

150 Jahre GDL (Teil 16)

Zwischen Ölpreiskrise und Elektrifizierung – die GDL in den 70er-Jahren

Mit dem Ende der 60er-Jahre begann ein neues Jahrzehnt, welches zunächst ein Ende der wirtschaftlichen Aufschwungphase Deutschlands mit sich brachte. Die Große Koalition wurde 1969 abgelöst und Willy Brandt wurde Bundeskanzler einer sozialliberalen Regierung. Die Aufbruchsstimmung der letzten Jahre erhielt mit der ersten Ölpreiskrise 1973 einen kräftigen Rückschlag und zog 1975 das zweite negative Wirtschaftswachstum in der Geschichte der Bundesrepublik nach sich. Auch die Deutsche Bundesbahn sah sich vielen strukturellen Neuerungen ausgesetzt und mit ihr die Lokomotivführer.

„Leber-Plan“ und „Bahn der Zukunft“

Nach der Liberalisierungsphase zeichnete sich bereits in den späten 60er-Jahren ein Wandel ab, der auf konzeptionelle Entscheidungen in der Bahnpolitik abzielte. Dazu trugen auch der „Leber-Plan“ (1968 bis 1972) und die Vorbereitung auf den Bundesverkehrswegeplan bei. Das neue verkehrspolitische Programm des Bundesverkehrsministers Georg Leber umfasste Ansätze für eine umfassende Modernisierung, Reorganisation, Automatisierung und Rationalisierung der Bundesbahn und wurde stark in der Öffentlichkeit diskutiert. Das Verkehrsmittel Bahn sollte in Hinblick auf volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Umweltschutz gesichert werden. Dazu wurde – wie noch heute – die Axt angelegt. So sollten 82000 Bedienstete und 6500 Kilometer unrentabler Strecken abgebaut werden. Allerdings wurden auch eine Erhöhung des Leistungsangebotes sowie ein Investitionsvolumen von 12,5 Milliarden DM in Aussicht gestellt. Die GDL begrüßte zwar den Versuch, die Verkehrssysteme zu analysieren



Foto: Klaus Mimiwolf, Lizenz: CC BY-SA 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en>)

Mit der Einführung des Intercity am 26. September 1971 brach eine neue Ära für die Bundesbahn an. Ursprünglich richtete sich das Angebot an Geschäftsreisende und wurde 1979 für eine zweite Wagenklasse geöffnet. Von Bedeutung für das IC-Netz waren ein Taktfahrplan, regelmäßige Systemhalte und bahnsteiggleiche Anschlüsse, wenn möglich.

und daraus Konsequenzen zu ziehen, allerdings die richtigen. Sie lehnte nämlich den drastischen Personalabbau strikt ab. Mit dem „Verkehrsbericht von 1970“ sollte die Bundesbahn zur „Eisenbahn der Zukunft“ gewandelt werden. Zur Umsetzung sollten die Kapitalstruktur bereinigt werden, die Schienenwege ausgebaut und das Intercity-Netz eingeführt werden. Bei dem anschließenden „Hearing“ zum Verkehrsbericht vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages erläuterte die GDL ihren Standpunkt: Sie forderte freiere Gestaltungsmöglichkeiten des Verkehrs und des Systems Schiene im Besonderen und wies deutlich auf die zunehmende Verschuldung der Bundesbahn und die dadurch steigenden Zinsbelastung hin. Diese wurde auch in der Generalversammlung 1971 deutlich, in der die GDL ihre Standpunkte klar formulierte und auch veröffentlichte. Sie forderte eine größere politische Unterstützung der Bahn und besse-

re Konzepte zur Entschuldung. Trotz der wechselnden politischen Programme und der finanziellen Probleme der Bahn standen die 70er-Jahre auch für entscheidende Modernisierungen im Schienenverkehr. Mit der Einführung des Intercity 1971 brach eine neue Ära an, auch für die Lokomotivführer. Zudem schritt die Elektrifizierung der Bahn weiter voran und 1975 konnte der 10000. elektrische Kilometer eingeweiht werden. Auch die Zeit der Dampflokomotive ging zu Ende und die letzte wurde 1977 von der Bundesbahn ausgemustert.

Die erste Ölpreiskrise

Zu einer gänzlich neuen Situation sollte es 1973 mit der Ölpreiskrise kommen, welche gesamtwirtschaftliche Auswirkungen hatte und zu einer Wirtschaftsrezession führte. Die Finanzlage der Bahn spitzte sich Mitte der 70er immer weiter zu und der Vorstand sah sich 1974 zu drasti-

schen Entscheidungen genötigt. Er verhängte einen Einstellungsstopp, baute Personal sowie weitere Leistungen ab. Davon war auch die Gewerkschaftspolitik der GDL betroffen. So trat die GDL bereits seit mehreren Jahren für eine umfassende Dienstrecht- und Verwaltungsreform ein. Durch das Haushaltsstrukturgesetz 1975 und die darin beschlossene Sparpolitik für den öffentlichen Dienst scheiterte dies. Dennoch setzte sich die Gewerkschaft für die Weiterentwicklung des Beamtenrechtes ein. So in Bereichen des Rechtsschutzes oder gegen die Abkoppelung der Besoldung von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung. Was tat sie? Die Sparpolitik der Bahn betraf auch die Anwärterausbildung und Weiterbildung der Lokomotivführer. Mitte der 70er erweiterte die GDL ihre Schulungsprogramme deutlich und setzte sich erfolgreich für den Abbau der einseitigen Ausbildung der Anwärter ein.

Arbeitszeit und Dienstdauer

Trotz der Krisen des Jahrzehnts konnte die GDL auch Erfolge bei Einzelfragen für Lokomotivführer bewirken. So wurde die Arbeitszeit ab 1971 auf 42 Stunden pro Woche gesenkt und ab 1973 gab es wieder ein 13. Monatsgehalt. Durch mehrere medizinische Gutachten machte die GDL zudem auf die erhöhte Belastung im Schichtdienst für Herz-Kreislauf-Krankheiten bei Lokomotivführern aufmerksam. Eine

1972 gegründete Kommission „Arbeitszeit des Lokomotivpersonals“ durch das Bundesverkehrsministerium kam zu ähnlichen Ergebnissen, was die GDL in ihrer Forderung bestärkte, die Altersgrenze für Lokomotivführer auf 60 Jahre herabzusetzen. Zudem gab die Deutsche Bundesbahn 1977 erstmalig eine Laufbahnvorschrift heraus, auf die die GDL in einzelnen Punkten positiven Einfluss hatte.

S. T.

EVB Elbe-Weser GmbH

Eher ernüchternd

In der dritten Verhandlungsrunde für die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) legte der zuständige Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen (AGVDE) am 10. August 2016 in Hamburg zwar kein Angebot vor, zeigte sich aber an konstruktiven Lösungen interessiert.

So erwies sich die evb im Bereich der Arbeitszeit- und Verteilungsregeln durchaus kompromissbereit. Demnach ist die Festschreibung der durchschnittlichen Fünf-Tage-Woche ebenso denkbar wie die Normierung zehn freier Wochenenden im Jahr und die Einführung des Jahresruhezeitplans. Offen zeigte sich die evb auch bei der Frage der Einführung von Regeln zur Absage von Arbeit sowie einer Überstundenbegrenzung. Die diesbezüglichen Details werden in den nächsten Runden zu erörtern sein.

Sondierung zum Entgelt vereinbart

Strittig sind aber weiterhin die Regelungen zur Mindestschichtanrechnung, die maximale Schichtlänge und die Dauer der Mindestruhezeit

zwischen zwei Schichten. Ebenfalls kontrovers diskutiert wurde die Einführung der besseren Regelungen des Zeitzuschlags für Nachtarbeit. Hier forderte der AGVDE vehement eine Absenkung des Grundurlaubsanspruchs als Kompensation, was die GDL jedoch ablehnt. Eine gestaffelte Einführung des Zeitzuschlags ist im Rahmen einer Gesamtlösung aber denkbar. Das Thema Entgelt wird in der nächsten Runde am 1. September 2016 Gegenstand der Verhandlungen sein. Hierzu wird es im Vorfeld eine Sondierung geben, um etwaige Lösungansätze der Überleitung aus dem aktuellen Tarifniveau hin zum Niveau des Rahmentarifvertrags für das Zugpersonal BuRa-ZugTV zu erörtern.

Angesichts des insgesamt doch eher ernüchternden Verhandlungsstandes wird die GDL ihre Forderungen gegenüber der evb auch weiterhin mit großem Nachdruck vertreten. Eine Lösung wird es jedoch nur geben, wenn der Tarifvertrag für alle GDL-Mitglieder der evb gelten wird – auch für die in der Werkstatt tätigen Mitarbeiter.

L. J.



Norman S.,
langjähriges
dbb-Mitglied

Kredite ablösen oder Wünsche erfüllen - Freiräume schaffen!

Alles spricht für ein Beamtendarlehen über das dbb vorsorgewerk:

- ✓ Freier Verwendungszweck: z. B. für die Umschuldung bisheriger Kredite, Ausgleichen von Rechnungen oder Investitionskredit für größere Anschaffungen
- ✓ Darlehen von 10.000 € bis 60.000 €
- ✓ Flexible Laufzeiten: 12, 15 oder 20 Jahre
- ✓ Festzinsgarantie
- ✓ Höchsteintrittsalter 58 Jahre
- ✓ 100 % anonym (keine Datenweitergabe an Unberechtigte)
- ✓ 100 % Vertrauensgarantie



Jetzt unverbindliches Angebot anfordern!

Telefonisch unter: 030 / 4081 6425



oder online unter:
www.dbb-vorsorgewerk.de/bd_anfrage

dbb vorsorgewerk GmbH
Friedrichstraße 165
10117 Berlin

beamtendarlehen@dbb.de
www.dbb-vorsorgewerk.de

Tel.: 030/4081 6425
Fax: 030/4081 6499

dbb
vorsorgewerk
günstig • fair • nah