



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
Ortsgruppe Bebra

Bebra, 23. Januar 2018

PRESSEMITTEILUNG

GDL-Ortsgruppe Bebra begrüßt Ausbau für mehr Wirtschaftlichkeit

Der Vorstand der Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer begrüßt den durch die Bundesregierung priorisierten Ausbau des deutschen Schienennetz für Güterzüge mit 740 Metern Gesamtlänge.

Patrick Rehn, Mitglied des Vorstand der Ortsgruppe erläutert: "Seit Jahrzehnten bekommen die Bürger immer wieder die salbungsvollen Worte zu hören, dass mehr Güter mit der Bahn transportiert werden sollen. Im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zog diese jedoch gegenüber Lkw und Kleintransportern in den letzten Jahren immer öfter den Kürzeren. Wir freuen uns daher, dass durch den faktischen Alleineigentümer Bund in das Schienennetz Investitionen getätigt werden sollen."

Bereits heute ist es auf zahlreichen Strecken möglich Züge mit über 700 Metern auf die Reise zu schicken - doch die Schwierigkeit liegt nicht in der Fahrt des Zuges selbst, sondern bei den Unterwegshalten. Rehn hierzu: "Vor einigen Jahren gab es bei den Kollegen in Frankreich einen Versuch mit einem Zug von 1500 Metern Länge unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Doch dabei gab es jeweils am Start- und Zielbahnhof aufwendige Manöver zum Vereinen und Trennen der Zugteile mit jeweils einer separaten Lokomotive und Anhalten durfte der Zug auch nicht - er hätte in keinen Bahnhof gepasst."

Das Streckennetz in Deutschland wird zumeist von den unterschiedlichsten Zuggattungen genutzt: Neben Güterzügen teilen sich Personenzüge mit Halt auf allen Stationen und schnellfahrende Fernzüge teilweise die gleichen Schienen. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten sorgen dafür, dass langsamer fahrende Züge immer wieder überholt werden müssen. Und hier liegt bisher laut Rehn das Problem: "Viele Bahnhöfe verfügen über nicht ausreichend lange Gleise, so dass die Länge des Zuges bereits bei der Planung und Zusammenstellung begrenzt werden muss. Dies sorgt jedoch für eine geringere Wirtschaftlichkeit, da die Leistungsmöglichkeiten nicht ausgenutzt werden können. Dabei reden wir hier durchaus von einigen hundert Tonnen Gewicht, welche zusätzlich befördert werden könnten."

Die andere Möglichkeit ist einen langen Güterzug bis zu einem Bahnhof fahren zu lassen, wo er komplett reinpasst und von einem nachfolgenden Zug überholt werden kann - zulasten des Fahrplan. Rehn: "Der Personenzug baut durch die verringerte Geschwindigkeit schnell einige Minuten Verspätung auf, so dass bei einigen Reisenden der Anschluss nicht mehr erreicht wird."

Der Ausbau wird, so Rehn, jedoch nicht reibungslos vonstatten gehen und einige Jahre auf sich warten lassen: "Die Infrastruktursparte der Deutschen Bahn, die DB Netz, plant Bauarbeiten mit einem Vorlauf von drei bis vier Jahren, große Projekte durchaus auch länger. Diese sorgen während der Umsetzung jedoch für Umleitungen, Ausfälle und Busersatzverkehre von denen alle Kunden betroffen sind - egal ob als Fahrgast eines Personenzug, Speditionen oder Unternehmen."

Zudem steht die DB Netz vor einem großen personellen Problem: Fehlende Mitarbeiter in der Instandhaltung, sowie der Planung, Durchführung und Überwachung der Bauarbeiten sorgen immer wieder für Verzögerungen. Hinzu kommt, dass durch das Ausscheiden älterer Kollegen in den kommenden Jahren ein großer Erfahrungsschatz verloren geht. Rehn: "Diese Entwicklung beobachten wir allerdings seit Jahren in allen Transport- und Infrastrukturbereichen der Deutschen Bahn, welche als Wirtschaftsunternehmen stets die kaufmännische Seite im Auge behalten musste. Wir haben stets vor den Folgen der schleppenden Nachbesetzung der Stellen gewarnt. Nun, wo die Bahn im Wettbewerb um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht muss sie sich gegen andere Unternehmen behaupten und kann die notwendigen Stellen mitunter nicht entsprechend besetzen. Dies führt zur Überlastung der Kolleginnen und Kollegen in den jeweiligen Abteilungen, woraus wiederum höhere Krankenstände und weitere Verzögerungen resultieren. Ein Teufelskreis."

Die GDLer aus Bebra halten daher weiter an einer zentralen Forderung der letzten Jahre fest: Der Herauslösung der Infrastruktur und deren Betrieb - gleich ob Gleise, Bahnhöfe, Werkstätten oder Energieversorgung - aus dem DB-Konzern und die Überführung dieser in eine staatseigene Unternehmensform. Diese sollte ausschließlich den Erhalt, den Ausbau, die Modernisierung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systemträgers Schiene verfolgen. Rehn macht dies an einem praktischen Beispiel fest: "Seit 1994, dem Jahr als die Deutsche Bahn AG gegründet wurde, sind mehrere tausend Gleisanschlüsse gekündigt, Überholgleise abgebaut und Strecken soweit in ihrer Leistungsfähigkeit beschnitten worden, dass dort kaum ein zusätzlicher Zug fahren kann. Im Straßenverkehr käme hingegen wohl kaum jemand auf die Idee eine Land- oder Kreisstraße dicht zu machen, weil dort nur 50 oder 60 Autos am Tag fahren."