

Autor: PETER BERGER

Ausgabe: Kölner Stadt-Anzeiger Köln,
Hauptausgabe

Seite: 8

Bahn muss Lokführer loswerden

NAHVERKEHR DB Regio empfiehlt Mitarbeitern den Wechsel zur privaten Konkurrenz**VON PETER BERGER**

Düsseldorf. Die Lokführer und Zugbeleiter der Deutschen Bahn in NRW fahren in eine ungewisse Zukunft. Weil DB Regio NRW im vergangenen Jahr beim Großauftrag für den Betrieb des Rhein-Ruhr-Express ab Dezember 2018 nicht zum Zug gekommen ist, stehen bis zu 750 Jobs auf der Kippe. Anfang Januar haben alle 4000 Mitarbeiter von DB Regio in NRW Post von der Geschäftsleitung bekommen. In dem Schreiben wird ihnen ein Wechsel zu Abellio Rail NRW und National Express nahegelegt, den künftigen Betreibern der neuen Linien. Bei der Deutschen Bahn gibt es zwar eine Beschäftigungsgarantie. Sie garantiert aber keinen Job in NRW.

National Express betreibt seit Dezember 2015 schon zwei Linien in NRW, den Regionalexpress 7 zwischen Krefeld und Rheine und die Regionalbahn 48 zwischen Bonn und Wuppertal. Abellio fährt fünf Linien im Ruhrgebiet und im Bergischen Land. Im Dezember 2016 werden zwei am Niederrhein hinzukommen. Der Anteil der DB Regio am Nahverkehr wird von derzeit knapp 70 Prozent ab 2018 auf unter 50 Prozent sinken.

Die Bahn hat nach eigenen Angaben mit Abellio bereits eine Erklärung unterzeichnet, in der geregelt ist, "unter welchen Bedingungen ein Wechsel zum neuen Betreiber stattfinden kann". So heißt es in dem Schreiben, das dem "Kölner Stadt-Anzeiger" vorliegt. Und weiter: "Zwei der wichtigsten Punkte möchten wir an dieser Stelle erwähnen: Sie werden nachher das gleiche Geld wie vorher bekommen, und Sie haben im ersten halben Jahr die Möglichkeit, zur DB Regio zurückzukehren, wenn Sie dies wünschen." Eine vergleichbare Regelung strebe man auch mit National Express an.

Die Geschäftsführung von DB Regio unter Leitung von Heinrich Brüggemann

spart in dem Brief an die Mitarbeiter nicht mit Selbstkritik. Der Verlust des RRX-Verkehrs "kostet uns ab Ende 2018 sehr viel Geld und sehr viel Sichtbarkeit im Markt. Und er kostet sehr viele Arbeitsplätze. Er zeigt uns aber auch deutlicher als je zuvor, dass wir nicht mehr so weitermachen können wie bisher." Wie der Wechsel von DB-Mitarbeitern zu Abellio organisiert werden könnte, soll am 24. Februar bei einem Termin mit Landesverkehrsminister Michael Groschek (SPD) besprochen werden.

Immerhin sei es gelungen, mit dem Konkurrenten National Express Wartungsverträge für deren 35 Talent-Züge abzuschließen. "Es ist noch nicht lange her, da wäre ein solches Modell in unserem Konzern undenkbar gewesen", heißt es in dem Brief. "Jetzt machen wir das Geschäft da, wo der Markt es abfragt." Gleiches gelte für die Instandhaltung von 50 Zügen des S-Bahnnetzes Rhein-Ruhr bis 2035. Brüggemann bezeichnet den Gewinn dieser Ausschreibung "als einen Etappensieg" im Wettbewerb um den Betrieb der S-Bahn Rhein-Ruhr ab Dezember 2019. Dieser wird aber in zwei Teile geteilt ausgeschrieben. Dabei kann die DB Regio maximal eine gewinnen und wird also in jedem Fall weniger fahren als bisher.

Aus Sicht der Gewerkschaft der Lokführer (GDL) hat die DB in NRW zu spät auf den "Wandel im Markt reagiert", sagt GDL-Landeschef Sven Schmitte. Die Ausschreibungen seien nicht durch ein Lohndumping der Konkurrenz verloren gegangen. Ausschlaggebend seien überhöhte Verwaltungskosten und die vielen internen Regeln wie der zwanghafte Einkauf von Energie innerhalb des Bahn-Konzerns gewesen. "Die DB hat verlangt, dass sich die Ausschreibung der Zweckverbände den Strukturen des DB-Konzerns anzupassen hat, wohl wissend, dass mit den bestehenden Konzern-Vorgaben nichts

zu gewinnen ist", so Schmitte.

Mit National Express hat die GDL laut Schmitte bereits einen Tarifvertrag abgeschlossen, der den Lokführern einen Wechsel zu gleichen Konditionen ermöglichen. "Bei Abellio ist das noch nicht gelungen." Abellio ist bisher alleiniger Tarifpartner der Konkurrenz-Gewerkschaft EVG.

"Die Stimmung ist extrem schlecht", sagt ein Lokführer, der seit Jahren für DB Regio in NRW fährt. "Wir arbeiten am Limit. Jede Krankmeldung reißt eine Lücke, die kaum zu schließen ist." Und jetzt komme die Verunsicherung hinzu. Bundesweit würden zwar Lokführer gesucht. "Das hilft uns in NRW aber nicht weiter."

Fünf RRX-Linien gehen ab 2018 gestaffelt in Betrieb

Der Vorlaufbetrieb des RRX beginnt im Dezember 2018 mit dem **RE 11** Düsseldorf-Essen-Dortmund-Hamm-Paderborn-Kassel. Im Juni 2019 folgt der **RE 5** Koblenz-Köln-Düsseldorf-Wesel, im Dezember 2019 der **RE 6** Flughafen Köln/Bonn-Düsseldorf-Essen-Dortmund-Hamm-Bielefeld-Minden. Im Juni 2020 startet der **RE 1** Aachen-Köln-Düsseldorf-Essen-Dortmund-Hamm. Im Dezember 2020 folgt der **RE 4** Aachen-Düsseldorf-Hagen-Dortmund.

Abellio Rail NRW übernimmt den Betrieb der Linien 1 und 11, National Express die Linien 4, 5 und 6. Der Auftrag umfasst 14,6 Millionen Zugkilometer im Jahr und ist damit der größte jemals vergebene Einzelauftrag in Nordrhein-Westfalen. Das Vertragsvolumen ohne Fahrzeuge dürfte bei rund zwei Milliarden Euro liegen. 82 neue Züge werden von Siemens gebaut und ab Mitte 2018 ausgeliefert. Dieser Auftrag umfasst 1,7 Milliarden Euro. (pb) Dieser Verlust kostet uns ab Ende 2018 sehr viel Geld und sehr viele Arbeitsplätze Heinrich Brüggemann, DB Regio

Abbildung: Ab 2018 hat die Deutsche Bahn in NRW zu viel Personal. Foto: dpa**Urheberinformation:** (c) M.DuMont Schauberg