge, bundesweit 40 Prozent der Transporte von Lkw auf die Schiene zu bringen. Denn: Güterzüge belasten unsere Umwelt mit rund 80 Prozent weniger Emissionen als Lkw.

Das Ziel ist klar: Mehr Güter auf die Schiene; für unsere Kolleginnen und Kollegen, die gesamte Sparte und für ein langfristig besseres Kima. Schließlich erspart ein Güterzug der Umwelt 52 vollbeladene LKW.

BETRIEBSLANDKARTE

Organisiertes Vorgehen = maximaler Erfolg

Ein weiteres Instrument gibt Betriebsgruppen die Möglichkeit, sich noch besser zu organisieren, zu planen und zu vernetzen. Neben den Tools Betriebslupe, Rollenbuch und Betriebskompass gibt es die Betriebslandkarte. Einfach und einfallsreich.

Hiermit haben wir ein Instrument, um alle Mitglieder in unserem Betrieb zu erreichen", sagt Thomas Heimbruch von der Betriebsgruppe Osnabrück, DB Netz AG. Mit der Betriebslandkarte lässt sich speziell die Arbeit von Betriebs- und Dienststellengruppen vor Ort individuell steuern, koordinieren und organisieren.

In den ersten zwei Online-Trainings konnten sich Kolleginnen und Kollegen aus den Betriebsgruppen der DB Regio-Netze und der NE-Bahnen vom schnell erkennbaren Nutzen der Betriebslandkarte und ihrer Handhabung überzeugen. So ging es auch Thomas Heimann. „Ich hatte mich angemeldet, weil das genau unser Thema in einem Flächenbetrieb wie unserem ist." Einige Mitglieder in seinem Betrieb hätte die Betriebsgruppe nicht direkt erreicht, was erst durch die Betriebslandkarte ersichtlich wurde. Thomas: „Wir hatten die einfach nicht auf dem Schirm. Jetzt haben wir es für alle gut sichtbar auf einer Karte."

Gleich aus 35 Betriebs- und Dienststellengruppen hatten sich Teilnehmer*innen dafür interessiert, wie sie Gewerkschaftsarbeit vor Ort systematischer und nachhaltiger gestalten können. Sprich: Es sollten alle Mitglieder damit erreicht werden, ohne einzelne zu „vergessen" oder zu „übersehen". Gerade bei versprengten Flächenbetrieben ist das eine große Herausforderung; ebenso oft in großen Bürogebäuden.

Im Mittelpunkt der Workshops stehen zwei Fragen, die die Betriebs- und Dienststellengruppen immer wieder vor Herausforderungen stellen:

1. Wie können wir unsere Botschaften mit einfachen Mitteln und wenig Aufwand an unsere Kolleg*innen wirkungsvoll weitergeben?

2. Wie kann ich klare Kommunikationswege innerhalb meiner Betriebs-/Dienststellengruppe aufbauen?

Mit der Betriebslandkarte werden künftig diese Fragen weitaus gezielter abgearbeitet werden können. Sie stellt quasi einen Einblick ins Innere einer Betriebs-/Dienststellengruppe her. Vorstellen kann man sie sich bildlich wie den Etagenplan eines Betriebes. Darin werden EVG-Mitglieder und andere Mitarbeitende eingetragen, um sie besser ansprechen zu können. Weitere Vorteile der Betriebslandkarte sind beispielsweise:

- **Systematische, aktive Mitgliederwerbung/-betreuung**
- **Mitgliederansprache in den unterschiedlichen Bereichen eines Betriebes**
- **Mitglieder und Betriebsgruppen näher zu bringen, zu vernetzen**
- **Eine Übersicht: wer sitzt/arbeitet wo, wie steht der/die zu uns?**

Immer wieder kommen in der alltäglichen Betriebs- und Dienststellengruppenarbeit die Mitglieder nicht weiter. Grund sind u. a. fehlende Antworten und Informationen auf wichtige Fragen zum Inneren der Mitgliederstruktur: Wer ist ein Katalysator für EVG-Inhalte? Wer ist ein Macher bei Aktionen? Wer ist ein guter Konfliktlöser? etc.

Die Betriebslandkarte reiht sich ein in die Instrumente zur wirkungsvollen Weiterentwicklung der Arbeit vor Ort. Neben den Herausforderungen des Alltags in Beruf und Familie ist sie ein attraktives Tool, Gewerkschaftsarbeit der EVG in allen Bereichen leichter zu steuern, Mitglieder besser einzubinden und unentschlossene Kolleginnen und Kollegen von unserer Mitmachgewerkschaft zu überzeugen. Denn auch hier gilt: Wir leben Gemeinschaft.

Thomas Heimann zeigt sich nach den Online-Trainings hoch motiviert. „Engagieren sollten sich alle, die Spaß an Ehrenamt und Gemeinschaft haben. Gerade die gelebte Gemeinschaft in der EVG ist mir wichtig, weil ich möchte, dass die Eisenbahn wieder eine große Familie wird."

»Es war gestern eine tolle Veranstaltung, macht weiter so.«
Uwe Birkelbach, DB Cargo, Frankfurt Main

»Es war super interessant und ihr habt uns gute Ideen an die Hand gegeben. Ich kann den Workshop nur weiterempfehlen!«
Nicole Groos, DB Netz, Hagen

»Man muss ja nicht alleine kämpfen. Danke für die tollen Ideen.«
Mario Secchi, DB Netz Nürnberg

NEUMITGLIEDERUMFRAGE

Mitmachen lohnt sich

Die Neumitgliederumfrage ist zu einem festen Bestandteil unseres Begrüßungsprozesses geworden. Jeweils im sechsten Monat der Mitgliedschaft werden unserer Neumitglieder eingeladen, an dieser Umfrage teilzunehmen. Die Ergebnisse fließen Stück für Stück in unsere Arbeit ein. In einer kleinen Serie stellen wir die Ergebnisse hier in der imtakt vor.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, sich bei Aktivitäten der EVG zu beteiligen. In der Neumitgliederumfrage haben wir konkret gefragt:

„Würdest du ...
... an Arbeitskampfmaßnahmen teilnehmen?“ 80 Prozent sagen ja oder ja, vielleicht
... die Neu-Mitgliederwerbung aktiv unterstützen?“ 75 Prozent sagen ja oder ja, vielleicht
... inhaltlichen Fachgruppen teilnehmen?“ 67 Prozent sagen ja oder ja, vielleicht
... in kontinuierlich in Betriebs-/Dienststellengruppen aktiv werden?“ 63 Prozent sagen ja oder ja, vielleicht

Aus diesen Antworten ergeben sich für uns als Mitmach-Gewerkschaft zwei Folgefragen: ***Wie überführen wir die Bereitschaft (ja) in konkretes Engagement? Neumitglieder, die erklärt haben, aktiv werden zu wollen, werden von ihrer/ihrem zuständige*n Gewerkschaftssekretär*in kurz nach der Umfrage persönlich kontaktiert. Gemeinsam werden die konkreten Möglichkeiten besprochen, wie das Engagement in der Praxis aussehen kann. Dabei stehen die persönlichen Interessensgebiete und Fähigkeiten klar im Fokus.***

Was müssen wir tun, damit aus dem „ja, vielleicht“ ein klares „ja“ wird? Die Gründe für das „Abwarten“ sind genau vielfältig wie unsere Mitglieder. Unsere neuen Mitglieder sagten am häufigsten, dass sie noch zu wenig Erfahrung mit der EVG gesammelt haben; den zeitlichen Aufwand für das Engagement noch nicht abschätzen können; mehr Informationen zu den Beteiligungsformen benötigen. Um hier die notwendigen Informationen bereitstellen, haben wir bspw. die bekannten Gewerkschaftsrezepte komplett überarbeitet und das Rollenbuch entwickelt. Darin bieten wir (nicht nur) neuen Mitgliedern einen ersten Überblick über die Mitmachmöglichkeiten in der EVG. Gleichzeitig nehmen wir auch Ängste, dass man seine gesamte Freizeit opfern müsste oder dass es nur hochpolitische Möglichkeiten des Engagements gibt. Nein, ganz im Gegenteil: Wir bieten unglaublich vielseitige Möglichkeiten es Mitmachens.

Der wichtigste Baustein ist auf jeden Fall der persönliche Kontakt zwischen unseren neuen Mitgliedern, die sich aktiv einbringen möchten und der/m zuständigen Gewerkschaftssekretär*in.

Du möchtest dich aktiv einbringen? Weißt aber noch nicht genau wie und wo? Dann melde dich bei uns: meo@evg-online.org – wir stellen dann den Kontakt zum/r zuständigen Gewerkschaftssekretär*in her.

> ***In der Neumitgliederumfrage hatte ich angegeben, dass ich aktiv werden möchte. Kurze Zeit später rief mich Garvin aus der EVG-Geschäftsstelle Köln an. Gemeinsam schauten wir, wo und wie ich mich engagieren kann. Was kann ich gut, worauf habe ich Lust. Jetzt beteilige ich mich aktiv an der Betriebsgruppenarbeit bei der HLB. Es lohnt sich auf jeden Fall.***
>
> Birgit Wessler, Zugbegleiterin bei der HLB und engagiertes EVG-Mitglied

Onlinetraining Themenkampf

Wie können wir bestehende Instrumente und Werkzeuge für die Mitgliederwerbung und -betreuung breiter bekannt und nutzbar machen? Damit befassten sich zwei Online-Trainings im April. 44 Kolleg*innen aus 29 Betriebsgruppen nahmen daran teil.

Gemeinsam wurden drei zentrale Punkte herausgearbeitet:

- Ein betriebliches Kommunikationsnetzwerk aufbauen. Die Verteilung von Informationen, am besten im persönlichen Gespräch, sollte auf mehrere Schultern verteilt werden. Hilfreich ist es, klare Kommunikationswege zu vereinbaren. Zum Beispiel: Jede*r Kolleg*in informiert drei weitere Kolleg*innen im direkten Umfeld, diese drei informieren wieder drei etc.
- Themen der Kolleg*innen zu den Themen der EVG machen. Welche Themen sind für die Kolleg*innen im Betrieb wichtig? Wie können wir diese Themen lösen? Wo bekommen wir Unterstützung?
- Instrumente wie die Betriebslandkarte nutzen. Sie bietet einen systematischen Überblick von der „Vogelperspektive“ bis zur Detailaufnahme und ermöglicht eine Betrachtung vom gesamten Betrieb bis zum einzelnen Arbeitsplatz. Wo sind welche Personengruppen beschäftigt? Wo arbeiten unsere Mitglieder? Wo haben wir Multiplikatoren? Wo sind unsere weißen Flecken? Mehr dazu auf Seite 28.

Gewünscht wurde die Entwicklung von weiteren Veranstaltungen zu Organizingthemen und BG-Arbeit im selben Format. Weitere Angebote hierzu wird es voraussichtlich im August und im Oktober geben.

WIR WÄHLEN GEMEINSCHAFT

„Jeder kann bei uns mitsprechen“

Im Zuge der Organwahlen werden derzeit auch die Ortsjugendleitungen neu gewählt. ***Sandra Becke und Kai Friedrich*** *sagen uns im Interview, was sie bewogen hat, als Doppelspitze Vorsitzende der OJL Rhein-Neckar in Mannheim zu werden.*

In den vergangenen 12 Monaten haben wir uns daran gewöhnt, online und virtuell miteinander zu sprechen. Und dennoch: eine Mitgliederversammlung per MS Teams – ist das noch ungewöhnlich, spannend? Wie fühlt sich sowas an?

Sandra: Es ist immer wieder ein neues Ereignis. Gerade bei der Wahl einer neuen OJL nehmen immer neue Mitglieder teil. Oftmals wissen viele noch nicht recht, was genau eine OJL ist und welche genauen Funktionen diese eigentlich ausführt. Viele neuen Mitglieder möchten sich auch von Anfang an direkt mit einbringen, das ist eine Sache, die wir gerne koordinieren und uns sehr über das Engagement freuen, doch alle ins Boot zu holen ist eine Herausforderung, aber für uns auch machbar. Ich denke, dass die Mitglieder einen guten Eindruck gewonnen haben, denn bei uns gilt: Jeder kann bei uns mitsprechen - das ist das allerwichtigste.

Kai: Ich persönlich finde Onlinemeetings nicht schlecht. Es geht schneller und oftmals spart man sich die Anreise, ebenfalls kann man von überall aus teilnehmen. Jedoch merkt man, das der persönliche Kontakt leidet. Nach der Sitzung legt jeder auf, normalerweise sitzt man noch lange zusammen und unterhält sich.

Ihr habt euch bewusst für die Doppelspitze entschieden – die Änderung der Satzung und der Jugendrichtlinie machen’s möglich. Warum habt ihr euch für diese Variante entschieden?

Sandra: Wir haben das bereits in der vorigen OJL vorbereitet und die beiden Möglichkeiten abgewogen, sind aber gemeinschaftlich zu dem Ergebnis gekommen, dass das definitiv Sinn hat. Wenn einer der beiden OJL eine Aufgabe zeitlich nicht bewältigen kann hat man immer noch einen Teamkollegen.

Kai: Da kann ich mich anschließen. Wir können so unsere Aufgaben besser verteilen.

Sandra: Das funktioniert aber auch nur dann gut, wenn beide Parteien gut miteinander auskommen.

Was ist eure Motivation, eine OJL zu leiten?

Sandra: Für mich persönlich bedeutet das hauptsächlich, die Gemeinschaft zu erhalten, die jungen Eisenbahner untereinander zu vernetzen. Kai z. B. habe ich über die OJL kennengelernt. Er ist Lokführer und hatte am Anfang seine eigene Vorstellung von Abläufen und Hintergründen von Fahrdienstleitern. Wir kamen bei einem Treffen der OJL ins Gespräch und somit konnte einige Arbeitsabläufe aufgezeigt und ausgetauscht werden.

Kai: Man knüpft Kontakte, die einem auch beruflich weiterhelfen. Man hat Ansprechpartner z. B. wenn es um Weiterbildungen geht, auch Tariffragen. Und was das Persönliche angeht: Ich habe einen praxisnahen Einblick in den Fahrdienst bekommen und weis wie dort gearbeitet wird, Sandra z. B. konnte ich auch zeigen, wie die Arbeit in einem Führerstand aussieht. Somit konnten wir beide mehr Verständnis für unsere Bereiche entwickeln. So ein Austausch ist für beide Seiten sehr vorteilhaft.

Was habt ihr als neue OJL-Vorsitzende nun vor?

Kai: Wir hoffen natürlich, dass wir bald auch wieder Veranstaltungen planen und ausführen können, bei denen wir den persönlichen Kontakt in den Vordergrund stellen können. Wir planen ein Diskobowling, aber wir wollen gemeinsam mit unserem Gewerkschaftssekretär mal ein Seminar machen, in dem wir uns mit den Tarifverträgen beschäftigen. Hauptsächlich geht es uns natürlich um Teambildung und den Austausch.

Sandra: Wir als OJL müssen uns auch besser kennenlernen, wir sind ja auch zum Teil neu. Und im Herbst wollen wir die neuen Auszubildenden begrüßen, da wissen wir natürlich noch nicht, wir es im September aussehen wird, das wird spannend. Und wichtig ist: Wir sind immer da, wenn jemand was braucht oder Fragen hat. Einfach Fragen!

WIR WÄHLEN GEMEINSCHAFT

Auch Senior*innen wählen ihre Gremien

*Turnusgemäß stehen auch für unsere Seniorinnen und Senioren im Jahr 2021 bei der EVG die Gremienwahlen an. Gewählt werden die Seniorenleitungen auf örtlicher Ebene (Ortsseniorenleitung – OSL) und auf Landesebene (Landesverband Senioren – LV S). Ebenfalls zu wählen sind die Mitglieder der Bundesseniorenleitung (BuSL) und die Vertreter*innen der Senior*innen im Bundesvorstand.*

Zu den Senior*innen zählen unsere Rentner*innen und Ruhestandsbeamt*innen, Mitglieder in der Freistellungsphase der Altersteilzeit sowie Hinterbliebene.

Seniorengremien fördern:

- die Solidarität und das Zusammengehörigkeitsgefühl untereinander und mit den im Berufsleben stehenden Mitgliedern;
- die gemeinsame Durchsetzung der Interessen von Senior*innen mit den zuständigen EVG-Gremien mit dem Ziel uneingeschränkter Teilhabe an der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung;
- die Vertretung und Durchsetzung der sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der Senior*innen in Zusammenarbeit mit den Gremien der EVG und des DGB;
- die Durchführung gewerkschaftlicher und insbesondere sozialpolitischer Bildungsarbeit, um auch Senior*innen in die Lage zu versetzen, ihre gewerkschaftlichen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Interessen innerhalb und außerhalb der EVG wirksam vertreten zu können;
- die Zusammenarbeit mit allen fortschrittlichen und demokratischen Kräften auf örtlicher, Landes- und Bundesebene.

Seniorengremien wirken darauf hin, dass

- sich die Renten und Pensionen an den steigenden Einkünften und den gestiegenen Lebenshaltungskosten orientieren;
- sich Senior*innen für die gewerkschaftlichen Aufgaben und Ziele verstärkt und stetig interessieren.

Die Senior*innen wählen auf einer Mitglieder- bzw. Delegiertenversammlung, die durch die Ortssenior*innenleitung bis zum Herbst dieses Jahres einberufen wird, die Ortsseniorenleitung. Delegierte werden auf Vorschlag der Mitglieder in Mitgliederteilversammlungen gewählt.

Die Ortsseniorenleitung hat die Aufgabe, den Zusammenhalt und die Kollegialität unter den Senior*innen zu pflegen und für diesen Personenkreis Veranstaltungen durchzuführen. Der Landesverband Senioren vertritt die Interessen der Senior*innen innerhalb der EVG auf Landes- und Bundesebene und in den zuständigen Seniorengremien des DGB.

Martin Burkert – im EVG-Vorstand für die Senior*innenarbeit verantwortlich – fasst zusammen: „Wir möchten für unsere Mitglieder in allen Orts- und Landesverbänden starke Seniorenleitungen aufstellen. Wir freuen uns über alle, die sich aktiv einbringen möchten und bedanken uns bei über 1.500 Mitgliedern, die in der jetzt zu Ende gehenden Legislaturperiode die gewerkschaftliche Seniorenarbeit mitgestaltet haben.“

WIR WÄHLEN GEMEINSCHAFT

Wer Lust hat, in dieser Gemeinschaft mitzuarbeiten, den bitten wir, sich bei seiner Seniorenleitung oder der zuständigen Geschäftsstelle zu melden. Mit allen Interessierten wird das weitere Vorgehen besprochen, aktuell eventuell noch digital oder per Telefon und hoffentlich bald auch wieder in Präsenz.

Durchsage

150 Jahre Bergbahnen in Europa. Und die EVG mittendrin.

Sie fahren im Allgäu, im bayerischen Oberland, zum „Top of Germany“ – der Zugspitze, in Thüringen und sogar in Berlin. Eine technische Entwicklung eines Schweizers sorgt noch heute dafür, dass Bahnen problemlos Berge bezwingen. Die älteste Personenseilschwebebahn fährt in Deutschland.

Als Weltsensation wird die erste Bergbahn, die Rigibahn nahe dem Vierwaldstättersee, gefeiert. Das gab es bis dahin noch nicht. Ein Zug, der dank eines Zahnstangensystems fast jede für die Technik erdenkliche Steigung schafft.

Noch drei Jahre zuvor hatten sich zwei Schweizer Träger gemüht, Queen Victoria in einer Sänfte auf den Rigi-Gipfel zu tragen. Immerhin gab es dafür sechs Goldstücke und vielleicht ein Lächeln der Monarchin. Wenig später, am 21. Mai 1871 konnte solche Aufgaben die Rigibahn übernehmen; die erste Berg-(Eisen)bahn im Bereich des heutigen Europas.

Sie gilt als Start der Zeitrechnung für die Entwicklung vieler Bahnstrecken ihrer Art. In Europa, aber auch über seine heutigen Grenzen hinaus sahen Tüftler eine Herausforderung darin, langgezogene Steigungen bis zu 25 Prozent mit der Bahn zu bewältigen. Eine der heute noch gängigsten Lösungen lag in einem Zahnstangensystem. Versuche mit ähnlichen Systemen gab es bereits zuvor in England, aber auch in den USA.
Die weltweit bekanntesten Zahnstangensysteme wurden allesamt in der Schweiz entwickelt. Verwendung finden sie natürlich in der Alpenrepublik. In Deutschland beispielsweise auch bei der der Bayerischen Zugspitzbahn, der Zahnradbahn Stuttgart und der Wendelsteinbahn.

Kurios: Die Zahnstangen der 8,6 Kilometer langen Rigibahn sind seit damals in Betrieb. Lockern sich mal Zähne, wird festgezogen oder nachgebessert. Mögen die Zahnstangen also noch lange halten. Ansonsten wäre eine 70 Kilometer lange Bahntrasse nötig, um die gut 1000 Meter Steigung zu überwinden. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen wäre wahrscheinlich nur schwer darstellbar; noch weniger das der darunter leidenden Bergidylle.

Über die Jahre haben sich für Bergbahnen auch andere Techniken bewährt. So verkehrt im Thüringer Wald die Oberweißbacher Bergbahn. Die Standseilbahn verkehrt an der Eisenbahnstrecke Rottenbach-Katzhütte im Schwarzatal. Unter Eisenbahnfreunden und -freundinnen kursiert sie schon lange als Geheimtip. Ihre enorme Bedeutung für die Region hatte diese Breitspurstrecke (1800 mm) dadurch gewonnen, dass es zusätzlich zum Personenwagen auch eine Güterbühne gab. Auf ihr konnten von der Talstrecke kommende, normalspurige Schienenfahrzeuge – quasi Huckepack – verladen und weiterbefördert werden.

Als 1920 endlich mit dem Bau begonnen wurde, gab es in der Schweiz bereits 50 Bergbahnen. Anders als dort, wurde die Oberweißbacher Bergbahn mit einer Seilkonstruktion betrieben. Bewegt sich der im Tal stehende Wagen bergwärts, wird der andere talwärts gezogen. In zwei Jahren feiert die Oberweißbacher Berg- und Schwarztalbahn ihr 100-jähriges Jubiläum.

Dieses Jubiläum hat die einzige Zahnradbahn der Britischen Inseln bereits hinter sich. In den Jahren 1894/96 wurde sie auf den höchsten Berg von Wales, den knapp über 1000 Meter hohen Berg Snowdon gebaut. Technische Kletterhilfe gibt es von einem Schweizer Zahnstangen-Patent, welches ebenfalls bis heute intakt ist. Heute wird die kleine, privatbetriebene Attraktion von Eisenbahnfans weltweit als Pflichtbesuch angepriesen.

Im Laufe der Zeit wurden auch andere Antriebe für Beförderungsmöglichkeiten in den Bergen erfunden. Die älteste Seilschwebebahn der Welt ist die Predigtstuhlbahn in Bad Reichenhall. Die Grand Dame der Alpen aus dem Jahr 1926/27 ist immer noch im Original erhalten. Entstanden war sie im Auftrag eines deutschen Hoteliers. Ein Italiener hatte sie geplant und gebaut. Die deutsch-italienische Kooperation funktioniert noch heute. Im Sommer 1928 konnte der Fahrbetrieb aufgenommen werden. Schon damals wurde sie

Die Kampenwandseilbahn (li.) und die Bayerische Zugspitzbahn.

weltweit gerühmt für Geschwindigkeit, Lautlosigkeit und Sicherheit.

Zwei fast gleiche Kopien der Predigtstuhlbahn nahmen nur wenige Jahre später ihre Arbeit in Spanien auf. Eine Seilschwebebahn führt zum 720 Meter hoch gelegenen Kloster Montserrat nahe Barcelona; die andere ist die Hafenseilbahn in Barcelona. Beide Bahnen sind ebenfalls noch in Betrieb.

Alle hier genannten Technikwunder können selbstverständlich nur Beispiele in Vertretung vieler anderen ähnlicher Bauwerke sein. Wir können sie hier nicht alle beschreiben. Allein in Deutschland gibt es etliche, teils immer noch funktionierende, historische Berg- und Seilbahnen. Aber auch die Zukunft lässt bereits grüßen. So unter anderem bei der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG. Hier treffen nostalgische Zahnradbahn von 1930 und Seilbahntechnik der Superlative aus 2017 auf einander.

Unsere Gewerkschaft vertritt Beschäftigte bei einer Vielzahl der bundesweit vielen kleinen und größeren Berg- und Seilbahnen. Beispielsweise bei der genannten Zugspitz-, der Fellhorn-, der Nebelhorn- oder der Wendelsteinbahn. Aktive EVG-Mitglieder gibt es ebenso bei der Karwendel-, der Tegelberg, der Söllereck- und auch der Kampenwandseilbahn, um exemplarisch einige Betriebe zu nennen. „Die Bergbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehre in unserem Land und ein Wirtschaftsfaktor für die jeweiligen Regionen“, sagt Michael Ferber, zuständiger, betreuender EVG-Gewerkschaftssekretär in Bayern. Zwar gebe es sie überwiegend in den Alpen. „Aber auch die Kolleginnen und Kollegen solcher Betriebe im Harz, Thüringen, Sachsen oder auch im Sauerland vergisst die EVG nicht.“

In vielen Betrieben haben die Kolleginnen und Kollegen massive Ängste um ihre Arbeitsplätze. Zum einen bedingt durch die Pandemie, aber auch durch den Klimawandel. „Mittlerweile ist für viele Regionen und dort ansässige Betriebe der Sommertourismus weitaus wichtiger geworden, als der Wintertourismus“, zitiert Ferber eine Studie des Deutschen Alpenvereins DAV. Demnach sei ein Skibetrieb in wenigen Jahren nur noch in wenigen, vereinzelten Regionen unseres Landes möglich.

Um so bedeutender ist die Arbeit der Betriebsgruppen. Dort, wo Beschäftigte in der EVG organisiert sind, können die Kolleginnen und Kollegen auf die Hilfe unserer Gewerkschaft bauen. Wir wollen niemanden vergessen und keinem das Gefühl geben, „verloren zu sein“. Je größer die Gemeinschaft, desto stärker unser Durchsetzungsvermögen. Wir leben Gemeinschaft. Das werden wir auch bei den Berg- und Seilbahnen zeigen. Noch in diesem Jahr werden wir als EVG die Lage bei den Berg- und Seilbahnen bewerten, um über unsere Forderungen in der anstehenden Tarifrunde zu beraten.

Gemeinschaft leben.
Gemeinsam mehr erreichen!

150 Jahre Seil- und Bergbahnen in Europa sind eigentlich ein erfreuliches Thema. Überschattet wird dieses Jubiläum von dem schweren Seilbahn-Unglück in Norditalien, bei dem 14 Menschen starben. Die EVG ist in Gedanken bei den Angehörigen. Wir hoffen, dass die Ursachen des Unglücks bald aufgeklärt werden.

EVG

Eine Gemeinschaft, die stark macht

Du willst ein Mitglied unserer Gemeinschaft werden? Das geht ganz einfach – kurz die Beitrittserklärung ausfüllen, abschicken und von den vielen Vorteilen profitieren. Als Mitglied der EVG hast Du eine stärkere Position im Arbeitsleben. Du bekommst Rechtsschutz, gute Tarifverträge, Unterstützung und Beratung zu Arbeits- und Sozialrecht etc. Du kannst an Seminaren teilnehmen und bekommst exklusiv das Magazin ***imtakt***. Auch im Internet kannst Du die Beitrittserklärung herunterladen: auf ***www.evg-online.org***.
Wir freuen uns auf Dich!

Beitritts- / Übertrittserklärung

Mit Wirkung vom _____ erkläre ich hiermit meinen Beitritt / Übertritt zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung der EVG an.

Der Beitrag beträgt 1,0 Prozent vom Bruttoeinkommen. Für Rentner/-innen und Ruhestandsbeamtinnen/-beamte ohne Arbeitseinkommen und Arbeitslose/Erwerbslose 0,7 Prozent. Nachwuchskräfte zahlen von ihrem Einkommen 0,5 Prozent. Gewünscht wird die Beitragszahlung im Lastschrifteinzug.

Für die Teilnahme an der Familien-Rechtsschutzversicherung wird ein Betrag in Höhe von 0,1 Prozent vom satzungsgemäßen Bruttoeinkommen erhoben. Für Nachwuchskräfte, arbeits- sowie erwerbslose Mitglieder und Mitglieder mit Mindestbeitrag ist die Familien-Rechtsschutzversicherung im Mitgliedsbeitrag gemäß § 8 enthalten.

☐ Ich verzichte auf den Privat-/Familien- und Wohnungs-Rechtsschutz nach § 11 der EVG-Satzung.

Ich willige ein, dass meine persönlichen Daten im Rahmen der Zweckbestimmung des Mitgliedsverhältnisses elektronisch verarbeitet, genutzt und ggf. an Dritte (z.B. zum Zeitungsversand, für die Vermittlung von Versicherungsleistungen etc) weitergegeben werden. Ergänzend gelten die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der jeweiligen Fassung.

PERSÖNLICHE ANGABEN

☐ HERR* ☐ FRAU*

NAME / VORNAME

STRASSE / HAUSNUMMER

PLZ / WOHNORT

TELEFONNUMMER (FREIWILLIGE ANGABE)

E-MAIL (FREIWILLIGE ANGABE)

GEBURTSTAG

STAATSANGEHÖRIGKEIT

ÜBERTRITT VON: | MITGLIED SEIT:

BERUFLICHE ANGABEN

ARBEITGEBER

BETRIEB / DIENSTSTELLE

BESCHÄFTIGUNGSBEGINN | AUSBILDUNGSENDE

DIENSTBEZ. / TÄTIGKEIT

☐ ARBEITNEHMER* ☐ BEAMTE* ☐ RUHESTANDSBEAMTE*

☐ RENTNER* ☐ AUSZUBILDENDE* ☐ DUAL-STUDIERENDE*

EINGRUPPIERUNG (BITTE UNBEDINGT ANGEBEN)

ENTGELT- / TARIFGRUPPE | TARIFSTUFE | STD. / WOCHE

EINSTUFUNGSDATUM | DIFF-Z (EHEM. ZÜ / pEinfZ) | ZÜG / ZÜL

☐ VOLLZEIT* ☐ TEILZEIT*: ___ %

MONATLICHES BRUTTOEINKOMMEN: EURO

NUR FÜR BEAMTE / ANGESTELLTE (BEV)

BESOLDUNGSGR: VERGÜTUNGSGR.

☐ LEDIG (ohne Familienzuschlag)* ☐ VERHEIRATET*

UNTERSCHRIFT (VORNAME UND NAME)

NAME WERBER(IN) / MITGLIEDS-NR.

SEPA-LASTSCHRIFTMANDAT:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE87EVG00000123242
Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

Ich ermächtige die EVG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der EVG auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Mit einer Ankündigungsfrist von einem Tag vor Abbuchungstermin bin ich einverstanden. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN DE

BIC

KREDITINSTITUT

ZUM MITGLIED ABWEICHENDER KONTOINHABER

NAME / VORNAME (KONTOINHABER)

STRASSE / HAUSNUMMER

PLZ / WOHNORT

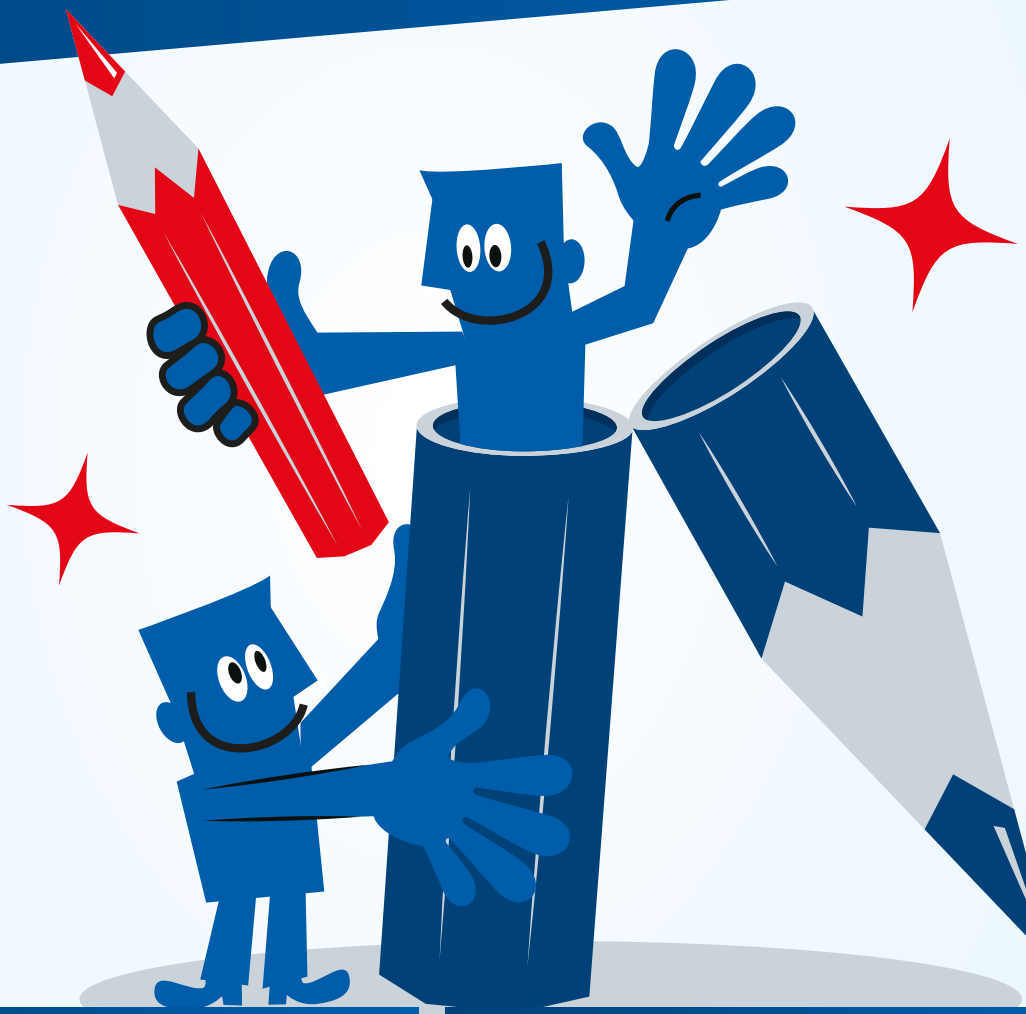
DATUM, ORT UND UNTERSCHRIFT (VORNAME UND NAME)

EVG Zentrale Berlin – Zentraler Mitgliederservice
Reinhardtstr. 23, 10117 Berlin
Tel.: (0 30) 42439046 – Fax: (0 30) 42439041
mitgliederservice@evg-online.org – Internet: www.evg-online.org

**Zutreffendes bitte ankreuzen.*

WERDE TEIL UNSERER **EVG-GESCHICHTE!**

WIR WOLLEN DEIN THEMA!



Die *imtakt* ist Informationsbörse für über 180.000 Angestellte und Beamte im Verkehrswesen. Neben tarif- und sozialpolitischen Themen werden dort auch alle wichtigen politischen Themen insbesondere zur Verkehrsbranche behandelt.
Die *imtakt* lebt aber erst recht von den Geschichten, Hinweisen und Vorschlägen aller EVG-Mitglieder, also auch von dir.

Du hast etwas zu erzählen, willst auf Missstände hinweisen oder dir liegt ein Thema besonders am Herzen? Die Redaktion der *imtakt* hat immer ein offenes Ohr für dich. Werde Teil unserer EVG-Geschichte.

Wir freuen uns auf deine Nachricht per E-Mail an: redaktion@evg-online.org

Rätsel

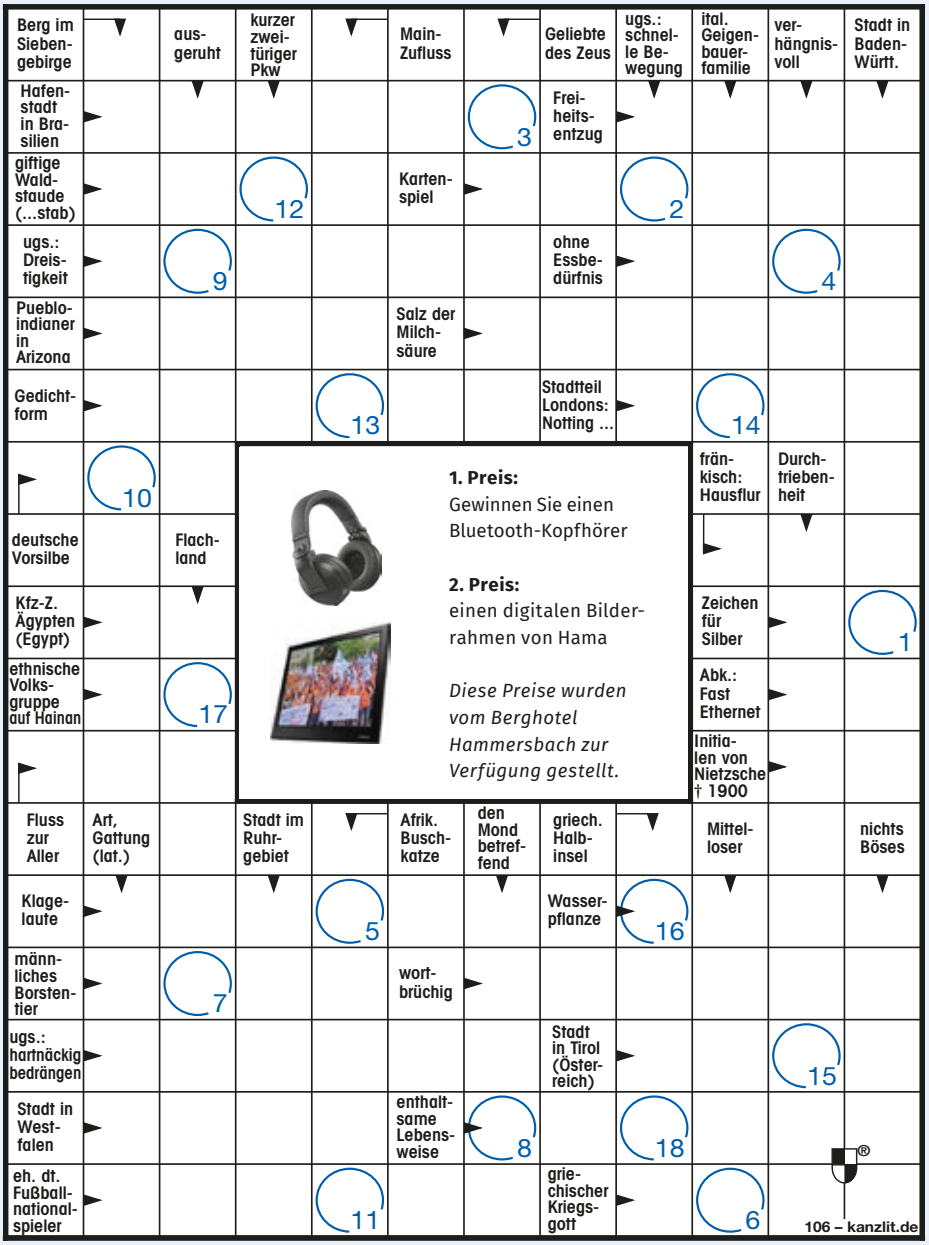
Alle Einsendungen mit dem richtigen Lösungswort nehmen an der Verlosung teil. Bei Posteinsendungen bitte auf die ausreichende Frankierung achten! Einsendeschluss ist der **28. Juni 2021**
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der EVG und ihrer Gesellschaften können nicht teilnehmen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt und sind mit der Veröffentlichung ihrer Namen und Wohnorte einverstanden. Die Preise werden Ihnen zugesandt.

Einsendungen an:
EVG
Redaktion imtakt
Reinhardtstraße 23
10117 Berlin
oder per E-Mail an
raetsel@evg-online.org

Viel Spaß beim Lösen des Rätsels und Glück bei der Verlosung.

Gewinner der imtakt 4/2021:
1. Preis: Berthold Müller, Dipperz
2. Preis: Rolf-Werner Golly, Karlsruhe

Herzlichen Glückwunsch!



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

SENTIDO
ZUGSPITZE
BERGHOTEL HAMMERSBACH

Sudoku

	4					6		2
5			4			7	1	
				9	7		5	
		1		2				7
	8			7			3	
4				3		2		
	1		3	6				
	9	3			5			6
6		5					8	

Bei diesem Sudoku müssen die Zahlen von 1 bis 9 so in die leeren Felder eingetragen werden, dass sie in jeder Spalte, in jeder Zeile und in jedem 3x3-Feld nur einmal vorkommen.

Viel Spaß!

Auflösung Kreuzworträtsel 4/2021

(1-18) Vergabemindestlohn

In der Juli-*imtakt*

...beleuchten wir noch einmal ausführlich das Betriebsrätemodernisierungsgesetz. Was bringt es den betrieblichen Interessenvertreter*innen? Klar wird schon: Der Gesetzgeber hätte aus unserer Sicht mehr Mut beweisen können.

...werfen wir einen Blick in den Führerstand der Zukunft. Er soll Lokführer*innen noch mehr in Sachen Sicherheit, Funktion und Pünktlichkeit unterstützen; sie aber nicht abschaffen. Wir durften erste Ergebnisse des Projektes sehen. Begleitet wird es von der Zentralen Fachgruppe Lokfahrdienst der EVG.

...fragen wir, was das Urteil des Bundesfinanzhofes zur Rentenbesteuerung konkret bedeutet. Das höchste deutsche Finanzgericht hatte eine Klage gegen die Doppelbesteuerung von Arbeitseinkommen und Alterseinkünften entschieden.

IMPRESSUM

imtakt
Magazin der EVG
ISSN 1863-8031

Herausgeber:
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Klaus-Dieter Hommel (Vorsitzender)

Redaktion
Chefredakteur: Oliver Kaufhold
Uwe Reitz, Axel Murre, Jens Grocholl

Verlag, Produktion und Gestaltung
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstraße 23
10117 Berlin

EVG vor Ort
Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen, Niedersachsen:
Klaus Wolfrum-Petersen
Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern:
Regina Müller
Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt:
Redaktionsteam Südost
Bayern:
Sebastian Henn
Baden-Württemberg:
Jeffrey Harm
Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland:
Martin Benner
Nordrhein-Westfalen:
Christian Drelmann

Anschrift
EVG-Zentrale Berlin
Bereich Kommunikation
Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin

Redaktion imtakt
redaktion@evg-online.org
www.evg-online.org
www.facebook.com/DeineEVG
www.twitter.com/DeineEVG

Anzeigenverwaltung
EVG
Bereich Kommunikation
axel.murre@evg-online.org

Druck
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, 34121 Kassel

imtakt erscheint zehn Mal im Jahr. Für Mitglieder ist der Bezugspreis durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 17. Mai 2021

Nächster Erscheinungstermin: Juli 2021

Anzeige

GUV FAKULTA

Fonds soziale Sicherung

Jetzt **Mitglied** werden

Die Unterstützungseinrichtung der DGB-Gewerkschaften mit den **10 Topleistungen**

- **EVG-Mitglied?**
- **Förderberechtigt beim Fonds soziale Sicherung? ***

Alle EVG-Mitglieder, die förderberechtigt durch den Fonds soziale Sicherung* sind, sind automatisch bei der GUV/FAKULTA abgesichert.

Und das ganz kostenlos!

Schutz und **Hilfe** als Beispiel

© Adobe Stock / zhu difeng

Wagenmeister H. führte eine Qualitätskontrolle durch. Durch Unachtsamkeit verlegte er dabei sein Dateneingabegerät. Sein Arbeitgeber forderte die gesamte Summe in Höhe von 645 Euro zurück.

Die GUV/FAKULTA unterstützte den Kollegen mit 594 Euro Schadenersatzbeihilfe.

* Förderung durch den Fonds soziale Sicherung erhalten Mitglieder der EVG, die in einem Unternehmen beschäftigt sind, das unter den Anwendungsbereich des „Sozial-Sicherungs-Tarifvertrags" fällt.

@guvfakulta

www.guv-fakulta.de
Schau doch einfach mal bei uns vorbei.

SchienenJobs.de

Das Karriereportal für Bahnberufe

Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir

Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:

Allianz pro Schiene

index

Unterstützt durch:

DB

DEVK

BAHNBKK

NETINERA
EIN UNTERNEHMEN DER FS-GRUPPE

AVG

EVG

NEB
Niederbarnimer Eisenbahn AG
NIEDERBARNIMER EISENBAHN

VDV Die Verkehrsunternehmen

DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

transdev
the mobility company