



**FAIReint
VORAUSS**

Positionen der GDL

Forderungen an die Parteien zur Bundestagswahl



Frankfurt, Juni 2017

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer vertreten wir das Zugpersonal im gesamten Eisenbahnverkehrsmarkt in Deutschland. Gerade mit Blick auf den wachsenden Fachkräftemangel sorgen wir dafür, dass unsere ehrenwerten Berufe Lokomotivführer und Zugbegleiter auch in Zukunft attraktiv bleiben. Wir sind seit 150 Jahren die einzige Konstante im System Eisenbahn und wollen dieses gesamthaft stärken. Unser Interesse geht seit jeher dem Erhalt und der Gestaltung der Arbeitsplätze im Wandel der Zeiten.

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat Zukunft, allerdings müssen hierfür die richtigen Weichen gestellt werden. Die seit Jahrzehnten stattfindende Verlagerung des Verkehrs auf die Straße muss beendet werden. Dazu ist das Herzstück des Eisenbahnsystems – die Infrastruktur – neu zu ordnen und zukunftsfähig auszurichten. Wir sind überzeugt, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert wird und im Ergebnis der Marktanteil der Eisenbahn in Deutschland nachhaltig erhöht werden kann.

Deshalb möchten wir unsere Positionen und Forderungen in das Wahlprogramm Ihrer Partei zur Bundestagswahl 2017 einbringen. Gern treten wir dazu mit Ihnen in einen Dialog ein.



GDL-Bundesvorsitzender
Claus Weselsky

Ihr

Claus Weselsky



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Zusammenfassung	6
1. Zukunft der Eisenbahn	7
1.1 Neuorganisation der Infrastruktur	7
1.2 Steigerung der Infrastrukturqualität	11
1.3 Schaffung eines fairen Wettbewerbs	12
1.4 Einführung des Deutschland-Taktes	13
2. Sicherheit im Eisenbahnsystem	14
2.1 Sicherheit im und am Zug	14
2.2 Sicherheit im Eisenbahnbetrieb	16



3. Digitalisierung und Automatisierung	17
3.1 Systemvorteile der Eisenbahn	17
3.2 Breite Modernisierung statt isolierter Leuchtturmprojekte	18
4. Verantwortung des Bundes	19
4.1 An einer Infrastrukturreform führt kein Weg vorbei	19
5. Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik	
5.1 Soziales Engagement, sozialverträglicher Ausstieg	20
5.2 Stärkere Mitbestimmung, mehr Datenschutz	21
6. Deshalb jetzt die richtigen Weichen für mehr Eisenbahn stellen!	22

Zusammenfassung

Die vorliegende Broschüre der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) beschäftigt sich mit der Zukunft des Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Die GDL zeigt mit ihrer Broschüre einfache und klare Lösungsmöglichkeiten auf, wie das Eisenbahnsystem und dessen Herzstück, die Infrastruktur, zukunftsfähig gestaltet werden können.

Das Eisenbahnsystem ist abhängig von der Infrastrukturqualität. Der aktuelle desolate Zustand der Infrastruktur kann durch eine Eisenbahninfrastrukturreform unter gleichzeitiger Befreiung von der Gewinnorientierung beseitigt werden. Kleine Randnotiz: Von Landstraßen erwartet auch niemand, dass sie sich rentieren (Seiten 7–10).

Eine Steigerung der Pro-Kopf-Investition und der zielgerichtete Einsatz der Mittel in der Eisenbahninfrastruktur führen zu einer Erhöhung der Netzqualität und mehr Wirtschaftlichkeit. Der umweltfreundliche Schienenverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris (Seite 11).

Erst wenn das Angebot stimmt, wird die Verlagerung von der Straße auf die Schiene stattfinden. Hierfür sind deutschlandweit aufeinander abgestimmte Fahrpläne notwendig. Der Schlüssel dazu heißt integraler Taktfahrplan auch im Fernverkehr (Deutschland-Takt). Hier braucht es einen ordnungsrechtlichen Rahmen mit dem Bund als Aufgabenträger (Seite 13).

Die GDL setzt sich für die Verbesserung der Sicherheit im und am Zug sowie auf den Bahnhöfen ein. Auch darf die Eisenbahnbetriebsicherheit nicht vernachlässigt werden (Seiten 14–16).

Die GDL als respektierter Berufsverband mit mehr als 34 000 Mitgliedern schaut über die Bahnhofsgrenzen hinaus und formuliert weitere Positionen zu arbeitsmarkt- und sozialpolitischen Themen (Seiten 20–21).

1. Zukunft der Eisenbahn

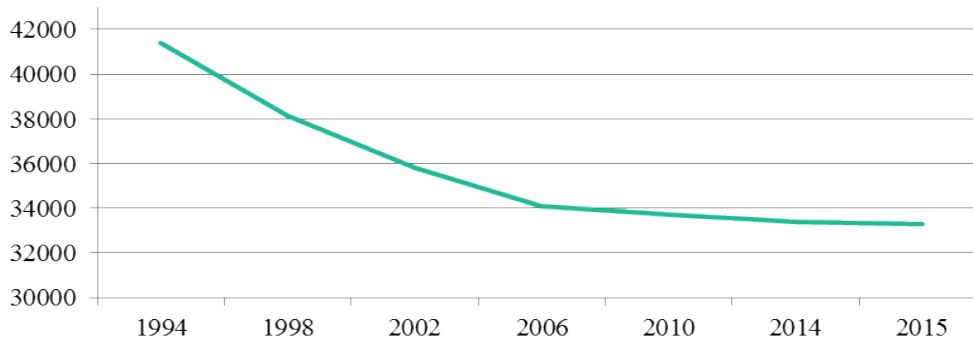
1.1. Neuorganisation der Infrastruktur

Die heutige Situation

- 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.

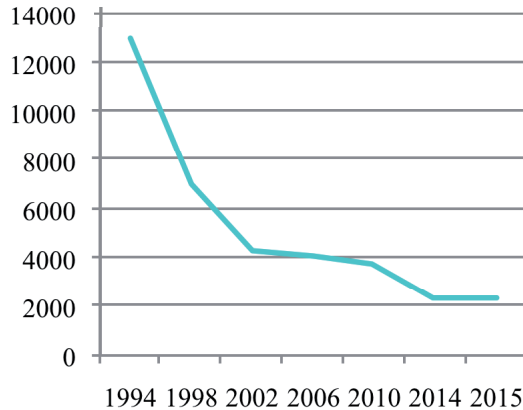
Insgesamt wurden so mehr als 8 000 Streckenkilometer im Netz der DB AG seit der Bahnreform abgebaut.

Streckenlänge DB AG in km



© Bundesministerium für Verkehr
und digitale Information (2)

Anzahl der Gleisanschlüsse (DB AG)



Mehr als 10 000 Gleisanschlüsse (circa 80 Prozent) wurden seit der Bahnreform abgebaut. Dadurch wird die Reduzierung von Schienengüterverkehr bewusst in Kauf genommen. Die derzeitige Krise bei DB Cargo ist hausgemacht.

Der aktuelle Zustand der Infrastruktur

- Sanierungsbedürftige Brücken und Tunnel sowie eine Vielzahl von Langsamfahrstellen,
- Gleisrückbau (auch Überholgleise) und Kapazitätsengpässe und
- Reduzierung Gleisanschlüsse um 80 Prozent und fehlende Ladegleise.

Systemvorteile der Schiene wie pünktliches Fahren bei Wind und Wetter sind verloren!

Die heutige Situation

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

- werden als Wirtschaftsbetrieb mit Gewinnorientierung geführt und
- zur Abgabe einer Dividende verpflichtet, was die bereits erwähnten strukturellen Probleme schafft.

Hierbei werden Gewinnerzielungsabsichten mit Gemeinwohlinteresse vermischt.

Fakt ist: Das Eisenbahnsystem ist abhängig von der Infrastrukturqualität. Diese ist unzureichend!

Die Position der GDL

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.

Zum Vergleich: Von Landstraßen erwartet auch niemand, dass sie sich rentieren!

Die Sichtweise der GDL

Eine Eisenbahninfrastrukturreform erfüllt die Erwartungen der

Kunden durch

- mehr Verkehr auf der Schiene,
- Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- ausreichendes Angebot in der gesamten Fläche und
- faire und erschwingliche Preise;

Steuerzahler durch

- Verankerung der Daseinsvorsorge,
- Transparenz bei der Mittelverwendung und
- wirtschaftlichen Einsatz der Mittel;

Öffentlichkeit durch

- mehr Verkehr auf der Schiene, ökologischer Modal Split,
- Übernahme der prognostizierten Verkehrszuwächse und
- Beitrag zum Klimaschutz und Entlastung der Straßen;

Wirtschaft durch

- Stärkung des Wirtschaftsstandortes/der Verkehrsdrehscheibe Deutschland und
- höhere Transportkapazitäten.



1. Zukunft der Eisenbahn

1.2. Steigerung der Infrastrukturqualität

Die heutige Situation

Bei der Pro-Kopf-Investition in die Eisenbahninfrastruktur befindet sich Deutschland im europäischen Vergleich auf den hinteren Plätzen. Auch die mit der DB AG vereinbarte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II reicht nicht aus, um die erforderliche Qualität der Eisenbahninfrastruktur zu erreichen.

Die Position der GDL

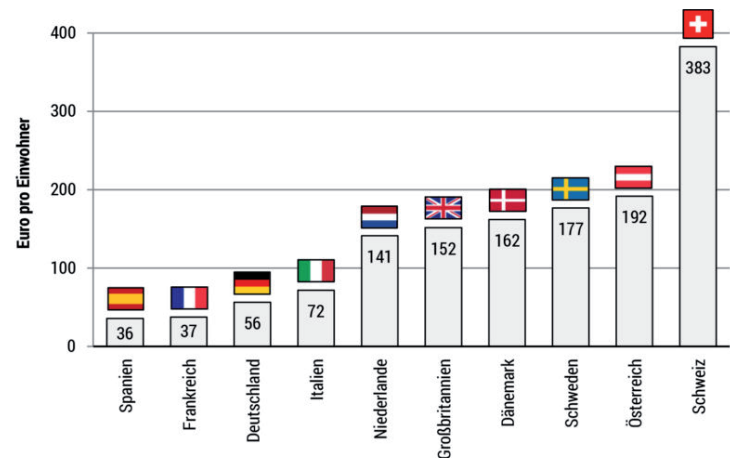
Steigerung der Pro-Kopf-Investition und zielgerichteter Einsatz der Mittel zur Steigerung der Infrastrukturqualität.

Zum Beispiel für

- Beseitigung der Kapazitätsengpässe,
- Schaffung eines 740-Meter-Netzes für Güterzüge zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und
- Ausbau der Sicherungssysteme.

Keine Förderung von Prestigeobjekten!

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern, 2015



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCl Verkehr GmbH.

1. Zukunft der Eisenbahn

1.3. Schaffung eines fairen Wettbewerbs

Die heutige Situation

- Die Staus werden immer länger, die Luft in den Städten wird immer schlechter und der Verkehrslärm nimmt zu.
- Der Anteil der Straße am Modal Split steigt und damit steigt auch das Sicherheitsrisiko auf Deutschlands Straßen.



Die Position der GDL

Zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene müssen

- die Trassenpreise auf die effektiven Grenzkosten gesenkt,
- die EEG-Umlage im Schienenverkehr abgeschafft,
- die Maut für Fernbusse eingeführt und
- bei Fernbussen und Lastwagen die Kontrolldichte sicherheitsrelevanter Merkmale erhöht werden.

Güter müssen vorrangig auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert werden, Gefahrgut aus Sicherheitsgründen generell. Der Einsatz von Lang-Lkw darf aus diesem Grund nur im Zu- und Nachlauf auf der Straße erfolgen. Die GDL fordert zusätzlich die Einführung des Überholverbotes für Lkw auf Bundesautobahnen.

1. Zukunft der Eisenbahn

1.4. Einführung des Deutschland-Taktes

Die heutige Situation

Deutschlandweit gibt es noch keine einheitlich aufeinander abgestimmten Fahrpläne. Das bedeutet, dass die Fahrgäste zum Teil lange Umsteigezeiten in Kauf nehmen müssen, weil eine durchgehende Reisekette fehlt.

Die Position der GDL

Die GDL befürwortet die Einführung eines Deutschland-Taktes. Der Vorrang des Taktverkehrs muss über alle Verkehrssparten in der Reihenfolge Fern-, Nah- und Güterverkehr als Grundvoraussetzung festgelegt werden. Nur mit einer ganzheitlichen Betrachtungsweise ist es möglich, die Kapazität des Eisenbahnsystems zu erweitern. Die GDL fordert vom Bund die sofortige Umsetzung des Vorhabens „Deutschland-Takt“. Als realistischen Startpunkt sieht die GDL bereits das Jahr 2018.

Darüber hinaus befürwortet die GDL die Initiative der Bundesländer zur gesetzlichen Neuausrichtung des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Bund als Aufgabenträger.

Ein Deutschland-Takt führt zu mehr Verkehr auf der Schiene und zur dringend notwendigen Entlastung der Straßen. Weitere Informationen finden Sie hier: www.deutschland-takt.de

2. Sicherheit im Eisenbahnsystem

2.1 Sicherheit im und am Zug

Die heutige Situation

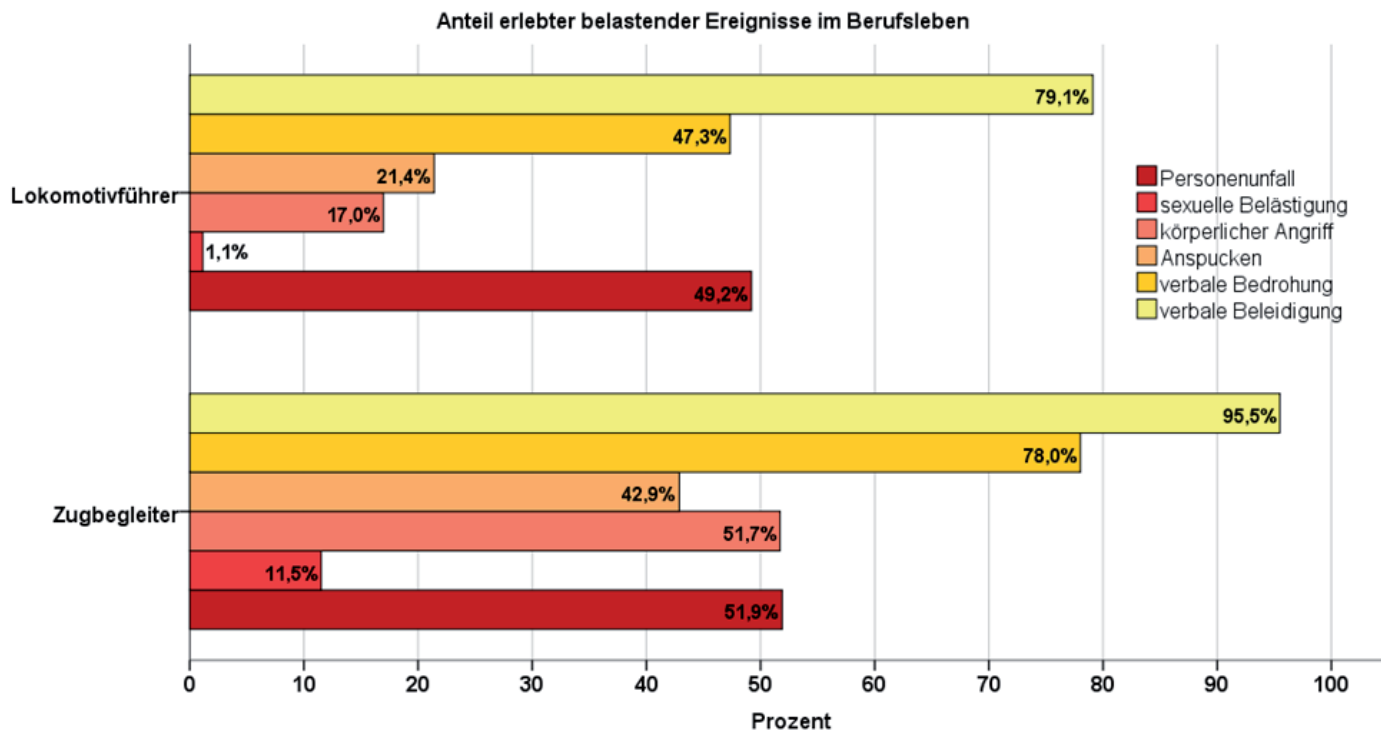
Das Zugpersonal und die Fahrgäste werden zunehmend mit Übergriffen sowie steigender Aggressivität und Brutalität konfrontiert. Leider verzichten viele Betroffene bei Delikten gegen die eigene Unversehrtheit auf eine Anzeige bei der Polizei. Angst und Unsicherheit sind für viele Beschäftigte ständige Begleiter. Auch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste in den Zügen und auf den Bahnhöfen nimmt ab.

Die Position der GDL

Die GDL setzt sich für eine nachhaltige Verbesserung der Sicherheit im und am Zug für Kunden und das Zugpersonal ein. Dazu gehört auch die Sicherheit in den Bahnhöfen und die Erhöhung der Präsenz bei der Bundespolizei. Mehr Sicherheit für unsere Kollegen bedeutet auch mehr Sicherheit für unsere Kunden. Die Sicherheit muss mit ausreichender Besetzung durch Zugbegleitpersonal erhöht werden.

Die GDL fordert, dass Politik und Arbeitgeber ihrer Fürsorgepflicht für das Zugpersonal nachkommen. Wirksame Konzepte zur Prävention und Nachsorge müssen erarbeitet und schnellstmöglich umgesetzt werden.

GDL-Umfrage 2016 „Mit Sicherheit“



2. Sicherheit im Eisenbahnsystem

2.2 Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Die heutige Situation

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TFV) bildet die Grundlage zur Lokomotivführerausbildung.

- Bisher gibt es in der TFV aber keine einheitlichen Rahmenausbildungspläne, stattdessen legen die Unternehmen ihre Inhalte weitgehend selbst fest.
- Mit dem Erwerb des Führerscheins hat der Bewerber noch keine Berechtigung zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen erworben.
- Für die regelmäßige fachliche Fortbildung gibt es in der TFV keine Regelungen.

Damit ist der durch die EU gewollte freie Zugang der Lokomotivführer am Markt nicht erreicht.

Die Position der GDL

- einheitliche Grundlagen zur Ausbildung von Lokomotivführern bis zum Erwerb der ersten Lizenz – Rahmenausbildungspläne,
- mehr Kontrollen bei den Ausbildungsunternehmen und Prüfungsorganisationen,
- unabhängige Durchführung von Prüfungen,
- unabhängige Durchführung der Überwachung und
- regelmäßige Fortbildung und jährliche Durchführung von Simulatorentraining.

3. Digitalisierung und Automatisierung

3.1 Systemvorteile der Eisenbahn

Die heutige Situation

Derzeit sind die Signal- und Sicherungssysteme in der Infrastruktur im DB-Konzern von zu großer Vielfalt und teilweiser Überalterung gekennzeichnet. Gleichzeitig spricht der DB-Vorstand davon, in wenigen Jahren mit autonomen (automatisierten) Zügen quer durch die Republik zu fahren.

Die Eisenbahn fährt nicht in einem geschlossenem System, sondern auf offener Strecke und in schwer zugänglichem Gebiet (Wald, Brücken, Tunnel, Bahnübergänge). Im Störungs- oder Notfall muss der Lokomotivführer an Bord sein. Außerdem wird dabei übersehen, dass die Eisenbahn bereits heute entscheidende Systemvorteile hat:

- ein Lokomotivführer befördert bis zu 800 Fahrgäste und
- ein Lokomotivführer transportiert bis zu 3 000 Tonnen Güter.



3. Digitalisierung und Automatisierung

3.2 Breite Modernisierung statt isolierter Leuchtturmprojekte

Die Position der GDL

Technische Innovation muss unter Kosten-Nutzen-Aspekten den höchstmöglichen Effekt für das Eisenbahnsystem hervorbringen und Zukunftsperspektiven eröffnen. Die flächendeckende Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur ist besser als Investitionen in isolierte Leuchtturmprojekte. Eine Revolution im Schienengüterverkehr wäre zum Beispiel die flächendeckende Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung. Auch neue Assistenzsysteme in Fahrzeugen erhöhen die Sicherheit im Bahnbetrieb zusätzlich. Die GDL fordert unterstützende Systeme, die zur Erhöhung der Taktdichte und der Energieeinsparung führen, welche sinnvoll ausgebaut und eingesetzt werden.

Eine Fokussierung auf autonomes Fahren auf der Schiene führt auf das Abstellgleis. Die Ergebnisse wären:

- unangemessen hohe Investitionen auf Kosten der Steuerzahler,
- das Fehlen notwendiger Mittel für die Sanierung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und
- die Ausweitung des derzeitigen Personal- und Fachkräftemangels.

Gigaliner, die bahnbrechende Idee, Lkw zu Verbänden zu kuppeln oder Autobahnen zu elektrifizieren, sind der untaugliche Versuch, das Eisenbahnsystem zu kopieren. Das löst nicht die aktuellen Verkehrsprobleme, sondern verschärft diese bis hin zum Asphaltkolaps.

Die Lösung kann nur auf der Schiene liegen!

4. Verantwortung des Bundes

4.1 An einer Infrastrukturreform führt kein Weg vorbei

Die Position der GDL

Der Bund als Eigentümer der DB AG und als die für das Allgemeinwohl zuständige Staatsebene muss seiner Verantwortung für die Schiene gerecht werden.

- Zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris muss die Straße entlastet werden!
Dabei muss das Ziel lauten: Mehr Verkehr auf die Schiene!
- Gemeinwohlinteresse geht vor Gewinnerzielungsabsichten!
- Ein Verkauf der Infrastruktur an private Investoren ist dauerhaft zu unterbinden!
- Herstellung von Transparenz bei Mittelzuflüssen und Investitionen!
- Investition in eine sichere, leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahninfrastruktur!
- Abbau von Überregulierung und Bürokratie!

Ein renditeorientiertes Unternehmen wie die DB AG darf nicht länger die eisenbahninfrastrukturpolitischen Ziele vorgeben.

Die nächste Bundesregierung muss die Eisenbahnpolitik stärker bestimmen und die dringend erforderliche Infrastrukturreform in Angriff nehmen. Nur dadurch wird sie der Gesamtverantwortung für Infrastrukturen, Verkehrsträger, Klima und der grundgesetzlich verankerten Daseinsvorsorge gerecht!

5. Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik

5.1 Soziales Engagement, sozialverträglicher Ausstieg

Ehrenamt

Über eintausend Amtsinhaber sind in der GDL ehrenamtlich und sozial engagiert. Die GDL bekennt sich zum Ehrenamt und setzt sich für dessen Wertschätzung und Förderung ein.

Rechtsanspruch auf Altersteilzeit

Die GDL setzt sich alternativ für einen Rechtsanspruch auf Altersteilzeit mit Erreichen des 55. Lebensjahres für Schicht- und Wechseldienstleistende ein. Voraussetzung dabei ist allerdings, dass der Mitarbeiter bereits 20 Arbeitsjahre im Schicht- und Wechseldienst geleistet haben muss, wobei die letzten zehn Arbeitsjahre in diesem Schicht- und Wechseldienst verbracht sein müssen. Dieses Instrument hat einen vorzeitigen und sozialverträglichen Ausstieg älterer Arbeitnehmer aus dem Erwerbsleben zum Ziel. Dadurch sollen Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden.



5. Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik

5.2 Stärkere Mitbestimmung, mehr Datenschutz

Die Position der GDL

Stärkung der Mitwirkungs- und Mitbestimmungsrechte für Betriebs- und Personalräte

Die betriebliche Mitbestimmung hat sich als Modell nicht nur in Krisenzeiten deutlich bewährt. Nach Ansicht der GDL muss eine weitere Stärkung der betrieblichen Mitbestimmung erfolgen. Dies geht über eine einfachere Bildung von Betriebsräten, über Klarstellungen zur Einbindung von Leiharbeitnehmern bis hin zu spürbaren Sanktionen bei „Union Bashing“, also der systematischen Bekämpfung, Unterdrückung und Sabotage von Arbeitnehmervertretungen. Weiterhin soll vor allem im Bereich der personellen Angelegenheiten eine Stärkung der Betriebs- und Personalräte erfolgen. Gerade in diesem Bereich liegt ein Hauptaufgabengebiet der betrieblichen Mitbestimmung.

Ausbau des Arbeitnehmerdatenschutzes

Aufgrund immer neuer Produktionsmethoden und technischer Möglichkeiten ist der Arbeitnehmerdatenschutz aus Sicht der GDL auszubauen. Die Bundesregierung hat am 1. Februar 2017 einen Gesetzentwurf vorgelegt, um der Umsetzung der neuen europäischen Datenschutzverordnung im Mai 2018 Rechnung zu tragen. Dabei ist eine spürbare Verbesserung des Arbeitnehmerdatenschutzes nicht erkennbar. Die GDL strebt ein eigenes Arbeitnehmerdatenschutzgesetz an, in dem nicht nur deutlich verbesserte Schutzregelungen für die Arbeitnehmer implementiert werden, sondern auch entsprechende Sanktionsregeln bei Verstößen und gleichzeitig eine Erweiterung der Beteiligung und Mitbestimmung der Betriebs- und Personalräte. Ziel für die GDL ist es auch, eine Stärkung der informellen Selbstbestimmung der Arbeitnehmer zu erreichen.

Deshalb jetzt die richtigen Weichen für mehr Eisenbahn stellen!

Als anerkannter Berufsverband mit mehr als 34 000 Mitgliedern möchten wir die Zusammenarbeit mit Ihnen vertiefen und unseren Sachverstand bei bahn-, verkehrs- und tarifpolitischen Themen einbringen.



Claus Weselsky
Bundesvorsitzender



Norbert Quitter
Stellvertretender
Bundesvorsitzender

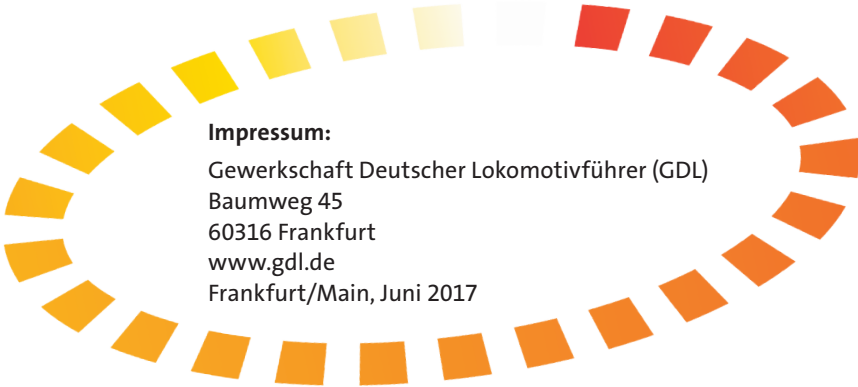


Lutz Schreiber
Stellvertretender
Bundesvorsitzender

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

© Alle Fotos und Grafiken sind von der GDL, sofern nicht anders vermerkt.

Titel: © fotolia / wetzkaz; S. 4 oben, Mitte, S. 10: © fotolia StockWERK; S. 4, 12: © fotolia / Kara; S. 5, 20: © fotolia / tomhanisch; S. 5: © fotolia / camraw



Impressum:

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)
Baumweg 45
60316 Frankfurt
www.gdl.de
Frankfurt/Main, Juni 2017

