

Vereinbarung zwischen BAG-SPNV, TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA



**ATTRAKTIVER UND LEISTUNGSFÄHIGER**

**SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN DEUTSCHLAND**

GEWERKSCHAFT TRANSNET

VERKEHRSGEWERKSCHAFT GDBA

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT BAG-SPNV

## ATTRAKTIVER UND LEISTUNGSFÄHIGER

## SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Die Gewerkschaft TRANSNET, die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) verfolgen gemeinsam das Ziel eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit zufriedenen Kunden und engagierten Mitarbeitern.

Nur so können zusätzliche Kunden gewonnen werden und die Verkehrsanteile des SPNV sowie die Bedeutung des Umweltverbunds (Nutzer von Bahnen, Bussen, Fahrrädern und Fußgänger) gesteigert werden.

Die zunehmende Wettbewerbsintensität im SPNV darf nicht zu einem ruinösen Wettbewerb führen, der zu Lasten der Kunden, der Beschäftigten der Verkehrsbranche und der Aufgabenträger geht.

Für den SPNV als Bereich der Daseinsvorsorge müssen weiterhin ausreichende Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt werden.

GEWERKSCHAFT TRANSNET

VERKEHRSGEWERKSCHAFT GDBA

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT BAG-SPNV

## ATTRAKTIVER UND LEISTUNGSFÄHIGER

### SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN DEUTSCHLAND



Die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im SPNV wird zunehmend zum Regelfall. BAG-SPNV, TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA sind sich einig, dass der Wandel von einem Monopol- zu einem Wettbewerbsmarkt insgesamt nicht zu Nachteilen für die Arbeitnehmer führen soll.



Hierzu stehen in erster Linie die Verkehrsunternehmen und die Tarifpartner in der Verantwortung. Die Schaffung eines einheitlichen Branchentarifvertrags, der von allen Unternehmen im SPNV angewendet werden muss, wird als wichtigstes Instrument angesehen, um unterschiedliche Tarif- und Sozialstandards und dadurch bedingte Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die BAG-SPNV befürwortet, dass die Gewerkschaften einen solchen Branchentarifvertrag anstreben.



Die genannten Partner sehen darüber hinaus die Regelungen zur Vorgabe von Tarif- und Sozialstandards der EU-VO 1370/2007/EG, sowie des nationalen Rechts als Möglichkeiten, das unter Punkt 1 genannte Ziel zu erreichen. Die Partner sind sich einig, dass es sich hierbei um eine Wahlmöglichkeit der Aufgabenträger handelt.



Engagierte, motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter im Eisenbahnverkehr sind als Ansprechpartner für die Kunden ein Schlüsselfaktor für Qualität, Sicherheit und wirtschaftlichen Erfolg. Für das Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen empfehlen die Partner die in der Anlage genannten Rahmenbedingungen (vgl. Anlage). Im Rahmen der Fortschreibung der LuFV setzen sich die Partner dafür ein, dass der Bund und die EIU die konkreten Vorgaben bezüglich der Qualität und Quantität des stationären Personals entsprechend der Anlage übernehmen.

GEWERKSCHAFT TRANSNET

VERKEHRSGEWERKSCHAFT GDBA

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT BAG-SPNV

## ATTRAKTIVER UND LEISTUNGSFÄHIGER

### SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN DEUTSCHLAND



Der personenbediente Vertrieb ist und bleibt ein unverzichtbares Bindeglied zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen. Er ist zugleich Garant für einen qualitativ hochwertigen Kundenservice. Daher müssen bestehende Vertriebsstrukturen der einzelnen EVU diskriminierungsfrei für alle Unternehmen nutzbar sein. Durch Nutzen und ggf. Ergänzung dieser vorhandenen Strukturen kann ein kostenintensives Vorhalten paralleler Systeme vermieden werden. Die Partner setzen sich daher dafür ein, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen angemessenes und kalkulierbares Entgelt den diskriminierungsfreien Zugang zu bestehenden Vertriebsstrukturen erhalten. Einheitliche und einfache Fahrpreissysteme sind ebenso anzustreben, wie eine Stärkung der Verbundsysteme.



Zur Sicherung der Arbeitsplätze im Werkstättenbereich fordern die Partner die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf, ihre Werkstätten diskriminierungsfrei für Dritte zu öffnen. Bei der Planung von Vergabeverfahren soll die Einbindung bestehender Werkstätten berücksichtigt werden.

Die Partner sind sich einig, dass es zur Beibehaltung des SPNV in der heutigen Qualität und Quantität bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel – auch länderbezogen – einer Verstärkung und kontinuierlichen Erhöhung von mindestens 2,9 Prozent dieser Mittel bedarf.

Fulda, den 18.02.2010

---

Bundesarbeitsgemeinschaft  
BAG-SPNV

---

TRANSNET –  
Gewerkschaft GdED

---

Verkehrsgewerkschaft GDBA

GEWERKSCHAFT TRANSNET

VERKEHRSGEWERKSCHAFT GDBA

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT BAG-SPNV

## ATTRAKTIVER UND LEISTUNGSFÄHIGER

## SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN DEUTSCHLAND

### ANLAGE: ANFORDERUNGEN AN DAS PERSONAL IN VERDINGUNGSUNTERLAGEN



#### BEMESSUNG DES SERVICE- UND SICHERHEITSPERSONALS IN ZÜGEN

- Möglichst hohe Besetzung im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten
- Ggf. produkt- oder tageszeitspezifische Abstufung



#### AUFGABEN DES PERSONALS

- Fahrgeldsicherung (Kontrolle)
- Vertrieb nach jeweiligem Vertriebskonzept (Grundsatz: je mehr Fahrgäste im Zug, desto weniger Anteil des Vertriebs soll beim Personal im Zug liegen)
- Fahrgastinformation im Regel- und Störfall; im Störfall ist je nach Betriebssituation über Grund und Dauer der Störung sowie alternative Fahrtmöglichkeiten informieren
- Anschlusssicherung
- Gewährleistung der Sicherheit (Konfliktmanagement)
- Betreuung von hilfsbedürftigen Fahrgästen (insbesondere in ihrer Mobilität eingeschränkte Personenkreise)
- Kleinere Reinigung im Tagesverlauf (z. B. Grobmüll auf Sitzen)
- Betriebliche Aufgaben bei Bedarf (Je nach Fz. oder bei Störungen: Sicherung der Reisenden, Abfahrauftrag)



#### QUALIFIKATIONEN

- Kontinuierliche Weiterbildung, u. a. zu Service, Konflikt- und Notfallmanagement
- Kundenorientierung, auch in Konfliktsituationen
- Sprachkenntnisse: Deutsch und Englisch sollen bei Personal mit Kundenkontakt Standard sein, regional in Grenznähe ggf. zusätzliche Sprachkenntnisse
- Strecken- und Ortskenntnis zur gesamten Verkehrsregion (auch über das „eigene“ EVU hinaus)