

Der Fahrpersonaltarifvertrag:

36.667	-1.592	355.363	-43.035	36.667	-1.592
33.842	-2.825	Zahlen, Fakten, Hinter gründe	25		
31.697	-2.145	312.579	-18.522	31.697	-2.145
29.463	-2.234	288.768	-23.811	29.463	-2.234





(Fotos: Maik Brandenburger, DB AG)

Inhalt

Vorwort	5
Personalentwicklung der Deutschen Bahnen von 1990 bis 2006	6
Aufteilung des Fahrpersonals der DB AG im Kernbereich Schiene	7
Entwicklung des Realeinkommens im DB-Konzern	8
Organisationsgrad der GDL beim Fahrpersonal	9
Der Weg der GDL zur eigenständigen Tarifpolitik	10
Warum organisiert die GDL das Fahrpersonal?	12
Ursprüngliche Tarifforderungen der GDL	13
GDL forderte Entgeltperspektiven	14
Modifizierte Tarifforderungen der GDL	15
Die Forderungen der GDL in einem anderen Licht	17
Ertragskraft der DB steigt weiter	18
Einkommensvergleich von Lokomotivführern in Europa	19
DB AG und TG im vereinten Spiel gegen die GDL	20
Und zu guter Letzt: Der Börsengang der DB AG	21
GDL – Die Gewerkschaft für das Fahrpersonal	23

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, mit der vorliegenden Broschüre möchte die GDL Ihnen einige Hintergrundinformationen zu dem von uns geforderten Fahrpersonaltarifvertrag an die Hand geben. Wir wollen Ihnen als Multiplikatoren Zahlen, Fakten und Hintergründe liefern, die die Notwendigkeit einer deutlichen Einkommenssteigerung und verbesserter Arbeitszeitbedingungen für das Fahrpersonal darlegen.

Die bisherige Verweigerungshaltung des DB-Vorstandes hat bereits zu zwei Arbeitskämpfen geführt. Die GDL hat den Arbeitgeber mehrmals aufgefordert, mit ihr über den Fahrpersonaltarifvertrag zu verhandeln. Doch der DB-Vorstand verklagt lieber die GDL, als mit ihr zu verhandeln. Damit provoziert er nicht nur das Fahrpersonal, sondern auch weitere Streiks.

In diesem Zusammenhang ist es unabdingbar, der Öffentlichkeit zu verdeutlichen, was letzten Endes zu dieser Tarifauseinandersetzung geführt hat und welche Forderungen die GDL im Einzelnen verfolgt. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie hierzu – auch mithilfe dieser Broschüre – einen wesentlichen Beitrag leisten könnten.

Mit freundlichem Gruß



Manfred Schell,
Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer



Personalentwicklung der Deutschen Bahnen von 1990 bis 2006 (ab 1994 Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, ab 1999 DB-Konzern)

Datum	Personalbestand	Entwicklung	Lokomotivführer	Entwicklung
31. 12. 1990	462.239		40.859	
31. 12. 1991	426.252	-35.987	39.602	-1.257
31. 12. 1992	398.398	-27.854	38.259	-1.343
31. 12. 1993	355.363	-43.035	36.667	-1.592
31. 12. 1994	331.101	-24.262	33.842	-2.825
31. 12. 1995	312.579	-18.522	31.697	-2.145
31. 12. 1996	288.768	-23.811	29.463	-2.234
31. 12. 1997	268.273	-20.495	27.900	-1.563
31. 12. 1998	252.468	-15.805	27.493	-407
31. 12. 1999	241.638	-10.830	27.691	198
31. 12. 2000	222.656	-18.982	25.589	-2.102
31. 12. 2001	214.371	-8.285	23.953	-1.636
31. 12. 2002*	250.690	36.319	22.812	-1.141
31. 12. 2003	242.759	-7.931	21.913	-899
31. 12. 2004	225.512	-17.247	21.014	-899
31. 12. 2005	216.265	-9.247	20.090	-924
31. 12. 2006**	229.200	12.935	19.611	-479
Personalabbau insgesamt:	-233.039		-21.248	

* 2002 Zugang Stinnes AG

** 2006 Zugang Bax Global

(Quellen: DB-Broschüren „Die Bahn in Zahlen“, DB-Geschäftsberichte)

Diese Zahlen dokumentieren den massiven Personalabbau bei der Deutschen Bahn AG sowie den Rechtsvorgängern Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Parallel dazu ist der Personalabbau im Bereich der Lokomotivführer dargestellt.

Es wurden seit 1990 rund 50 Prozent des gesamten Personals, einschließlich der Lokomotivführer abgebaut!

Aufteilung des Fahrpersonals der DB AG im Kernbereich Schiene

Die DB AG beschäftigte am 31. Dezember 2006 noch 151.061 Mitarbeiter im Kernbereich Schiene.

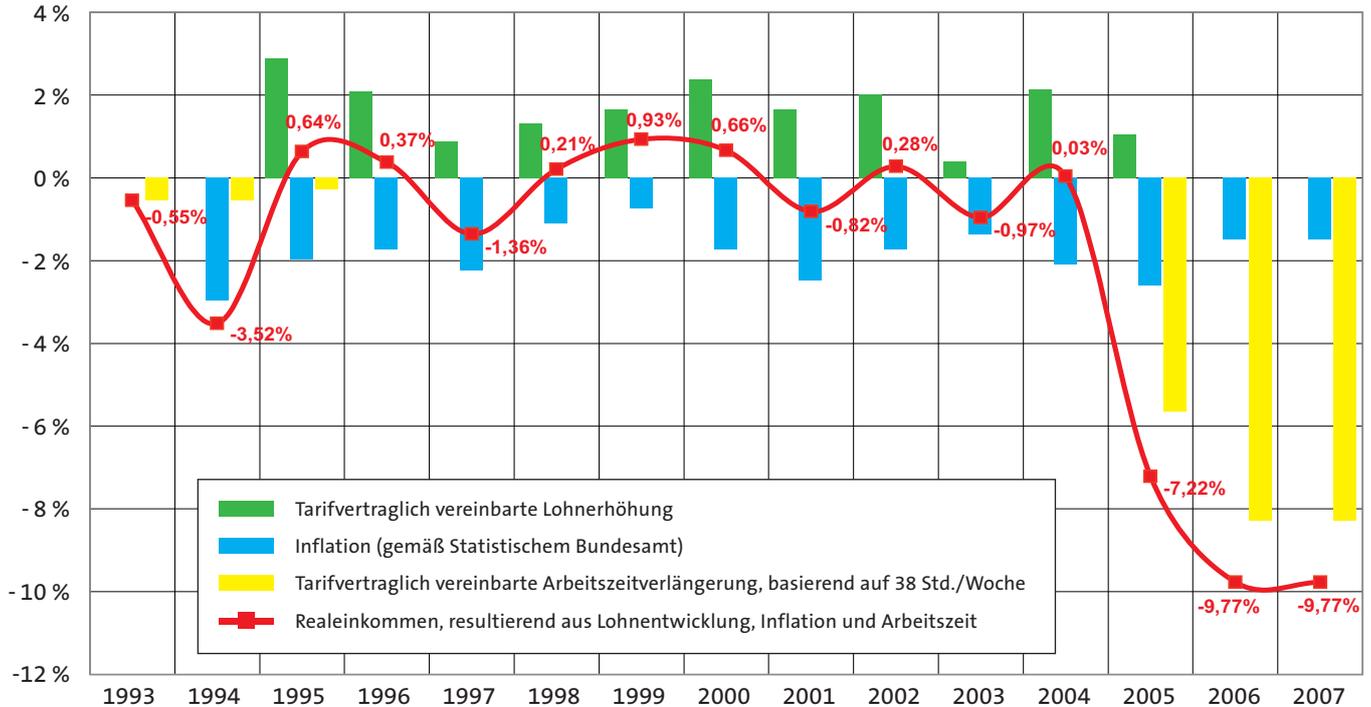


	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamt DB AG	Davon Beamte
Lokomotivführer	14.356	5.255	19.611	7.914 (= 40 Prozent)
Zugbegleiter	11.844	0	11.844	1.661 (= 14 Prozent)

(Quelle: DB AG, Stand 31. Mai 2007)

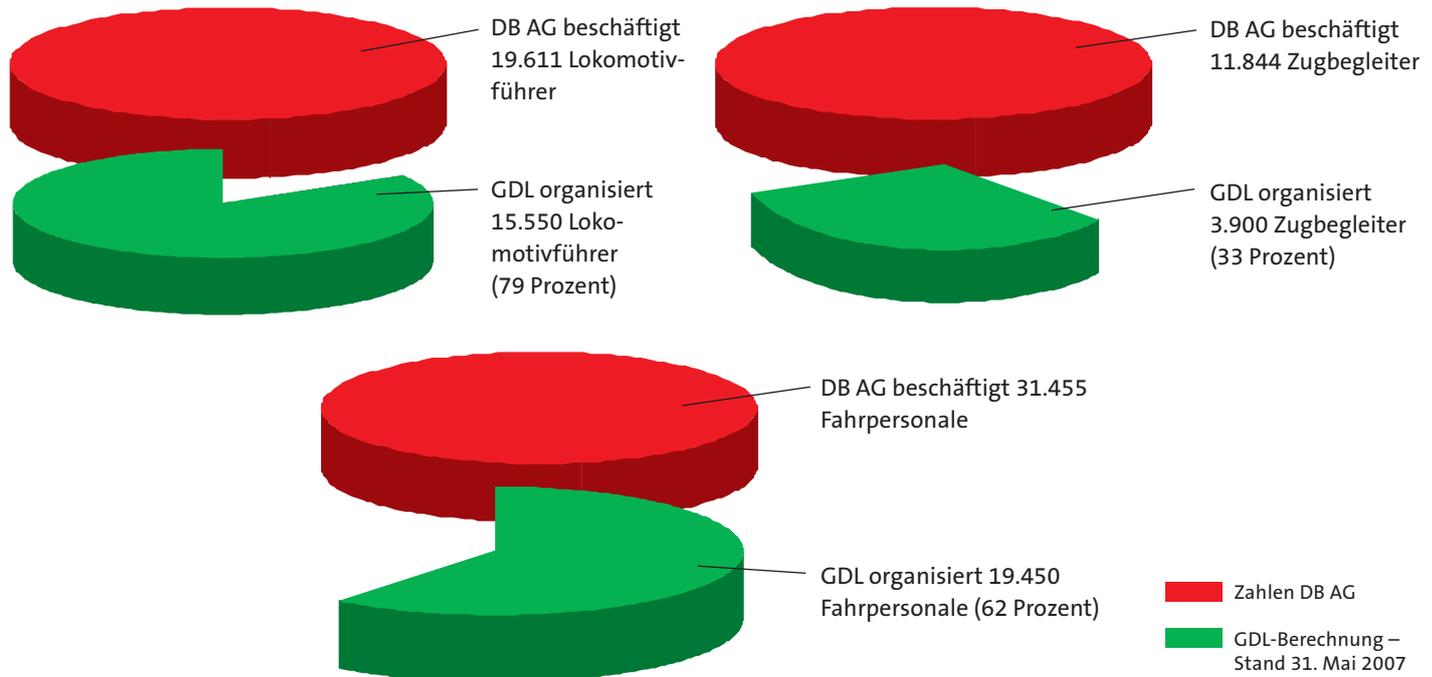
Entwicklung des Realeinkommens im DB-Konzern

vom 31. Dezember 1993 bis heute



Organisationsgrad der GDL beim Fahrpersonal

Die GDL organisiert insgesamt 62 Prozent des Fahrpersonals der DB AG.



Der Weg der GDL zur eigenständigen Tarifpolitik

Bis Juli 2002

- Gemeinsame Tarifverhandlungen von Transnet und TGM (GDL/GDBA)

Juli 2002

- Ende der TGM: Tarifpolitische Ziele sind unvereinbar

November 2002

- Vorlage von Ergänzungstarifverträgen durch DB AG → Mehrbelastung des Fahrpersonals bei DB Regio AG um bis zu 18 Schichten/Jahr ohne zusätzliche Bezahlung
- Ablehnung der Ergänzungstarifverträge durch die GDL trotz Zustimmung von GDBA und Transnet, Ergebnis: Tarifvertrag wird fallengelassen

Februar 2003

- Vorlage eines eigenen Spartentarifvertrages durch die GDL

März bis Mai 2003

- Verhandlungen zum Spartentarifvertrag scheitern, Warnstreik am 6. März 2003, Schlichtungsverfahren, Gerichtsverfahren mit dem Ergebnis, dass die GDL für einen Spartentarifvertrag streiken darf

Mai 2003

- Abschluss einer so genannten Regelungsabrede (GDL erhält tarifliche Gestaltungsfreiheit für die Belange der Lokomotivführer im Sinne einer Tarifführerschaft), DB AG sagt zu, keine Alleingänge mit Transnet/GDBA durchzuführen

Dezember 2003

- Gewerkschaftsspitzen einigen sich auf Verhandlungskodex für Verhandlungen zu einheitlichem Tarifvertrag

Bis Februar 2005

- Verhandlungen zu einem Flächentarifvertrag scheitern, nur noch Entgelt und Rationalisierungsschutz werden verhandelt, GDL kann wichtige Forderungen im Bereich der Arbeitszeit durchsetzen, jedoch gelingt ihr keine signifikante Verbesserung der Einkommenssituation des Fahrpersonals

Ab August 2005

- Verhandlungen über Langzeitkonten- und Sozialsicherungstarifvertrag
- Keine Einigung über Verwendung der Finanzmittel
- Ziel der GDL: finanzielle Absicherung bei Fahrdienstuntauglichkeit, zusätzliche Altersvorsorge
- Vorlage eines Qualifizierungstarifvertrages für Lokführer, seitdem keine Verhandlungen hierüber

Mai 2006

- GDL beschließt in ihrer Generalversammlung nahezu einstimmig die Forderung nach einem eigenständigen Fahrpersonaltarifvertrag

19. März 2007

- Vorlage des Entwurfs des Fahrpersonaltarifvertrages
- Arbeitgeberverband MoVe lehnt jegliche Verhandlung hierüber ab

Warum organisiert die GDL das Fahrpersonal?

- **GDL war von 1867 bis 2002 klassische Lokführergewerkschaft**
- **Im Jahr 2002 Abwehr der bereits von Transnet und DB unterschriebenen Ergänzungstarifverträge durch die GDL**
 - Die Ergänzungstarifverträge sahen eine Verschlechterung der Arbeits- und Einkommensbedingungen für Lokführer und Zugbegleiter bei der DB Regio AG vor.
- **Lokführer und Zugbegleiter unterliegen gleichen Arbeitszeitbedingungen**
 - unregelmäßiger Schicht- und Wechseldienst mit Dienstbeginn und -ende zu jeder Tages- und Nachtzeit,
 - Arbeitsort im Zug, ständiger Ortswechsel und regelmäßige auswärtige Übernachtungen,
 - stark eingeschränkte bis gar keine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Familienmitglieder müssen sich dem Schichtrhythmus völlig unterordnen.
- **Lokführer und Zugbegleiter haben gegenüber anderen DB-Mitarbeitern erschwerte Arbeitsbedingungen**

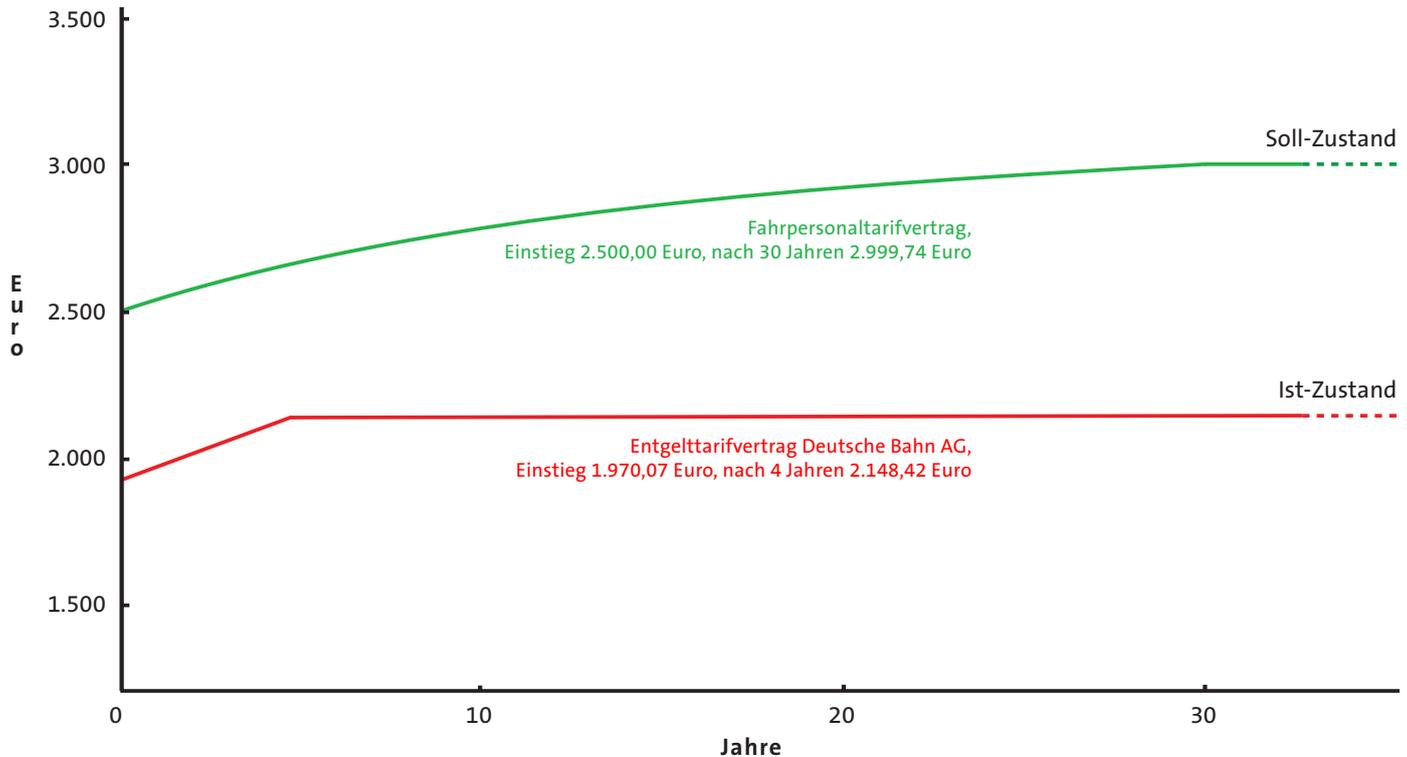
Ursprüngliche Tarifforderungen der GDL

- **Leistungs- und verantwortungsgerechte Bezahlung für das Fahrpersonal**
- **Bruttoeinstiegslohn:**

– Mitarbeiter der Bordgastronomie	1.820 €
– Zugbegleiter	2.180 €
– Lokführer	2.500 €

(von heute durchschnittlich 270 Euro an Zulagen und Zuschlägen sind rund 100 Euro in die Lohnforderungen mit integriert)
- **Finanzielle Entwicklungsmöglichkeit anhand der Kriterien Berufserfahrung und Unternehmenszugehörigkeit**
- **Absenkung der Arbeitszeit von 41 auf 40 Stunden (41-Stundenwoche gilt nur für das Fahrpersonal)**
- **Verbesserte Arbeitszeitbedingungen, welche die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zulassen**

GDL forderte Entgeltperspektiven (Beispiel Lokomotivführer)



Modifizierte Tarifforderungen der GDL

Die GDL musste im Laufe der Tarifauseinandersetzung ihre Tarifforderungen modifizieren. Wie bekannt hatten die Arbeitsgerichte Düsseldorf und Mainz auf Antrag der DB am 10. Juli 2007 einstweilige Verfügungen gegen die GDL erlassen. Nach Auffassung der Arbeitsgerichte enthielt der ursprüngliche Entwurf des Fahrpersonaltarifvertrages (FPTV) friedenspflichtrelevante Bestandteile, weil einige Forderungen noch bestehende, ungekündigte Tarifverträge tangieren. Dazu zählten beispielsweise die GDL-Forderungen zum Job-Ticket oder auch zur betrieblichen Altersvorsorge. Darüber hinaus argumentiert die DB, dass durch einige Tarifvertragspassagen auch ein Bezug zum Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) hergestellt wird. Die GDL und ihre Prozessvertreter teilen die Rechtsauffassung der Arbeitgeberseite nicht. Sie sind vielmehr der Ansicht, dass hier nur Nebensächlichkeiten herangezogen werden. Allerdings würde eine Weiterführung des Rechtsstreits möglicherweise in die nächsten Instanzen führen. Dies wollte die GDL unbedingt vermeiden.

Daher haben Hauptvorstand und Tarifkommission am 10./11. Juli 2007 entschieden, den bisherigen Forderungsrahmen (FPTV-Entwurf vom 19. März 2007) zu modifizieren. Dieses wurde auch von der GDL im Rahmen der Arbeitsgerichtsverhandlung am 14. Juli 2007 gegenüber dem Arbeitsgericht Mainz erklärt. Die modifizierten Tarifforderungen der GDL finden Sie auf der nächsten Seite.

Die GDL fordert einen eigenständigen Tarifvertrag für das Fahrpersonal (FPTV) mit nachfolgenden Regelungsinhalten:

1. Erhöhung der Monatstabellenentgelte für das Fahrpersonal um mindestens 31 Prozent.
2. Ersatzlose Streichung des Arbeitszeit-Erhöpfungsfaktors von 1,025 für das Fahrpersonal (= Absenkung der Arbeitszeit von 41 auf 40 Stunden pro Woche).
3. Tarifierung eines verbindlichen Jahresruhetagsplanes für das Fahrpersonal.
4. Veränderung der Arbeitszeitbestimmungen

Im Einzelnen:

GDL-Tarifforderung	Derzeitige Tariflage
maximale Schichtlänge von 12 Stunden	maximale Schichtlänge von 14 Stunden
Mindestanrechnung von 6 Stunden Arbeitszeit pro Schicht	Mindestanrechnung von 5 Stunden Arbeitszeit pro Schicht
26 Ruhezeiträume pro Kalenderjahr mit mindestens 60 Stunden Ruhe	26 Ruhezeiträume pro Kalenderjahr mit mindestens 48 Stunden Ruhe
23 Ruhetage pro Kalenderjahr auf Sonn- und Feiertagen	20 Ruhetage pro Kalenderjahr auf Sonn- und Feiertagen
13 freie Wochenenden pro Kalenderjahr von Freitag 22.00 Uhr bis Montag 6.00 Uhr	13 freie Wochenenden pro Kalenderjahr von Samstag 14.00 Uhr bis Montag 6.00 Uhr
Festschreibung der vollständigen Schichtsymmetrie (Beginn und Ende der Schicht am gleichen Ort, Ort soll definiert sein)	Schichtsymmetrie zwar vorhanden (Beginn und Ende der Schicht ist an einem Ort), Ort ist nicht definiert (mal Einsatzstelle, mal die Lokomotive, mal am Bahnsteig)

5. Verkürzung der ununterbrochenen Fahrzeit auf der Lokomotive um eine Stunde auf 4:30 Stunden.

Die Forderungen der GDL in einem anderen Licht

Der DB-Vorstand wirft der GDL vor, dass ihre Forderungen irrwitzig und maßlos übertrieben sind.

Dabei stiegen allein 2006 laut DB-Geschäftsbericht die Gesamtbezüge des achtköpfigen DB-Vorstands im Vergleich zum Vorjahr um 62,5 Prozent auf 20,143 Millionen Euro im Jahr. Der Aufsichtsrat, der die Bezüge des Vorstandes genehmigt, verdreifachte sogar fast seine Bezüge auf 875.000 Euro. Übrigens: Die GDL ist zurzeit nicht im Konzernaufsichtsrat vertreten.

Der GDL wird ferner vorgehalten, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit der DB gefährdet.

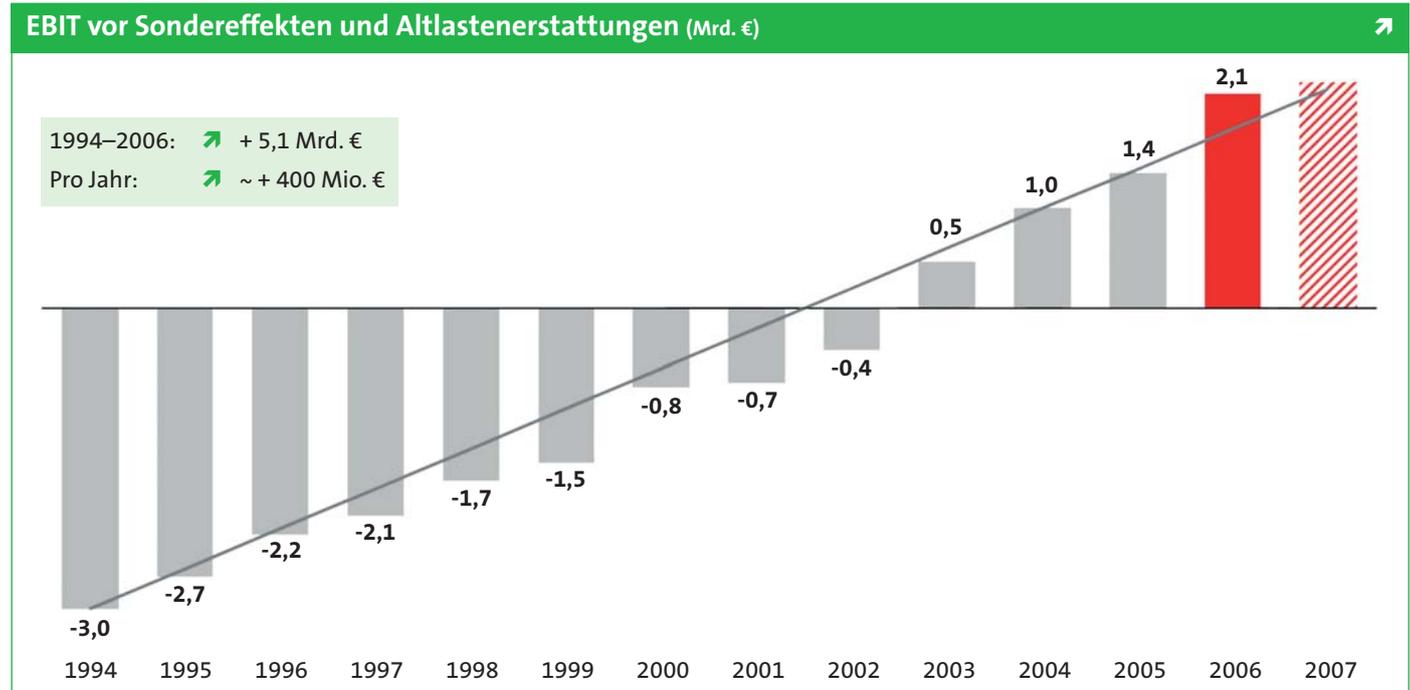
Dabei stieg der Gewinn der DB vor Steuern und Zinsen sowie vor Sondereffekten und Altlastenerstattungen seit der Bahnprivatisierung 1994 um fünf Milliarden auf 2,1 Milliarden Euro. Für 2007 sind weitere Erhöhungen geplant (siehe hierzu auch das Schaubild auf der folgenden Seite).

Ein weiterer Vorwurf lautet: Aufgrund der von der GDL mit Konkurrenten der DB abgeschlossenen Tarifverträge haben diese ein weitaus geringeres Tarifniveau.

Dabei konnte die GDL bei Konkurrenten der DB Tarifabschlüsse erzielen, die über DB-Tarifniveau liegen. So zahlt beispielsweise die rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft 109,38 Prozent des DB-Niveaus. Das Einstiegsentgelt eines Lokführers liegt hier bei 2.491 Euro. Bei der metronom Eisenbahnverkehrsgesellschaft liegt das von der GDL erzielte Tarifniveau ebenfalls über dem der DB AG. Hier bekommt der Lokomotivführer beispielsweise 2.241 Euro in der Eingangsstufe. Darüber hinaus gibt es jedoch auch Unternehmen, in denen die GDL nicht von Beginn an Tarifpartner war. Auch bei diesen Unternehmen verfolgt die GDL das Ziel, die von einer anderen Gewerkschaft abgeschlossenen Tarifverträge spürbar zu verbessern.

Ausblick

Ertragskraft der DB steigt weiter



Deutsche Bahn AG | Diethelm Sack

Zahlen bis zum Geschäftsjahr 2003 nach HGB

Einkommensvergleich von Lokomotivführern in Europa

Lokomotivführer in Deutschland haben im Vergleich zu ihren westeuropäischen Kollegen das geringste Einkommen.

	Deutschland	Schweiz	Spanien	Niederlande	Frankreich	Italien
Beispiel 1 Lokführer 25 Jahre alt keine Kinder 2 Jahre Berufserfahrung	Netto/Monat: 1.288,- €	Netto/Monat: 2.657,- €	Netto/Monat: 1.750,- €	Netto/Monat: 1.570,- €	Netto/Monat: 2.370,- €	Netto/Monat: 1.800,- €
	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 150–300 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 250–500 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 900 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 250 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 400 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 50 €
Gesamtnetto:	1.438,- bis 1.588,-	2.907,- bis 3.157,-	2.650,-	1.820,-	2.770,-	1.850,-

	Deutschland	Schweiz	Spanien	Niederlande	Frankreich	Italien
Beispiel 2 Lokführer 40 Jahre alt zwei Kinder 17 Jahre Berufserfahrung	Netto/Monat: 1.628,- €	Netto/Monat: 4.455 €	Netto/Monat: 2.040,- €	Netto/Monat: 2.175,- €	Netto/Monat: 2.370,- €	Netto/Monat: 2.200,- €
	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 150–300 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 250–530 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 1.100,- €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 250 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 400 €	Durchschnittl. Zulagen/Monat: ca. 100 €
Gesamtnetto:	1.778,- bis 1.928,-	4.705,- bis 4.985,-	3.140,-	2.425,-	2.770,-	2.300,-

(Quelle: Gewerkschaftsangaben, basierend auf Einkommensnachweisen)

DB AG und TG im vereinten Spiel gegen die GDL

Die DB AG und die Tarifgemeinschaft Transnet/GDBA (TG) bilden eine Einheit gegen die Tarifforderungen der GDL.

Die DGB-Gewerkschaften und auch die TG befürchten seitens der Rechtsprechung die Aufgabe des Prinzips der Tarifeinheit (ein Betrieb – ein Tarifvertrag). Die Lösung der TG lautet:

Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG)



Tarifeinheit in den Betrieben steht vor dem Aus

Lösung:

Klausel, in den Tarifverträgen, die eine außerordentliche Kündigung vorsieht, falls ein Tarifpartner mit einer anderen Gewerkschaft eine abweichende Vereinbarung abschließt.

GDL:

Genau diese Klausel hat Bahnchef Mehdorn in der aktuellen Tarifrunde mit der TG in ihrem Tarifabschluss vereinbart. Damit hat er der TG ermöglicht, mit sofortiger Wirkung aus der Friedenspflicht zu sein, wenn der Arbeitgeber mit der GDL einen eigenen Tarifvertrag abschließt.

Vor diesem Hintergrund ist auch klar, warum sich der DB-Vorstand so beharrlich weigert, mit der GDL über einen eigenständigen Tarifvertrag für das Fahrpersonal der DB AG überhaupt zu verhandeln.

Quelle: Chart der Tarifgemeinschaft TG aus der Sitzung der Großen Tarifkommission am 30. November 2006.

Und zu guter Letzt:

Der Börsengang der DB AG

Das Zusammenspiel zwischen DB AG (Mehdorn) und Transnet (Hansen):

Mehdorn will mit Rad und Schiene an die Börse – Hansen auch!

Der zwischen der DB AG und Transnet abgeschlossene Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) verhindert im § 42 „Konzernsituation“ die freie Entscheidung des Parlamentes hinsichtlich der Teilprivatisierung der DB AG.

Bereits die politische Diskussion in Richtung einer möglichen Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern und damit der vollständige Verbleib in Bundeshand führen zu einem außerordentlichen Kündigungsrecht des BeSiTV

und damit zum Erlischen der Friedenspflicht und anschließenden Arbeitskämpfen.

Davon machte die Transnet 2006 regen Gebrauch, bis der Beschluss des Parlamentes im Sinne der Transnet und damit auch der DB AG fiel. Dieser sieht – trotz Warnung aller Experten – einen integrierten Börsengang vor.

Auf der nächsten Seite haben wir Ihnen die entsprechenden tariflichen Passagen zur Erläuterung dargestellt.

Der geplante Börsengang und das Zusammenwirken zwischen DB AG und TG:

Auszüge aus § 42 „Konzernsituation“ des Beschäftigungssicherungstarifvertrages, abgeschlossen zwischen DB AG und TG:

„Der Tarifvertrag stützt sich auf den durch Art. 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) – insbesondere durch die §§ 2 Abs. 1 und 2, 3, 23 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) geprägten und in den §§ 21 Abs. 5 Nr. 2 Satz 2 DBGrG zum Ausdruck kommenden **einheitlichen Konzernbegriff**.“ (...)

„Als **integrierten Bahnkonzern** verstehen die Tarifvertragsparteien in diesem Rahmen die **Zusammenfassung** der für die Funktionalität dieses Verbundsystems wesentlichen Unternehmen **der Infrastruktur** einerseits und **des Fahrbetriebes** andererseits **und** demzufolge auch **die Existenz einer** sie tatsächlich **leitenden Holding**.

Die **Aufrechterhaltung dieser Voraussetzungen ist** nach Überzeugung der Tarifvertragsparteien deshalb für die Durchführung und den **Bestand der tariflichen Regelung unverzichtbare Geschäftsgrundlage**.“ (...)

„Besteht die durch Tatsachen begründete Besorgnis einer (...) relevanten Beeinträchtigung der Geschäftsgrundlage, so können der Arbeitgeberverband MoVe, die DB AG und die Gewerkschaften, jeder für sich, die **unverzügliche Aufnahme von Verhandlungen** (...) über eine Anpassung des Tarifvertrages **verlangen**.

Eine solche Besorgnis besteht **stets**, wenn ein förmliches, gesetzliches Verfahren eingeleitet worden ist, das zu der Beeinträchtigung bzw. dem Wegfall der Geschäftsgrundlage führen **kann**.“ (...)

Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG)



„Sind die Verhandlungen **gescheitert**, so **endet der Tarifvertrag** nach Ablauf von zwei Kalenderwochen (...)“

Damit **endet** auch **die Friedenspflicht** und die Gewerkschaften Transnet und GDBA können zu einem **Arbeitskampf** aufrufen, **um** das oben beschriebene **Gesetzgebungsverfahren** zu einem bevorstehenden **Börsengang** der DB AG in ihrem Sinne und im Sinne von Bahnchef Mehdorn **zu beeinflussen**. Davon machten sie 2006 regen Gebrauch.

Die Entscheidung der Koalitionsfraktionen des Deutschen Bundestages nach dem Arbeitskampf vom 8. November 2006 ist Ihnen allen bekannt. Der Börsengang wurde beschlossen, die Infrastruktur verbleibt zwar beim Bund, unterliegt aber weiterhin dem Einfluss der DB AG.

GDL-Position:

Die GDL hält die DB AG nach wie vor für nicht börsenreif und lehnt einen Börsengang daher zum jetzigen Zeitpunkt ab!

Sollte sich der Bund als Eigentümer dennoch für einen Börsengang entscheiden, hat die Infrastruktur beim Bund zu verbleiben.

GDL – Die Gewerkschaft für das Fahrpersonal

- Die GDL ist die älteste deutsche Gewerkschaft: 2007 wird sie 140 Jahre alt.
- 1949 fand bereits die erste Generalversammlung der GDL nach Kriegsende statt, in der auch der Beitritt zum Deutschen Beamtenbund beschlossen wurde. In der damaligen DDR ist die GDL am 24. Januar 1990 als erste freie Gewerkschaft wiedergegründet worden. GDL-West und GDL-Ost schlossen sich am 29. Januar 1991 zur gesamtdeutschen Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zusammen.
- Die GDL gliedert sich auf Bundesebene in sieben regionale Bezirke, die wiederum in knapp 200 Ortsgruppen unterteilt sind.
- Höchstes Organ der GDL ist die Generalversammlung, die in der Regel alle vier Jahre stattfindet. Ausführendes Organ der Generalversammlung und des 20 Mitglieder starken Hauptvorstandes ist der geschäftsführende Vorstand, der sich aus dem Bundesvorsitzenden (Manfred Schell) und seinen zwei Stellvertretern (Günther Kinscher und Claus Weselsky) zusammensetzt. Die Hauptgeschäftsstelle der GDL hat ihren Sitz in Frankfurt am Main.
- Die GDL hat sich zur Aufgabe gemacht, die beruflichen, sozialen, wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen ihrer Mitglieder zu fördern. Dazu werden alle gesetzlich zugelassenen Mittel eingesetzt. Die GDL ist Tarifpartner der Deutschen Bahn AG und vieler Privatbahnen für die dort im Arbeitnehmerverhältnis stehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)

Baumweg 45

60316 Frankfurt

www.gdl.de

Frankfurt/Main, Juli 2007