



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

GDL-Hauptvorstand · Postfach 60 08 94 · 60338 Frankfurt am Main

Verteiler:
Fraktionsvorsitzende der Bundestagsfraktionen
Mitglieder des Haushaltsausschusses
Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Claus Weselsky

Tel. –101, Fax –109

E-Mail: claus.weselsky@gdl.de

Datum

26. Mai 2020

Zukunft des Eisenbahnsystems, Auswirkungen der Corona-Pandemie, “Bündnis für unsere Bahn” und Ablehnung einer pauschalen Inanspruchnahme der Mitarbeitenden in Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die GDL

Sehr geehrte Damen und Herren,

das ursprüngliche Ziel der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) anberaumten Veranstaltung war eine gemeinsame Positionierung der im Eisenbahnsystem verankerten Sozialpartner unter Einbeziehung des Eigentümers.

Die GDL hat diese Form eines Bündnisses abgelehnt und einer pauschalen Inanspruchnahme der Mitarbeitenden im innerdeutschen Eisenbahnsystem des DB-Konzerns eine klare Absage erteilt.

Im Ergebnis unserer gesamthaften Bewertung, bezogen auf die Entwicklung des Konzerns DB AG seit seiner Gründung 1994, die Entwicklung der Wettbewerbsbahnen im Güter- und Personenverkehr und der Entwicklung des Eisenbahnsystems insgesamt, möchten wir nachstehend unsere Ablehnung begründen:

1. Mit der grundsätzlichen Positionierung der GDL im Eisenbahnverkehrssystem beginnt bereits erkennbar zu werden, dass wir uns dem Gesamtsystem Eisenbahn in Deutschland verpflichtet fühlen und nicht nur dem Teil, welcher sich im Bundeseigentum befindet.

Innerhalb unserer 54 Tarifpartner ist die DB AG nur einer, zugegebenermaßen ein großer Sozialpartner. Allerdings entbindet dies die GDL nicht von

der Verpflichtung ausgewogen, neutral und unter angemessener Berücksichtigung der Interessen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in unserem Land zu agieren.

Sicherlich befinden sich nicht alle EVU im Eigentum deutscher Unternehmen, wie die DB AG sich im Eigentum des Bundes befindet. Zwei für uns entscheidende Merkmale haben jedoch alle gemeinsam:

- Sie beschäftigen Zugpersonale in Deutschland, welche zum überwiegenden Teil auch noch unsere Mitglieder sind!
- Sie sind allesamt Tarifpartner der GDL!

Alle diese Unternehmen sind maßgeblich von der Corona-Pandemie und deren Folgen betroffen, haben Umsatzausfälle, Zahlungsschwierigkeiten und erhebliche Probleme, in den nächsten Monaten und Jahren wirtschaftliche Stabilität und Wachstum abzubilden. Dadurch sind auch alle unsere Mitglieder tangiert und müssen aus Sicht der GDL auch entsprechend gleichbehandelt werden.

2. Der Eigentümer verlangt zu Recht Einsparungen bei den Personalkosten des DB-Konzerns und auch wir bejahen diesen strategischen Ansatz, denn er beinhaltet nicht automatisch unsoziales Gebaren oder quer Beet stattfindende Entlassungswellen. Vielmehr kommt es darauf an, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, das Eisenbahnsystem in Deutschland.

Das vom DB-Konzern aufgelegte Programm „Starke Schiene“ stellt diesen Ansatz zwar immer wieder in den Vordergrund, aber dies ist leider nur der äußere Anschein und auch die Schlagzeile, mit der operiert wird. Denn gleichzeitig sind in diesem Strategiepapier absichtlich zahlreiche Hintertürchen eingebaut worden, um auch immer wieder als weltumspannendes, verkehrsübergreifendes und selbstständig agierendes Großunternehmen tätig sein zu können. In der bestehenden Rechtsform ist es nicht nur schwierig, sondern bisher ohne jeden Erfolg geblieben, den DB-Konzern auf die Kernaufgabe zu verpflichten, nämlich den Eisenbahnverkehr in Deutschland pünktlich, zuverlässig und sicher durchzuführen.

3. Das vom BMVI initiierte „Bündnis für unsere Bahn“ mit dem DB Konzern, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der GDL abzuschließen, ist nicht nur der Versuch alles so weiter zu betreiben, wie bisher. Es ist der Versuch unter der Begrifflichkeit „Systemverbund Eisenbahn“ dem geneigten Leser zu suggerieren, der DB-Konzern selbst sei systemrelevant und unverzichtbar. Dem ist nicht so und das, was die wirklichen Eisenbahner der direkten Bereiche in den vergangenen Monaten geleistet haben und was die in unserem Lande fahrenden Eisenbahnen für eine Bedeutung für unser aller öffentliches Leben bekommen haben, hat rein gar nichts zu tun mit den weltweiten und auch europäischen Beteiligungen des DB-Konzerns.

Ob es sich um eine Hafenanlage am anderen Ende der Welt handelt oder eine Fluggesellschaft, all das ist entbehrlich und eher schädlich für ein funktionierendes Eisenbahnsystem in Deutschland, denn es hat in der Vergangenheit unglaubliche Mengen an Geld verschlungen, Verluste für den

Konzern gebracht und einen immer größer werdenden Verwaltungsapparat von der eigentlichen Kernaufgabe entfremdet.

Man könnte sich zurücklehnen und den Dingen einfach ihren Lauf lassen, aber in diesem historischen Moment geht es um viel mehr, als die bisher entstandenen Verluste, die Anhäufung eines neuen und wesentlich größeren Schuldenberges oder die Frage nach einem Beitrag der Arbeitnehmer.

Es geht soweit, dass die Mitarbeitenden im Kerngeschäft des Eisenbahnsystems in unserem Lande in die Haftung genommen werden sollen für Alleinentscheidungen des Managements auf weltweiter Einkaufstour. Sie sollen nicht nur jetzt, sondern auch für die zukünftigen Jahrzehnte tatenlos zusehen, weil es nicht nur um die Auswirkungen der Corona-Pandemie geht, sondern auch um weitergehende Verschuldung, fehlendes Eigenkapital und zukünftige Projekte, welche mitfinanziert werden müssen.

Dies würde dazu führen, dass diejenigen, welche tagtäglich hervorragende Arbeit geleistet haben und auch weiterhin leisten, einen 30 Milliarden Schuldenberg aufgebürdet bekommen, welcher in den nächsten Jahrzehnten zurückgezahlt werden muss. Deshalb bleibt es der GDL nicht erspart, mal wieder als Spaßbremse aufzutreten und die Fehlentwicklung aufzuzeigen. Sie erkennen schon aus der Überschrift des Bündnisses den diametralen Ansatz und die damit einhergehende konzeptionelle Unmöglichkeit der Beteiligung für die GDL.

Darüber hinaus stellt unser Mitwettbewerber EVG in allererster Linie darauf ab, sämtliche Arbeitsplätze im DB-Konzern zu erhalten. Ob all diese Arbeitsplätze für ein funktionierendes Eisenbahnsystem in Deutschland erforderlich sind oder nicht, scheint dabei überhaupt keine Rolle zu spielen.

Dazu gibt es von Seiten der GDL seit Jahren eine klare Haltung und somit ein klares NEIN. Seit unzähligen Sanierungsprogrammen und auf bunten PowerPoint-Folien immer wieder erzielten angeblichen Verbesserungen leidet das Eisenbahnsystem unter „zu vielen Häuptlingen und zu wenig Indianern“! Rationalisierung und Optimierung führten stets zu einer Umverteilung der Arbeitsplätze vom direkten Bereich, wo der Abbau erfolgte, zum verwaltenden Bereich, wo die nächsten Projekte entwickelt wurden und die Anzahl der Arbeitsplätze stetig zunahm. Selbst in den letzten Einstellungsoffensiven ist der Anstieg im verwaltenden Bereich deutlich erkennbar.

4. Diesen sich ständig wiederholenden Kreislauf werden wir nicht weiter verstetigen, denn er muss unterbrochen werden und dazu bedarf es einer einfachen, klaren und sich auf das Kernstück Eisenbahn bescheidenden Strategie. Diejenigen, welche in den letzten Monaten ihre Arbeit vollumfänglich erfüllten und für einen konstanten Eisenbahnverkehr sorgten, dabei zum Teil sogar ihre Gesundheit aufs Spiel setzten, werden nicht erneut den „Gürtel enger schnallen“ für ein weiter so!

Es sind Mitarbeitende im direkten Bereich, also Fahrdienstleiter, Werkstattmitarbeiter, Gleis- und Fernmeldebauer, Wagenmeister, Aufsichten, Vertriebsmitarbeitende, Disponenten auf/in den Einsatzstellen und

Betriebsleitzentralen, Zugbegleiter und Lokomotivführer und unbestritten noch eine ganze Reihe weiterer ehrenwerter Berufe gewesen, welche die Eisenbahninfrastruktur einsatzfähig gehalten und in den Eisenbahnverkehrsunternehmen für reibungslosen Personen- und Gütertransport gesorgt haben. Wir sind nur für die EVU und GDL-Mitglieder zuständig. Deshalb werden wir als Tarifvertrags- und Sozialpartner auch verantwortungsvoll und mit Augenmaß innerhalb der DB AG und gleichzeitig der Wettbewerbsunternehmen handeln. Ob es dabei und in diesem Zusammenhang zu Tarifverhandlungen über Sanierungsbeiträge der Mitarbeitenden im direkten Bereich kommen wird, lassen wir deshalb offen, denn es bleibt den Tarifverhandlungen vorbehalten.

5. Alles, was wir für eine sofortige Klima- und nachhaltige Verkehrswende hin zum Eisenbahnsystem wirklich benötigen, ist eine Konzentration auf das Herzstück und dessen Ertüchtigung. Wir benötigen weder Aktivitäten am anderen Ende der Welt, noch verlustbringende Beteiligungen in allen nur denkbaren Bereichen. Das hat uns in den letzten 25 Jahren unzählige Sanierungsrunden, immer wiederkehrende „angebliche Schulterschlüsse“ und eine immer schlechter funktionierende Infrastruktur beschert.

Eine Aktiengesellschaft im Eigentum des Bundes hat sich so verselbstständigt, dass selbst der Eigentümer nur noch reagieren und nicht mehr agieren konnte. Die Corona-Pandemie hat etwas überdeutlich und schnell sichtbar gemacht, was sowieso schon vorhanden war, nämlich eine als „Global Player“ agierende Aktiengesellschaft mit enormer Verschuldung und einer inneren Verfasstheit, welche weder der Daseinsvorsorge, noch einem sicheren, zuverlässigen und pünktlichen Eisenbahnsystem gerecht wird, weil sie nicht darauf reduziert und diesem Ansatz verpflichtet ist.

6. Das Herzstück des Eisenbahnsystems ist die komplette Infrastruktur, bestehend aus Netz, Station und Service, Energieinfrastruktur und auch den für den Eisenbahnverkehr relevanten Werkstätten. Dies alles, aber eben auch nur diese Elemente und nur in Deutschland, ist als kritische Infrastruktur zu betrachten und von immanenter Bedeutung für eine funktionierende Eisenbahn in unserem Land. Es ist zugleich die entscheidende Grundlage für eine tatsächliche Klima- und Verkehrswende mit einhergehender Verlagerung von mehr Güter- und Personentransport auf das Eisenbahnsystem.

Damit einhergehend ist die Verknüpfung zum gesamten ÖPNV unumgänglich. Die hier erforderlichen Milliarden an Steuergeldern, als dringend erforderliche Subventionen in die Daseinsvorsorge, haben nichts in einer Aktiengesellschaft zu suchen, weil es betriebs- und volkswirtschaftlicher Unfug ist, in diesem Bereich von Gewinnerzielung und Dividenden auszugehen. Daseinsvorsorge und Gemeinwohlverpflichtung sind unstrittig als Gemeinschaftsaufgabe zu betrachten und aus der Solidargemeinschaft zu finanzieren, was man sehr deutlich an anderen Infrastrukturen erkennen kann.

Diese für das Eisenbahnsystem lebensnotwendigen Grundlagen zu schaffen setzt den Willen voraus und anzuerkennen, dass die bisherige Ausrichtung und auch die aktuelle Konstruktion des Konzerns dieser neuen Aufgabenstellung nicht nur angepasst, sondern sogar unterworfen werden muss.

7. Nach Jahrzehnten der Unterfinanzierung, einer falschen Zielsetzung hin zum Börsengang und immer stärker werdenden Problemen bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im DB-Konzern hat sich der Eigentümer bisher in erster Linie um kurzfristige Verbesserungen verdient gemacht und versucht, mit dem Zukunftsbündnis Schiene den Eisenbahnsektor neu auszurichten.

Viele Beteiligte, nicht nur die GDL, wissen um die Schwierigkeiten in der Infrastruktur und sind trotzdem bestrebt, dem Eisenbahnsystem die Zukunftsfähigkeit zu ermöglichen. Deshalb ist es jetzt höchste Eisenbahn für den tatsächlichen Eigentümer, das Parlament, aus der Reaktion in die Aktion zu kommen. Sie dürfen nicht immer neue Milliarden in ein ineffizientes und völlig falsch aufgestelltes Unternehmen pumpen, keine Strukturen aus vergangenen Zielsetzungen verstetigen, nicht das bisher erfolglose Management des Konzerns allein entscheiden lassen, wie groß es werden möchte und wie weit es sich in der ganzen Welt engagieren will.

Wir unterstützen die Bestrebungen für ein besseres Eisenbahnsystem nur dann, wenn diesem System eine komplette Neuausrichtung zum Ziel gesetzt wird. Dazu gehört eine schonungslose Analyse des „Ist“-Zustandes durch eine Expertenkommission und aus deren Ergebnissen abgeleitet eine sich anschließende Bahnreform II mit Konzentration auf das Herzstück, nämlich das Eisenbahnsystem in Deutschland. Nur so wird dieses für uns alle so wichtige Verkehrssystem fit für die Zukunft und dient dem Allgemeinwohl und der Daseinsvorsorge.

8. Konkrete Anmerkungen zu dem Vertrags-Text "Bündnis für unsere Bahn"

Allein schon die in der Überschrift gewählte Formulierung "für unsere Bahn" ist schon als Titel in Frage zu stellen, denn es gibt eine Vielzahl von „Bahnen“, welche als EVU den Personen- und Gütertransport - auch mit Unterstützung von Personaldienstleistern - bewältigen. Natürlich könnte man diese Bezeichnung vordergründig auch als Steuerzahler sehen, unter der Annahme, dass "die Bahn" dem Volk gehört. Der als Aktiengesellschaft geführte DB AG-Konzern jedenfalls ist seit Jahrzehnten weitestgehend der Einflussnahme des Volkes entzogen, weshalb diese Überschrift auch nicht dahingehend zu interpretieren sein dürfte. Auch eine Interpretation, dass "die Bahn" den Mitarbeitern gehört, ist aus dem vorgenannten Hintergrund völlig abwegig.

"Die Eisenbahn in Deutschland" existiert in dieser Form nicht. Als GDL sehen wir ausschließlich die Mehrzahl: „Die Eisenbahnen und Personaldienstleister im Eisenbahnbetrieb in Deutschland". Dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich massiv von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen sind, ist eine Tatsache, die wir ebenfalls sehen, dass dies allerdings "vor allem" für den Systemverbund der Deutschen Bahn gelten soll, halten wir für eine Unterstellung und für eine Ohrfeige für jedes andere betroffene EVU und die dort beschäftigten Eisenbahner.

Sofern ausgeführt wird, dass alle Beteiligten gefordert sind "Teil der Lösung" zu sein, um die Krise gemeinsam und "solidarisch" zu bewältigen, stellt sich für die GDL die Frage, wer diese "alle Beteiligten" sind? Richtet sich dieser Anspruch allerdings auch an die Beschäftigten des operativen Personals, so steht deutlich zu befürchten, dass dieses am Ende nur wieder auf eigene

Kosten den Karren aus dem Dreck ziehen soll. Dies ist mit der GDL nicht zu machen. Auch die apodiktische Aussage, dass es nur durch die vorgenannte Solidarität aller Beteiligten gelingen könne, dauerhaft strukturelle Folgeschäden für die Deutsche Bahn abzuwenden, ist schlichtweg abzulehnen. Diese Aussage ist falsch und negiert sämtliche Alternativen. Es kann im Gegenteil aber auch anders gelingen. Diese Lösung heißt Bahnreform II.

Ein Zusammenschluss, um die "wirtschaftlichen" und erst recht die im gesamten Bündnisvertrag undefiniert bleibenden "sozialen Folgen" zu bewältigen, bedarf konkreter Übereinkünfte, als es dieses nicht über bloße Lippenbekenntnisse hinausgehende Papier vermag. Mit der Formulierung, dass "alle Beteiligten" mit den undefiniert bleibenden Maßnahmenpaketen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich ihren Beitrag dazu leisten, bleibt am Ende nur für den Bund und damit für den Steuerzahler als einzig konkrete Maßnahme übrig, dass diese/r die Hälfte der dieser Ausnahmesituation geschuldeten Lücke bei den Personal- und Sachkosten zu tragen hätte.

Vor dem Hintergrund der "überlegten" und "sozialverträglichen Gegensteuerung" der Sozialpartner stellt sich die Frage, wer hier was überlegt haben soll? Die GDL war an diesen Überlegungen nicht beteiligt und wir kennen bis einschließlich heute keinerlei konkrete Maßnahmen oder Forderungen der Arbeitgeberseite DB AG. Der Bund soll 80 Prozent der Einbußen durch eine entsprechende Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn ausgleichen. Das lässt die Frage aufkommen, was für ein Ausgleich bei den anderen EVU erfolgen soll? Für EVU's soll lediglich eine Prüfung erfolgen, was jedoch keinesfalls die gleiche Unterstützungsleistung beinhaltet.

Dass das Management als Eigenleistung "weiterhin" mit voller Tatkraft hinter der erfolgreichen Dachstrategie der starken Schiene stehen soll, halten wir für einen schlecht formulierten Witz. Es drängt sich förmlich die Frage auf, ob diese Aussage im Umkehrschluss bedeuten könnte, dass das Management ohne dieses Bündnis nicht mehr dahinter stehen würde?

Die nachfolgende Formulierung, dass das Management einen eigenen "substantiellen Beitrag" durch den dargestellten Prämienverzicht "im Schulterschluss" mit den Beschäftigten leistet, ist ebenfalls eher dem Bereich der Mythen und Sagen zuzurechnen. Erfolgsprämien, die mangels Erfolges sowieso nicht zu zahlen wären und im Übrigen auch nur einen Bruchteil der Kosten des überbordenden Verwaltungsapparates der DB AG ausmachen, kann man nicht ernsthaft als adäquaten Beitrag bezeichnen.

Schon gar nicht, wenn hier ein "Schulterschluss" mit dem operativen Personal herbeigeredet wird, welches dann als Konsequenz ebenfalls noch zur Kasse gebeten werden soll. Das ist zu wenig als Anteil der Führungskräfte und in Bezug auf die möglichen Konsequenzen für das operative Personal nicht hinnehmbar, weil undifferenziert, ohne konkrete Forderungen und auch in zeitlicher Hinsicht völlig offen.

Woher der Wind tatsächlich weht, zeigt der nächste Satz: "Weitere Einsparpotentiale werden durch kostensenkende Maßnahmen bei dem Personal- und Sachaufwand gehoben." Hier sehen wir, dass die Last durch

diese Hintertür erneut auf die Schultern derjenigen geladen werden soll, die diese Krise schon allein durch ihre durchgehende Arbeit in der Eisenbahninfrastruktur und den EVU bewältigt haben.

Dass die Tarifpartner diese Krise gemeinsam und solidarisch zu bewältigen beabsichtigen, würde eine Einigung und ergebnisoffene wie gleichberechtigte Diskussion über die einzuschlagenden Wege erfordern. Dies ist bisher nicht erfolgt und im Hinblick auf das vorliegende Papier nicht vorstellbar.

Sofern der hier behauptete „Zusammenschluss der Tarifpartner“ gewisse Eckpunkte für eine tarifvertragliche Vereinbarung vorsieht, halten wir fest, dass uns solche konkreten „Eckpunkte“ weder ersichtlich sind, noch, dass wir solche mit der eingeschlagenen Gesamtausrichtung des Werkes für vereinbar halten.

Der Beitrag der Tarifpartner im Sinne der oben erwähnten Gegensteuerung wird schlicht nicht klar. Sofern darüber spekuliert wird, dass die Tarifpartner ein völlig im Unklaren bleibendes „Tarifpaket“ abschließen, als „Grundlage und Voraussetzung“ zur „Sicherung von Arbeitsplätzen“, halten wir fest, dass ein solches Tarifpaket zur Sicherung von Arbeitsplätzen bereits existiert.

Was dagegen Inhalt eines irgendwie gearteten neuen Pakets sein soll und für wen dieses neben dem operativen Bereich noch gelten soll, erschließt sich uns nicht. Vor allem auch vor dem Hintergrund, dass Führungskräfte außer Tarif (AT) solchen Vereinbarungen in der Regel nicht unterliegen.

Der GDL sind keine der hier genannten „intelligenten, sozial ausgewogenen und ökologisch sinnvollen Maßnahmen“ zur wirtschaftlichen Stabilisierung bekannt. Sie hat solche auch nicht vereinbart und wird eine wirtschaftliche Stabilisierung eines über die Maßen verschuldeten Konzerns auch nicht auf Kosten des operativen Personals vereinbaren. Die wirklich systemrelevanten Eisenbahner in allen EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) werden nach wie vor dringend gebraucht, denn sie sind es, die den Verkehr aufrechterhalten. Von daher ist der angebotene Gegenwert nicht nur ohne Inhalt, sondern schlichter Dings eine Mogelpackung, welche nur diejenigen schützen soll, welche tatsächlich nicht systemrelevant sind!

9. Systemrelevanz in Krisenzeiten, Managemententscheidungen und deren Folgen

Es ist für Jeden und Alle augenscheinlich und nachvollziehbar, dass die Corona-Pandemie weltweiten Einfluss auf alle Belange wie Wirtschaft, Gesellschaft, Mobilität, Sozialwesen, Gesundheit, um nur einige aufzuzählen, hat.

Die Eisenbahnen in Deutschland, aber eben auch nur diese, unterstreichen eindrücklich ihre Systemrelevanz. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Dies gilt für alle Eisenbahnunternehmen und nicht nur für den DB-Konzern. Die durch die Corona-Pandemie verursachte Krise verstärkt die Bedeutung zukunftsorientierter Investitionen in das klimafreundliche Verkehrssystem Eisenbahn. Der Schienenverkehr bleibt das Rückgrat einer

klimagerechten Mobilität und Logistik. Nur mit ihr werden die Verkehrsverlagerungs- und Klimaziele erreicht.

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sind wirtschaftlich massiv von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Das gilt für den DB-Konzern genauso wie für den Bereich der Wettbewerbsunternehmen. Hier ist die Nachfrage in allen Bereichen eingebrochen. Dies führt zu Umsatzausfällen in noch nie dagewesener Höhe und damit zu hohen wirtschaftlichen Schäden. Die Eisenbahninfrastruktur ist ein völlig anderer Bereich, welcher als Monopol existiert und die Folgen der Krise demzufolge auch vollkommen anders spürt und von daher auch vollkommen anders unterstützt und gefördert werden muss.

Der eingetretene wirtschaftliche Schaden darf allerdings nicht fälschlicherweise soweit in den Vordergrund gerückt werden, dass bereits seit langem nachweisbare Fehlentwicklungen überdeckt werden. Im Systemverbund der Deutschen Bahn gehören dazu unter anderem die folgenden Fehler:

- Die Entwicklung der Verschuldung von ehemals 34 Mrd. DM, also rund 17 Mrd. Euro, welche nach der Bahnreform 1994 auf 0 Euro herabgesetzt wurden, auf nunmehr stattliche 25 Mrd. Euro bis Ende 2019. Jetzt soll das Parlament sogar noch eine wesentlich höhere Verschuldung genehmigen.
- Die Tilgungsdeckung der DB sinkt im Zeitraum der letzten 6 Jahre um 5 Prozent, von 22 Prozent auf unter 17 Prozent. Damit werden die bereits vorhandenen Schulden immer weniger abgebaut und der gesamte Schuldenberg führt weiter in die Abwärtsspirale.
- Es besteht unverändert ein massiver Investitionsstau bei der DB und die bisher genehmigten Bundesmittel können nicht abgerufen und zeitnah verbaut werden.
- Seit Jahren wird zwar darüber gesprochen, geschrieben und philosophiert, aber bis einschließlich heute gibt es eben keine Konzentration auf das Kerngeschäft Eisenbahninfrastruktur und -verkehr in Deutschland,
- Die seit Jahrzehnten vorhandenen Fehlentwicklungen in den Unternehmensstrukturen mit vollkommen unterschiedlichen Hierarchiestufen und nicht passenden Schnittstellen waren ursprünglich auf einen Börsengang ausgerichtet. Sie sind von Niemandem bis einschließlich heute mit einer Neuausrichtung versehen worden. Lediglich das Management der DB versucht alle Beteiligten glauben zu machen, dass sie sich tatsächlich damit befassen.
- Seit Jahrzehnten existiert ein sogenanntes Beschäftigungsbündnis, was dem Grunde alle anwesenden Mitarbeitenden unkündbar stellt. Dies soll nochmals postuliert werden, obwohl nachweisbar eine absolute Fehlentwicklung im Verhältnis der produzierenden direkten Beschäftigten zum seit Jahren rasant anwachsenden Overhead vorhanden ist.
- Die Engpässe im direkten Bereich sind die Folge von Fehlsteuerungen in den Führungsetagen. Zudem wird dies seit Jahren mit einem signifikanten

Mangel an Wertschätzung der Mitarbeiter im direkten Bereich begleitet, was zur inneren Kündigung bei vielen Beschäftigten geführt hat.

10. Einschätzung der Corona bedingten Schäden bei der DB

Die Entscheidung der Unternehmensführung, den Verkehr auch in Lockdown-Zeiten weitestgehend und trotz unvermeidbar sinkender Reisendenzahlen und Gütermengen in diesem Maße aufrecht zu erhalten und somit Betriebsmittel und Personalaufwand in einem Missverhältnis zu den zu erwartenden Einnahmen zu bringen, ist eine klare Fehlentscheidung und somit selbst verursachte Kostenerweiterung anstatt -reduzierung.

Nunmehr listet man die allein in 2020 auflaufenden Kosten aus Corona-bedingten Einflüssen mit insgesamt 5,0 Mrd. EUR negativer Umsatzeffekte im Base Case und bis 6,8 Mrd. EUR im Worst Case auf. Eine Vorausschau über die nächsten Monate ist allerdings verständlicher Weise allenfalls als Prognose zu bewerten, keinesfalls als Grundlage der Zuschüsse des Bundes. Weitergehende Prognosen und Schadens-Szenarien bis hin zu einer Vorausschau bis 2024 sind nicht belastbar und wenig hilfreich, weil die Fehler der Vergangenheit, wie zum Beispiel die gestiegene Verschuldung, mit eingerechnet werden.

11. Unterstützung des Bundes zur Milderung der Corona-Schäden und zur Neuausrichtung des Eisenbahnsystems in Deutschland

Ein zeitlich befristeter Rettungsschirm des Bundes für die tatsächlich entstandenen wirtschaftlichen Schäden in den Eisenbahnverkehrsunternehmen (auch denen der DB) ist sicherlich unbestritten. Davon getrennt und auch unter Einbeziehung bereits vorhandener Mittel aus dem Investitionsstau ist der Unterstützungsbedarf für die Eisenbahninfrastruktur zu betrachten. Hier muss zuallererst einmal ein klarer Auftrag erteilt werden diesen Monopolbereich getrennt zu erfassen, den Finanzierungskreislauf einer Überprüfung zu unterziehen und erst danach kann diesem Bereich, welcher völlig unbestritten für das Eisenbahnsystem als kritische Infrastruktur das Herzstück und Grundlage allen Eisenbahnverkehrs in unserem Lande ist, die tatsächlich erforderliche Höhe der Subventionen bestimmt und auch zugestanden werden.

Jedwede Unterstützung der Transportbereiche der DB muss jedoch gerade unter einer europarechtlichen Betrachtung fair und gerechtfertigt unter Einbeziehung der Wettbewerbsbahnen erfolgen, denn diese sind unumgänglich vergleichbar zu behandeln. Die gleichen Regeln, wie sie für andere Unternehmen, die durch die Corona-Krise in Schieflage gekommen sind, gelten, müssen auch für Unternehmen des Bundes angewandt werden. Hilfe nur für gesunde Unternehmen die unverschuldet in Notlage gekommen sind.

Der DB-Konzern darf in seiner jetzigen Struktur nicht weiter in eine höhere Gesamtverschuldung entlassen werden, da die Folgen nicht nur die DB-Mitarbeitenden, sondern auch die Steuerzahler in Deutschland gesamthaft tragen müssten. Alt- oder besser ausgedrückt die Neuschulden dürfen nicht mit Corona-Hilfen aufgefangen werden!

Eine verpflichtende Überprüfung der Legal- und Organisationsstrukturen des DB-Konzerns ist durch eine vom Parlament eingesetzte Expertenkommission vorzunehmen. Anschließend sind die heutigen Strukturen aufzulösen und für das Kerngeschäft relevante Struktureinheiten zusammenzuführen. Dabei ist die im Monopolbereich befindliche Eisenbahninfrastruktur aus der Gewinnerzielungsverpflichtung herauszunehmen und direkt vom Eigentümer mitgesteuert dem eigentlichen Zweck zu unterwerfen.

Ohne diese Grundlagen ist die weitere Fehlentwicklung vorprogrammiert und die Mitarbeitenden werden keinesfalls die Fehlentscheidungen aus den Vorstandsetagen abfangen. Diese Mitarbeitenden können und wollen unserer Ansicht nach nur weiter in höchster Qualität ihre Arbeitskraft voll umfänglich für eine funktionierende Eisenbahn zur Verfügung stellen. Ein solcher Beitrag würde sicherlich gerne für eine bessere und auftragsgemäß funktionierende Bahn erbracht. Unter den gegebenen Umständen sind die Beschäftigten in den direkten Bereichen jedoch nicht in der Lage und auch nicht mehr gewillt, in die Haftung oder auch Verpflichtung für das Missmanagement genommen zu werden. Sie arbeiten seit Jahren und schaffen es trotzdem nicht, die gewünschten positiven Ergebnisse zu erwirtschaften. Allein dies ist Grund genug, sich einem augenblicklich gewünschten „weiter so“ zu entziehen!

Die parlamentarischen Entscheidungen für die Unterstützung des Eisenbahnsystems in Deutschland in Höhe von insgesamt 180 Mrd. Euro sind erst vor wenigen Tagen gefallen. Wir ersparen uns, die einzelnen Programme aufzulisten und die Beiträge untereinander zu schreiben, möchten allerdings anmerken, dass die Summe der veranschlagten Mittel zu einem sehr hohen Anteil aus dem Bundesfinanzministerium (BFM) stammen wird. Aus der überhöhten Verschuldung, dem überbordenden Overhead und den fehlerhaften Strukturen heraus werden Eigenbeiträge des Konzerns oder pauschale Einsparungen bei den Personalkosten eben nicht die erforderlichen Mittel erzeugen.

12. Zwingend notwendige Veränderungen innerhalb der heutigen EVU des DB-Konzerns sind erforderlich

DB Regio AG

Seit über 15 Jahren sind fast alle Busverkehre des DB-Konzerns bei der DB Regio AG gebündelt. Dies ist weder systemisch noch wirtschaftlich sinnvoll. Daher müssen die Busverkehre ausgegliedert und in einer eigenen unabhängigen Gesellschaft neu aufgestellt werden.

Auch wenn beide Bereiche überwiegend im ÖPNV tätig sind, ist die Ausschreibungs- und Vergabepaxis doch äußerst unterschiedlich. Dazu kommt, dass DB Regio Bus seit Jahren nicht nur den Erwartungen hinterher hinkt, sondern regelmäßig ein negatives EBIT aufweist, zum Beispiel minus 46 Millionen Euro im Jahr 2019. Dieses muss dann durch den Gesamtverbund der DB Regio AG mitgetragen werden und reduziert damit erheblich die Wettbewerbsfähigkeit im SPNV und zusätzlich den Ertrag der DB Regio AG.

Besonders negativ hat das mittlerweile beendete Konstrukt der Fernbusse die Entwicklung von DB Regio AG beeinflusst. Dieses wurde erst nach längerem

Zögern beendet. DB Regio AG ist ein aktiver Player im SPNV-Markt und ein Leistungsträger im DB-Konzern, allerdings mittlerweile nur noch zur Hälfte im gesamten Verkehrsvolumen verankert. Damit dies so bleibt, müssen alle anderen produktions- und gesellschaftsrechtlichen Experimente innerhalb und zu Lasten der DB Regio AG schnellstmöglich beendet werden.

Eine Reduzierung des Overhead um mindestens 20 Prozent ist zwingend erforderlich, denn die schlankeren Strukturen in den EVU der Wettbewerber sind Beispiel genug um zu erkennen, dass damit Eisenbahnverkehr erbracht werden kann. Im Übrigen beweist DB Regio AG mit der Start Deutschland GmbH sich selbst, dass es funktioniert.

Durch Marktanteilsverluste, neue Fahrzeuge, andere Produktionsstrukturen und vieles mehr hat sich die Anzahl der direkten Mitarbeiter überproportional bei DB Regio AG reduziert, während sich gleichzeitig im indirekten Bereich die Anzahl der Mitarbeiter deutlich erhöht hat. Zwar wurden in einzelnen Regionen Overheadbereiche reduziert, die betroffenen Overheadmitarbeiter haben sich aber alle wieder in der Zentrale und ihren Funktionsbereichen (wie in den neu gegründeten Kompetenz-Centern) wiedergefunden. Der deutlichste und einfachste Beleg für diesen Sachverhalt sind die seit Jahren steigende Anzahl von Mandaten und Delegierten im Rahmen von Wahlen für Mitarbeitervertretungen in den Wahlbetrieben des Overheadbereichs.

Pönale und DB Netz AG

Ein weiterer sehr großer Block regelmäßiger Ergebnisbelastung von DB Regio AG sind die Zahlungen von Pönalen. Diese belasten jährlich im Durchschnitt mit 60 Millionen Euro das EBIT. Dabei sind rund zwei Drittel nicht von DB Regio AG zu verantworten, sondern der Infrastruktur zuzuordnen. Neben den finanziellen Auswirkungen schmälert dies auch unangemessen den Ruf der DB Regio AG. Völlig unverständlich ist, dass DB Regio AG diese Zahlungen gegenüber DB Netz AG und weiteren Verursachern nicht einfordern darf. Das heißt, DB Regio AG wird hier auf Grund der DB-Konzernstruktur strukturell „doppelt bestraft“.

Anders als DB Regio AG steht aber die DB Netz AG nicht im Wettbewerb. Daher sind die entsprechenden Entscheidungen noch unverständlicher und für die DB Regio AG nur von Nachteil sowie für Mitarbeitende völlig intransparent. Es muss also konsequent das Verursacherprinzip zur Anwendung gebracht werden, dass bedeutet, wer für die Pönale verantwortlich ist, muss diese auch zahlen.

Zustand und Entwicklung der DB Cargo AG

Die DB Cargo AG hat sich seit der Wirtschaftskrise 2008/2009 nie wieder erholt. Der Anteil der Schienengüterverkehrsleistung hat sich insgesamt in Deutschland leicht erholt, aber für die DB Cargo AG weitergehend stetig reduziert. Zwischenzeitlich ist die DB Cargo AG nur noch für 50 Prozent Schienengüterverkehr in Deutschland zuständig.

Unternehmerische Lösungen wurden in den Jahren nach der Wirtschaftskrise nicht gefunden. Im Gegenteil, alle noch so optimistischen Planungen führten

zu keiner Besserung. 2015 führten die negativen Ergebnisse zur Abwertung des Unternehmens und ein Impermentverfahren wurde als letztes Mittel für einen NEUSTART versucht.

2016 hielt dann das nächste Sanierungsprogramm Einzug. Mit dem schönen Namen „Zukunft Bahn“ ging ein erneuter Versuch des Personalabbaus einher, natürlich nur im direkten Bereich. Die Ergebnislinie sackte dennoch weiter ab, denn die Effizienz wurde nicht gesamthaft gesteigert und der Personalabbau im direkten Bereich rächte sich sehr zeitnah.

Jetzt begann die Einstellungsoffensive. Trotzdem baut man in erster Linie auf bekannten und deutlich sichtbaren Fehlentscheidungen weiter auf. Versprechen werden global formuliert und zeitlich auf eine lange Bahn geschickt. Zielführende Ideen sind rar, weil man sich immer wieder auf die Rationalisierung der direkten Bereiche konzentriert. Es sind Doppelstrukturen und auch hier ein betrieblich sehr fragwürdiges Verhältnis zwischen Produktion und Overhead vorhanden. Dieses Missverhältnis wird nicht nur seit Jahren getragen, sondern sogar weiter ausgebaut.

Der Einzelwagenverkehr ist nunmehr seit Jahren nachweislich defizitär. Notwendige Veränderungen sind heute noch nicht einmal als Idee vorhanden. Wenn Ideen auf den Markt kommen, dann sind es Programme, welche Subventionen abfordern und nach Möglichkeit den gesamten Bereich abdecken, ohne Differenzierung und vor allen Dingen ohne Plan, den Güterverkehr gesamthaft auszubauen um die Verkehrsverlagerung tatsächlich zu erreichen.

Zustand und Entwicklung der DB Fernverkehr AG

Die DB Fernverkehr AG hat in all den Monaten der Corona-Krise den Verkehr weitestgehend aufrechterhalten. Da der Fernverkehr aber seine Einnahmen über die Reisenden akquiriert, stehen den hohen Betriebskosten jetzt erhebliche Einnahmeverluste gegenüber. Deshalb wird der Fernverkehr, selbst bei zukünftig hoher Auslastung, einen überschaubaren Ergebnisbeitrag leisten könne. Nunmehr schlagen die Monate mit 10-prozentiger Auslastung natürlich mit dreistelligen Millionenbeträgen zu buche. Die einsame Managemententscheidung, den Fernverkehr in solch hoher Taktfolge aufrecht zu erhalten, kostet demnach voraussichtlich in 2020 insgesamt 2 Milliarden Euro.

Auch ohne Corona-Auswirkungen hat der Fernverkehr einige andere, seit Jahren unveränderte, Problemstellungen, welche einer Ergebnisverbesserung entgegenstehen. Wenige lukrative und ausgelastete Strecken stehen einem erheblichen Anteil von Strecken gegenüber, die wegen geringer Auslastung und fehlenden Reisenden den Betriebsaufwand nicht decken.

In Summe fährt der Fernverkehr seit Jahren nur einen sehr schmalen Gewinn im gesamten Konzernergebnis ein. Setzt sich zukünftig im Wettbewerb ein finanzstarkes EVU durch, dann ist - wie im Güterverkehr - zuerst der Abgang der lukrativsten Verkehre zu erwarten. Anschließend fehlen intern die Deckungsbeiträge für die defizitären Strecken.

Auch im Fernverkehr ist das Verhältnis von produktiven Mitarbeitern zu Overhead-Mitarbeitern als eine sich stetig weiter spreizende Schere zu bezeichnen. Im Sinne einer privatwirtschaftlich agierenden Gesellschaft ist das nur möglich, weil die Gewinnerzielung des Gesamtkonzerns hier indirekt über die Trassennutzung auf DB Netz AG verschoben wird. Die DB Infrastrukturunternehmen gehören deshalb in die direkte Steuerungs- und Überprüfungsebene des Eigentümers Bund

Die Positionierung der GDL zur Neuausrichtung der gesamten Infrastruktur soll hier nicht nochmals wiederholt werden, denn es ist nicht nur die Position der GDL, sondern zahlreicher Beteiligter. Hier spielen auch wesentliche parlamentarische Kräfte eine gute und richtige Rolle. Diese unterstützen die GDL bei ihrer augenblicklichen Absage zu dieser verstetigten Fehlentwicklung.

In den nächsten Jahren werden wachsende Sanierungskosten innerhalb der DB Netz AG verplant. Unstrittig ist der erforderliche Sanierungsaufwand zu leisten, wenn auch allein Auftragsvergabe und Preissteigerungsraten einen erheblichen Teil der Mittel aufzehren werden.

Führungsqualität und –anspruch im DB-Konzern

Aus Sicht vieler Beteiligter ist der DB-Konzern in seinen jetzigen Strukturen mit den drei Transportbereichen nicht konkurrenzfähig! Unter anderem deshalb, weil kein anderes Unternehmen annähernd so breit und so groß auf dem deutschen und weltweiten Verkehrsmarkt aufgestellt und dabei gleichzeitig so schwerfällig, ja fast handlungsunfähig ist, wenn es um betriebliche Flexibilität geht und darum, mit seinem Management kurzfristig auf sich verändernde Situationen zu reagieren.

Eine messbare Beteiligung an Erfolg oder Misserfolg steht in den Reihen der Führungskräfte nicht auf der Tagesordnung, wodurch gleichzeitig eine gewisse Verantwortungslosigkeit geschürt wird. Unbeschadet und kollektiv nehmen demnach tausende Führungskräfte monetär ein ansprechendes Salär entgegen, ohne sich nachweisbar am Ideenwettbewerb „Entwicklung der DB“ zu beteiligen.

Führungskultur ist bei vielen zum Fremdwort verkommen, Führungsstruktur oft nicht mehr als ein anonymes Organigramm. Als „Feigenblatt“, um die eigene Scham, Hilflosigkeit oder fehlende Kompetenzen zu verstecken. Stattdessen werden in jedem Zuständigkeitsbereich zahlreiche Piloten und immer wiederkehrende Projekte betrieben. Tagtäglich werden unzählige ergebnislose Telefon- und Videokonferenzen durchgeführt und in zunehmendem Maße Aufgaben für die zu führenden Auswertungen und Statistiken verteilt. Statistiken, die niemanden erreichen, durch die weder ein Fahrgast noch ein Güterverkehrskunde hinzugewonnen wird.

Eine nicht unbedeutende Anzahl Mitarbeitenden wird nur zur Verschleierung des eigenen Nichttuns verwendet. Mitarbeitende, die in den produktiven oder dispositiven Bereichen dringender benötigt werden. Dies bedeutet, dass neben dem ohnehin extrem hohen Anteil des Overhead der Konzern- und Unternehmensstrukturen ein kontinuierlich weiter wachsender Mitarbeiterbedarf damit befasst ist, Schattennachweise zu erstellen und

Maßnahmen zu entwickeln, die nur einem Zweck dienen: Zu verhindern, dass jemand dahinterkommt, dass dieser Overhead nicht im Sinne einer profitablen Produktion arbeitet.

Dagegen können die Mitarbeitenden im direkten Bereich nicht ankommen und die gewünschten positiven Ergebnisse erwirtschaften. Andererseits wird ein weiterer erheblicher Teil der Mitarbeitenden im Overhead damit befasst, die Wirtschaftlichkeit der Mitarbeitenden im direkten Bereich bis auf die letzte Sekunde zu überprüfen und auch noch bis auf den letzten Deut auszureizen. Die Folge daraus ist, dass ein ungesundes Verhältnis zwischen Overhead und direktem Personal besteht. Dieses führt zu Überlastung und innerer Kündigung der Mitarbeitenden im direkten Bereich. Hier muss im DB-Konzern komplett neu aufgesetzt werden.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer vertritt mit ihrem Bundesrahmentarifvertrag das gesamte Zugpersonal in den Eisenbahnverkehrsunternehmen dieses Landes. Wir verschließen uns nicht der augenblicklichen Situation und sind uns unserer Verantwortung sehr wohl bewusst. Allerdings bitten wir die Vertreter des Souveräns auch um Verständnis für unsere ablehnende Haltung unter diesen auf uns unabänderlich wirkenden Bedingungen.

Unternehmerische Entscheidungen haben wir zu akzeptieren. Laufen Sie jedoch, wie hier und heute, in Richtung einer Sanierung, dann müssen wir die Beschäftigten auch schützen. Sanierung kann nur befristet und in einem überschaubaren Rahmen stattfinden. Nach nunmehr 30 Jahren stetiger Umstrukturierung, Sanierung und unter erheblichen Beiträgen der Beschäftigten des DB-Konzerns ist das augenblickliche Vorhaben nichts anderes, als die Fortsetzung des Nichterfolges auf dem Rücken der Mitarbeitenden, denn allein der Schuldenberg soll zum Teil von den Mitarbeitenden geschultert werden. Dies haben wir versucht umfänglich zu begründen und die uns umgebenden Missstände aufzuzeigen.

Bitte nehmen Sie sich jetzt Ihrem und unserem Eigentum stärker an und schaffen Sie damit die besten Voraussetzungen für ein klimafreundliches und ökologisches Verkehrssystem der Zukunft!

Mit freundlichem Gruß
Geschäftsführender Vorstand


Claus Weselsky
Bundesvorsitzender


Norbert Qwitter
stellv. Bundesvorsitzender


Lutz Schreiber
stellv. Bundesvorsitzender