

Mit Tradition in die Zukunft  
– 150 Jahre GDL



GEWERKSCHAFT DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER

Frankfurt am Main 9. Mai 2017

## Leitantrag zur Generalversammlung in Ludwigshafen

### **Stärkung des Eisenbahnsystems**

Grundlage für alle Arbeitsplätze der Lokomotivführern, Zugbegleiter und Disponenten, somit des gesamten Zugpersonals, ist ein gut funktionierendes System Eisenbahn. In den letzten zehn Jahren hat die GDL innerhalb der drei großen Auseinandersetzungen – 2007/08 Emanzipation mit eigenständigem LFTV – 2010/11 Beendigung des Lohndumpings bei den NE Bahnen – 2014/15 Integration des Zugpersonals in den BuRaZugTV – den Wettbewerb über die Lohnkosten des Zugpersonals im Eisenbahnverkehrsmarkt beendet. Mit der Einführung der bundeseinheitlichen Tarifregeln, dem Bundesrahmentarifvertrag für das Zugpersonal, hat die GDL den Eisenbahnmarkt vom Lohndumping befreit.

Es ist nunmehr an der Zeit, sich einem weiteren wichtigen Bestandteil des Eisenbahnsystems zu widmen. Die Eisenbahninfrastruktur, welche das Herzstück des Gesamtsystems abbildet, ist in Gefahr. In den vergangenen 23 Jahren seit der politisch gewollten Überführung in eine privatwirtschaftliche und renditeorientierte Struktur hat die Funktionsfähigkeit und -tüchtigkeit des Systems stark gelitten. Der DB-Konzern hat eindrucksvoll bewiesen, dass seine Interessenlage nicht auf die Zukunft des Eisenbahnsystems ausgerichtet ist, sondern auf Rendite und zwar auch innerhalb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Schrumpfung des Netzes, der Verlust an Ausweich- und Überholungsmöglichkeiten sowie die dramatische Einschränkung von Verlademöglichkeiten und Anschlüssen an das öffentliche Netz beweisen dies eindrucksvoll. Als maßgebliche Gewerkschaft für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen wir leider feststellen, dass die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sowohl in der verkehrspolitischen Ausrichtung als auch im tarifpolitischen Wirken die Interessen des DB-Konzerns seit Beginn der Liberalisierung besser vertreten hat, als die Interessen von Lokomotivführern und Zugbegleitern. Verkehrspolitisch wurde jedwede Fehlentscheidung des DB-Konzerns unterstützt, von der Kapitalprivatisierung unter Hartmut Mehdorn bis hin zur angeblichen Renaissance der Eisenbahn unter Rüdiger Grube. Unkritisch und nie die wirklichen Ursachen bekämpfend hat sie hingenommen, dass das Eisenbahnsystem zunehmend veraltet, unsere Lebensgrundlage teilweise verramscht wurde und damit die Zukunft unserer

Arbeitsplätze in Gefahr geraten ist. Tarifpolitisch ist sie verantwortlich für das systematische Lohndumping seit der 1994 einsetzenden Liberalisierung. Die Beschädigung unserer ehrenwerten Berufe wurde im Wettlauf um den niedrigsten Tarifvertrag billigend in Kauf genommen. Die Tarifpolitik habe wir übernommen und wieder auf den rechten Weg gebracht. Verkehrspolitisch werden wir nunmehr, nach getaner Arbeit im Tarifgeschäft, auch unserer Verantwortung gerecht. Deshalb ist es im 150. Jahr des Bestehens unserer stolzen Berufsgewerkschaft dringend geboten, für die dauerhafte Erhaltung, Stabilisierung und Modernisierung des Eisenbahnsystems zu sorgen. Ohne eine Kehrtwende in der Organisation und auch in der gesellschaftsrechtlichen Verfassung der Eisenbahninfrastruktur ist dies nicht möglich.

Die grundlegenden Tugenden des Eisenbahnsystems sind:

- Sicherheit
- Zuverlässigkeit
- Pünktlichkeit

Ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist nicht mehr gewährleistet, weil das System in der Vergangenheit vernachlässigt wurde. Durch Schrumpfung der Einzelelemente innerhalb der Infrastruktur sind Systemvorteile verloren gegangen. Insgesamt wurden so mehr als 8 000 Streckenkilometer im Netz der DB AG seit der Bahnreform abgebaut. Mehr als 10 000 Gleisanschlüsse (rund 80 Prozent) wurden seit der Bahnreform abgebaut. Damit wird bewusst die Reduzierung von Schienengüterverkehr in Kauf genommen. Die derzeitige Krise bei DB Cargo ist hausgemacht, weil der Abbau von Infrastrukturelementen stets unter Renditeaspekten erfolgt ist. An der Pünktlichkeit gemessen ist der Offenbarungseid aller bisherigen DB-Vorstände erkennbar. Die Zuverlässigkeit des Systems ist nicht mehr gewährleistet, weil die negativen Einflüsse aus der Infrastruktur die Anschlussbeziehungen gefährden und unsere Kunden sich nicht mehr auf die stets verkündete Qualität verlassen können. Die Sicherheit des Systems ist seit Jahrzehnten auf einem technischen Stand der 50er Jahre. Abgesehen von einigen wenigen Leuchtturmprojekten fehlt jegliche Innovation in Richtung besserer und effizienterer Überwachungssysteme, Fahrassistenzen und kapazitätserhöhender Sicherheitstechnik. Der Deutschland-Takt wurde über viele Jahre vom DB-Konzern verteufelt und bekämpft. In der aktuellsten Taktik wird er nunmehr vor sich hergeschoben und der Start im Jahre 2030 suggeriert. Diese Hinhaltenaktik schadet dem System und behindert eine notwendige Kapazitätserhöhung im Schienenverkehr. Die GDL fordert deshalb den sofortigen Beginn der Einführung des integralen Taktfahrplans, in dem der Fern-, Nah- und Güterverkehr integriert werden. Wir werden uns dafür einsetzen, dass es einen Masterplan Schienenverkehr gibt, der von Eisenbahnsachverständigen und Verkehrsexperten entwickelt, vom Parlament unterstützt und anschließend vom Eigentümer Bund in Auftrag gegeben wird. Darüber hinaus ist dauerhaft dafür Sorge zu tragen, dass die Umsetzung des Masterplans Schiene auch kontrolliert wird. Dabei sind die zur Verfügung stehenden Steuermittel unter dem Primat des Gemeinwohls und der Daseinsvorsorge einzusetzen.

Im Interesse des Erhalts der Eisenbahnerarbeitsplätze setzt sich die GDL dafür ein, dass der Eigentümer Bund von allen im Eisenbahnverbundsystem wirkenden Kräften ein klares Bekenntnis für eine zukunftsfähige Eisenbahn mit Daseinsvorsorge und Allgemeinwohlorientierung verlangt. Nicht nur in Sonntagsreden ist die Eisenbahn zu erwähnen. Es ist alles dafür zu tun, dass im Konsens

zwischen Politik und der Bevölkerung die gesamte Eisenbahninfrastruktur als zukunftsfähiges System ertüchtigt wird.

Die GDL spricht sich in diesem Zusammenhang absichtlich dagegen aus, dass die Eisenbahninfrastruktur wie bisher von den Konzerninteressen der DB AG geprägt und damit auch weiterhin gewinnorientiert geführt wird. Eine planmäßige ganzheitliche Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Infrastruktur und die Förderung von Innovationsprogrammen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sollen an die Stelle von planlosen Managerideen und Leuchtturmprojekten treten. Der 1993 mit der Privatisierung vorgegebene Weg der Gewinnorientierung (aktienrechtliche Pflicht) stellt aus Sicht der GDL die falsche Grundlage zur Steuerung und Finanzierung für die Infrastruktur dar. Investitionen in die Infrastrukturprojekte dürfen nicht mehr allein vom DB-Konzern entschieden werden, die bisherigen Entscheidungen, die ausschließlich am Gewinn des Konzerns orientiert und an weiteren Konzerninteressen ausgerichtet waren, müssen zukünftig am Gemeinwohl im Sinne eines erfolgreichen Eisenbahnbetriebs ausgerichtet sein. Es muss Schluss sein mit dem permanenten Lobbying der DB AG gegenüber dem Eigentümer Bund.

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat Zukunft, allerdings müssen hierfür die richtigen Weichen gestellt werden. Die seit Jahrzehnten stattfindende Verlagerung des immer stärker anwachsenden Gesamtverkehrs auf den Verkehrsträger Straße muss beendet und Güter müssen vorrangig auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert werden, Gefahrgut aus Sicherheitsgründen übrigens generell. Erst wenn das Angebot für Fahrgäste und Güterverkehrskunden optimal ist, z.B. durch den geforderten Deutschland-Takt und ein funktionierendes Gesamtnetz mit ausreichend Anschlüssen, findet die Verlagerung auf die Schiene tatsächlich statt.

Dazu ist das Herzstück des Eisenbahnsystems – die Infrastruktur – neu zu ordnen und zukunftsfähig auszurichten. Deshalb muss es eine Infrastrukturreform geben.

Wir sind davon überzeugt, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert wird und im Ergebnis der Marktanteil der Eisenbahnen in Deutschland nachhaltig erhöht werden kann. Der Schlüssel für eine Steigerung der Infrastrukturqualität liegt in einer Eisenbahninfrastrukturreform. Dafür müssen die vier Kernelemente

- DB Netz
- DB Station und Service
- DB Energie und
- die Werkstätten

in einer Gesellschaft zusammengeführt und zwingend von der Gewinnorientierung befreit werden. Geeignet hierfür wären eine gemeinnützige Aktiengesellschaft (gAG) oder eine gemeinnützige GmbH (gGmbH). Dies ist auch innerhalb des DB-Konzerns möglich. Ein weiterer Vorteil wäre die Transparenz der Mittelzuflüsse und Investitionen sowie der Finanzierungskreisläufe im DB-Konzern.