

Eigenständiger Tarifvertrag:

Europäischer Arbeitsmarkt für Lokführer

Europäischer Lokführerschein verändert nicht nur den Bahnverkehr

➤ „Es wird ein europäischer Arbeitsmarkt für Lokführer entstehen“, sagte der Abgeordnete des Europaparlaments Georg Jarzembowski (CDU). Mitten in der Tarifaueinandersetzung, die die Lokführergewerkschaft GDL um einen eigenständigen Tarifvertrag mit der DB führt, veröffentlichte die Transnet-Zeitschrift „Inform“ unter diesem Titel ein Interview mit dem Verkehrsexperten.



Foto: ALE

Europäischer Arbeitsmarkt für Lokführer: Auch der TGV macht an der Grenze nicht mehr Halt.

Freie Fahrt durch Europa

„Freie Fahrt durch Europa gibt es bisher nur auf der Straße und in der Luft. Das europäische Eisenbahnnetz hingegen gleicht einem Teppich aus 25 Flickern. Damit die Bahn nicht auf der Strecke bleibt, hat das Europäische Parlament die Weichen gestellt für eine europäische Bahnpolitik im Interesse der Fahrgäste.“ So beschrieb der Europa-Abgeordnete Michael Cramer (SPD) die Lage. Nach langwierigen Vorbereitungen hatte das Europaparlament in Straßburg grünes Licht für die Einführung gegeben, die im sogenannten „3. Eisenbahnpaket“ zusammen mit der Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr, europaweiten Fahrgastrechten und Grundsätzen zur Fahrradbeförderung enthalten ist.

Der Weg dorthin war nicht einfach. „Wir müssen die traditionelle Eisenbahn ein bisschen aufmischen“, sagte Jarzembowski dem Westdeutschen Rundfunk. Denn EU-Kommission und Europäisches Parlament haben ein ehrgeiziges Ziel: Sie wollen einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt.

Die Deutsche Ratspräsidentschaft hatte das 3. Eisenbahnpaket im ersten Halbjahr 2007 entscheidend vorangebracht. Am 25. September 2007 wurde es endgültig vom Europaparlament beschlossen und

tritt zwei Jahre später, also Ende 2009, in Kraft.

Mindestqualifikationen festgelegt

Der Europäische Lokführerschein ist eine Zusatzlizenz zum nationalen Lokführerschein. Die EU-Richtlinie legt Mindestanforderungen fest, die für die Qualifikation und Zertifizierung der Lokführer für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Die von einem Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis wird von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt. Lokführer müssen mindestens 20 Jahre alt sein und eine neunjährige Schulausbildung nachweisen. Der Führerschein wird nur für die Infrastrukturen ausgestellt, für die Sprachkenntnisse nachgewiesen werden. Diese müssen den Lokführer befähigen, sich im Routinebetrieb und in Notsituationen mit den nationalen Fahrdienstleitern zu verständigen.

Europäischer Arbeitsmarkt ...

Zu den Bedingungen, unter denen der europäische Arbeitsmarkt für Lokführer funktionieren wird, äußerte sich Jarzembowski nicht näher. Die Öffnung der nationalen Schienennetze wird aber dazu führen, dass nationale Lokführer von international

agierenden Unternehmen mit der Europalizenz ausgestattet werden. Da die Sozialbedingungen europaweit noch nicht harmonisiert wurden, besteht die Gefahr, dass Lokführer zu völlig unterschiedlichen Bedingungen auf der gleichen Strecke unterwegs sind. Schon heute gibt es dramatische Einkommensunterschiede, beispielsweise zwischen den deutschen und den französischen Lokführern, die zwischen Paris, Frankfurt und Stuttgart Hochgeschwindigkeitszüge fahren.

... und europäische Gewerkschaft

Deshalb rücken auch die Gewerkschaften der Eisenbahner zusammen. Die Gewerkschaften Transnet und GDBA arbeiten beispielsweise in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation mit über 200 anderen nationalen Gewerkschaften des gesamten Transportbereichs aller Verkehrsträger zusammen. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer war bereits 1988 Gründungsmitglied der Vereinigung „Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas“ (ALE), zu der mittlerweile 15 europäische Lokführergewerkschaften gehören. Eine selbstständige Lokführergewerkschaft ist also keineswegs ein deutsches Phänomen, sondern europäische Normalität.