



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
Digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum und Zeichen: 13. Mai 2019/CW-cs
Rufnummer: (0 69) 40 57 09-203
E-Mail: christopher.schoene@gdl.de

Stellungnahme der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am Montag, dem 13. Mai 2019, zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU und SPD "Der Schiene höchste Priorität einräumen" (Drucksache 19/9918), Antrag der Fraktion der AfD "Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen - Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO2-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter - Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus" (Drucksache 19/7941), Antrag der Fraktion der FDP "Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben" (Drucksache 19/6284), Antrag der Fraktion DIE LINKE. "Drohenden Kollaps verhindern - Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen" (Drucksache 19/7024) und zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen" (Drucksache 19/7452)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die GDL tritt für eine grundlegende Wende in der bisherigen Verkehrspolitik ein. Nur wenn gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene geschaffen werden, ist der drohende Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Die GDL fordert daher den Gesetzgeber auf, die strukturellen Benachteiligungen der Bahn aufzuheben.

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat Zukunft, allerdings müssen hierfür die richtigen Weichen gestellt werden. Alleine zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris muss die seit Jahrzehnten stattfindende Verlagerung des Verkehrs auf die Straße beendet werden. Die Losung dabei kann nur „Mehr Verkehr auf die Schiene“ lauten. Der Bund als Eigentümer der DB AG und als die für das Allgemeinwohl zuständige Staats-

ebene muss seiner Verantwortung für die Schiene stärker als in der Vergangenheit gerecht werden.

Aus diesem Grund begrüßt die GDL nochmals ausdrücklich das vom Eigentümer Bund ins Leben gerufene Zukunftsbündnis Schiene. Die GDL ist Teil dieser Initiative, bringt ihre Ideen ein und begleitet den Prozess, den Schienenverkehr zukunftsfähig zu gestalten, konstruktiv wie kritisch. Wir werben deshalb zusätzlich beim Eigentümer um eine Überprüfung der seit dem vom Eigentümer beauftragten Börsengang bestehenden gesellschaftsrechtlichen Struktur des DB Konzerns. In erster Linie muss dies für alle Gesellschaften der Eisenbahninfrastruktur (EIU) gelten, denn hier liegt die Ursache für die Fehlentwicklung der Vergangenheit.

Hausgemachte Probleme

Nie waren im DB-Fernverkehr mehr Fahrgäste unterwegs. 148 Millionen Passagiere haben 2018 ICE, IC und Eurocityzüge genutzt, vier Prozent mehr als im Jahr zuvor. Auch DB Regio (Schiene) hat mehr Fahrgäste transportiert: 1,94 Milliarden, ein Plus von 0,5 Prozent! Einzig bei DB Cargo sieht es finster aus. Die Zahl der beförderten Güter ist um 5,7 Prozent auf 255,5 Millionen Tonnen gesunken. Der Verlust beträgt 190 Millionen Euro.

Im Koalitionsvertrag vom März 2018 erklären die Koalitionspartner, dass sie die Klimaziele von Paris erreichen, soziale Belange berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherstellen wollen. Dazu soll der Schienenverkehr ausgebaut, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 verdoppelt und der Marktanteil des Schienengüterverkehrs erhöht werden. Die GDL begrüßt die Zielvorgaben, weist aber auch ausdrücklich darauf hin, dass die Erreichung dieser Ziele mehr als anspruchsvoll und durch die bisherigen Maßnahmen, vor allem im Güterverkehr, nicht gedeckt ist. Das gilt auch für die fehlenden Investitionsmittel.

Es wird immer enger auf der Schiene, es rächen sich die Versäumnisse der Vergangenheit und die Schwächen der DB werden immer offensichtlicher. Züge funktionieren nicht, verspäten sich oder fallen ganz aus. Die Knoten sind überlastet, das Netz sanierungsbedürftig. Zugpersonal fehlt. Die Verschuldung übertrifft die selbstgesteckte Marge.

Mit der Bahnreform 1994 sollte die DB „börsenfein“ gemacht werden und Gewinne abwerfen. Das war die Vorgabe der Politik. DB-Vorstände und Verkehrsminister kamen und gingen. Selbst nach der Absage an den Aktienmarkt drehte sich alles um die Gewinnmaximierung. So wurden mehr als 1.500 Bahnhöfe und die zugehörigen Gleise abgebaut, jede zweite Weiche eingespart. Das DB-Netz ist seit 1994 um rund 7.000 auf 33.400 Kilometer geschrumpft. Hinzu kommt ein milliardenschwerer Sanierungsbedarf der maroden Brücken, Gleise und Züge. Nicht zuletzt wurde das Personal in Deutschland auf 200.000 fast halbiert. Nun fehlen allein 1.200 Lokomotivführer, die 11.000, die in den kommenden zehn Jahren in Ruhestand gehen, noch nicht eingerechnet. Passiert ist das alles unter Anleitung von sündhaft teuren Beratern. Die DB hat mit McKinsey und Co eine Vielzahl an Sanierungsprogrammen wie z. B. RZ 2000, RZ 2000+, Mora C und nicht zuletzt ZuBa 2017 durchgezogen. Eine Ausnahme vom Sparzwang bildeten lediglich Hochgeschwindigkeitsstrecken und Luxusbahnhöfe. Die

Kosten dieser „Leuchttürme“ sind ohne Ausnahme aus dem Ruder gelaufen. Die DB wurde fast kaputtgespart. Nur noch 70 Prozent der Fernverkehrszüge sind pünktlich, die ausgefallenen Verbindungen werden dabei noch nicht einmal eingerechnet.

Hinzu kommen defekte Türen, verstopfte Toiletten und Kaffeemaschinen, die nicht funktionieren. Gleichzeitig nimmt die Konkurrenz der Busse zu. Auch bei Cargo werden Züge nicht abgefahren. In den ersten drei Quartalen 2018 kamen fast 3.000 Zugtransporte nicht zustande, weil Lokomotivführer fehlten. Aus dem gleichen Grund standen im Schnitt 40 Züge pro Tag still, Lieferungen verzögerten sich. Überhaupt macht der Güterverkehr seit Jahren Verluste – und das in einer boomenden Wirtschaft und bei wachsendem Schienengüterverkehr. Die Konkurrenz zieht davon – auf der Schiene und auch im intermodalen Wettbewerb. Auf der Schiene hat sich der Marktanteil von DB Cargo seit der Privatisierung fast halbiert. DB Regio kämpft mit dem von der Politik gewollten Wettbewerb bei Ausschreibungen und hat einen Marktanteil von nur noch knapp 60 Prozent. Dass die Misere nicht noch größer ist, lag maßgeblich daran, dass Fahrdienstleiter, Stationsmitarbeiter, Lokomotivführer und Zugbegleiter den Eisenbahnverkehr flexibel und mit Überstunden aufrechterhalten haben. Es hat sich gezeigt, die Probleme sind durch Bahn und Politik hausgemacht sind.

Was das System Eisenbahn jetzt braucht

Ein System, das jahrzehntelang vernachlässigt wurde, floriert jedoch nicht von heute auf morgen. Schon gar nicht durch permanentes Herumdoktern an den Symptomen. Auch an Ratschlägen von Bahnexperten, insbesondere von selbst ernannten, mangelt es derzeit nicht. Die einen rufen nach Verstaatlichung, andere wollen Arriva und DB Schenker verkaufen, wieder andere sehen das Heil in autonomen Zügen. Die einen wollen Stuttgart 21, die anderen nicht. Kürzlich propagierten die McKinseys sogar noch Personalabbau und die Vorstände der DB setzten auftragsgemäß um. Masterpläne werden geschmiedet und verworfen, es fehlt also nicht an Superlativen. Hinzu kommt, dass entgegen der Sonntagsreden, in denen parteiübergreifend von der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gepredigt wird, in Deutschland immer noch Politik für die Autoindustrie gemacht wird. So fließen seit Jahren mehr Infrastrukturmittel in die Straße als in die Schiene, obwohl genau dort ein riesengroßer Sanierungsbedarf besteht.

Alles das ist nicht zielführend. Steuer- und Nutzungsbedingungen und -entgeltssysteme aller Verkehrsträger sollten keine wettbewerbsverzerrenden Elemente beinhalten. Das System Schiene muss von Grund auf saniert werden, wenn es für die naheliegende Zukunft mit ansteigendem Verkehrsvolumen tatsächlich einen wesentlich größeren Anteil übernehmen soll. Es braucht somit nicht nur kluge Ideen und Aktivismus. Es braucht eine realistische Analyse des Ist-Zustandes, eine engagierte Planung der zukünftigen Grundlagen des Eisenbahnsystems und eine effizient arbeitende Infrastruktur. Alles in allem klare Vorgaben des Eigentümers, die dann nachhaltig abgearbeitet werden. Es muss sichergestellt werden, dass ausreichend zur Verfügung gestellte Mittel dem Zweck entsprechend verwandt werden. Jetzt müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um die Schiene wieder fit zu machen und es muss alles dafür getan werden, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dazu dürfen die erforderlichen Entscheidungen keinesfalls nur den Vorständen einer Aktiengesellschaft überlassen werden, welche nach dem Aktienrecht zuallererst der Gewinnerzielung und nicht dem Gemeinwohl verpflichtet sind. Der Eigentümer ist hier in der Verantwortung

und muss die im Koalitionsvertrag formulierten Zielstellungen mit konkreten Maßnahmen für den DB Konzern selbst unterfüttern. Ansonsten besteht die realistische Gefahr, dass wir die Zukunft des Eisenbahnsystems bis zum Jahre 2030 jetzt mit dem ausgedienten Vehikel des Börsengangs aus dem Jahre 1994 starten.

Die Grundforderungen der GDL sind deshalb:

1. Personalmangel beseitigen und Digitalisierung begleiten

Der chronische Personalmangel muss beseitigt werden. Die GDL fordert deshalb, dass konsequent nur qualifiziertes Personal eingestellt wird – und zwar so lange, bis das Plansoll de facto erfüllt ist. Als einen richtigen Schritt will die DB in diesem Jahr 22.000 neue Mitarbeiter einstellen. Das ist allerdings leichter gesagt als getan, denn der Stellenmarkt für die 1.200 fehlenden Lokomotivführer und die vielen Zugbegleiter ist leergefegt. Zu lange wurde Zugpersonal abgebaut, zu wenig ausgebildet und die Arbeitsbedingungen verschlechtert. Es gibt nur einen Weg, Zugpersonal zu gewinnen: attraktive Ausbildungsberufe anbieten, gute Entgelt- und Arbeitsbedingungen anwenden und auch entsprechend vermarkten. Nur wenn die Qualität der Ausbildung sowie die Entgelt- und Arbeitsbedingungen stimmen, bleiben die derzeit stark beanspruchten Eisenbahnmitarbeiter im System und es kommen weitere qualifizierte Mitarbeiter hinzu.

Mit der Ankündigung, Züge autonom fahren zu lassen, schreckte die DB und auch die Politik zusätzlich noch reihenweise potenzielle Lokomotivführer ab. Die Züge des Fern-, Güter- und Regionalverkehr fahren auf knapp 34.000 in einem offenen System. Am Ende müssten alle Züge in einem vollautomatischen System unterwegs sein. Die Frage hierbei ist nicht ob das möglich ist, sondern ob das, was technisch möglich erscheint, auch volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Es geht um einen Markt von insgesamt 30.000 Lokomotivführern. Bei der DB sind es 22.000, von denen die Hälfte in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand wechselt. Eine entsprechende Nachwuchsgenerierung ist hier noch nicht abzusehen. Fakt ist aber, dass diese Nachwuchsgewinnung nicht durch gleichzeitiges Propagieren eines vollautomatischen Zugbetriebes geschehen wird.

Und selbst wenn die Lokomotivführer einmal nicht mehr in den Führerständen sitzen, müssen die Züge dennoch gesteuert werden. Mit dem Leit- und Sicherungssystem ETCS haben Lokomotivführer schon heute ein europaweites Sicherungssystem. Diese technische Unterstützung ist richtig, sinnvoll und erhöht zudem die Sicherheit im gesamten Schienenverkehr. Ein einheitlicher europäischer Standarte z. B. ETCS Level 2 wäre hier ein anzustrebendes Ziel. Die dazugehörige Digitalisierung von Stellwerken, von Streckennetzen und auch von Fahrzeugeinrichtungen stellt eine sehr hohe Herausforderung dar. Die Diskussion über eine mögliche Einführung des ETCS Levels 4 ist deshalb nicht zielführend. Hier müsste etwa der dreifache Geldeinsatz investiert werden, nur um anschließend sagen zu können, es bedarf jetzt keiner Lokführer im Führerstand mehr. Auf ausgebildetes Fachpersonal im Zug, welches im Notfall den Zug fährt und technisch betreut, wird man sicher nicht verzichten können und wollen.

Anstatt hier die Fehler der Vergangenheit zu wiederholen und in Leuchtturmprojekte zu investieren, muss zuerst das System Eisenbahn in einen akzeptablen Zustand ge-

bracht und gleichzeitig durch permanente Sicherheit sowie nachweisbar zunehmende Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bewiesen werden, dass die Eisenbahn das Transportmittel der Zukunft ist. Auf diesem Weg ist ETCS Neu- und Ausbau ohne autonomes Fahren zur Kapazitätssteigerung im offenen Netz völlig ausreichend, um das System von 1950 erst einmal ins Jahr 2020 zu bringen.

Ungeachtet dieser Forderung sind autonome Prozesse in abgeschlossenen Bereichen sicher sinnvoll und dem Grunde nach schon heute umgesetzt. Eine reine Fokussierung auf autonomes Fahren auf der Schiene führt auf das Abstellgleis, denn die Effizienz des Systems ist durch einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor schon heute gegeben. Die Ergebnisse einer Konzentration auf autonomes Fahren wären unangemessen hohe Investitionen auf Kosten der Steuerzahler, das Fehlen notwendiger Mittel für die Sanierung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur insgesamt und die Ausweitung/Verstärkung des derzeitigen Personal- und Fachkräftemangels.

2. Mit dem „Deutschlandtakt“ pünktlich ans Ziel

Deutschlandweit gibt es noch keine einheitlich aufeinander abgestimmte Fahrpläne. Das bedeutet, dass die Fahrgäste zum Teil lange Umsteigezeiten in Kauf nehmen müssen, weil eine durchgehende Reisekette fehlt. Die GDL befürwortet die Einführung des Deutschlandtaktes. Dafür müssen dringend die Systemfehler beim Netzausbau beseitigt und das Schienennetz für den Güter- und den Personenverkehr konsequent nach einem kapazitätsorientierten Deutschlandtakt ausgebaut werden. Bereits vor der Bundestagswahl 2017 forderte die GDL die sofortige Umsetzung des Vorhabens Deutschlandtakt und gab als realistischen Startpunkt das Jahr 2018 an. Mit dem durch den Bundesverkehrsminister verkündeten Start und der schrittweisen Einführung des Deutschlandtaktes für das Jahr 2021 sieht sich die GDL in ihrer Einschätzung durchaus bestätigt. Fakt ist, der Fahrgast will bei jedem Wetter sicher, zuverlässig und pünktlich ans Ziel. Was in der Schweiz schon lange mit einer nach den Regularien des Taktfahrplanes ausgebauten Infrastruktur klappt, kann in der nahen Zukunft auch in Deutschland funktionieren.

3. Bahnreform II

Damit das auch in Deutschland funktioniert, muss die ursprüngliche Ausrichtung auf einen Börsengang beendet werden, einschließlich der damals dafür vorgesehenen inneren Struktur des DB Konzerns. Anschließend hat die Neuausrichtung der Konzernstruktur im Wege einer Bahnreform II zu erfolgen. Die vorgenannten Fehler in der Entwicklung seit der Bahnreform im Jahre 1994 sowie das zunehmend zu Tage tretende Versagen in der Eisenbahninfrastruktur unterstreichen diese Forderung. Das Eisenbahnsystem ist in erster Linie abhängig von der Infrastrukturqualität. Doch weil das System in der Vergangenheit vernachlässigt und immer wieder Sparzwängen unterworfen wurde, ist ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb nicht mehr gewährleistet.

Mehr noch: Durch Schrumpfung der Einzelelemente innerhalb der Infrastruktur sind Systemvorteile der Schiene, wie pünktliches Fahren bei Wind und Wetter, verlorengegangen. Wichtiger als die Systemvorteile der Schiene zu erhalten war stattdessen, dass die Eisenbahninfrastruktur des Bundes als Wirtschaftsbetrieb mit Gewinnerorientie-

rung geführt und zur Abgabe einer Dividende verpflichtet wurde. Doch das gesamte Eisenbahnsystem und alle Transportsparten sind abhängig von der Infrastrukturqualität und diese ist mittlerweile mehr als unzureichend. Um dabei wieder in die Spur zu kommen müssen die Organisationseinheiten der Infrastruktur, die unabdingbar zusammengehören, also DB Netz, DB Energie und DB Station & Service, in einer EINZIGEN Organisationseinheit zusammengeführt werden. Die gesamte Infrastruktur darf nicht mehr als gewinnabführendes und beherrschtes Unternehmen des DB-Konzerns aufgestellt werden, sondern muss in einer gemeinnützigen Gesellschaft ohne Verpflichtung zur Gewinnmaximierung zusammengeführt werden.

Der GDL geht es dabei nicht um eine Heraustrennung aus dem Konzern, denn ein Verbleib der Infrastruktur innerhalb des Konzerns ermöglicht auch weiterhin eine Vielzahl von Vorteilen. Zu nennen wären hier die Transparenz der Mittelzuflüsse und Investitionen sowie der Finanzierungskreisläufe im Bereich der gesamten Infrastruktur. In mindestens zwei Punkten können dabei Verbesserungen und Vereinfachungen erreicht werden.

Die Rahmenbedingungen für die Finanzierung würden durch eine Ausrichtung auf das Gemeinwohl den europäischen Regularien besser gerecht, der Eigentümer Bund ist nicht nur der Investor mit Steuermitteln, sondern auch der Entscheider über die Verwendung der Mittel. Gleichzeitig würden Erleichterungen bei der Eisenbahnregulierung eintreten. Bei der Infrastrukturfinanzierung gibt es schwerwiegende Mängel durch Unterfinanzierung und das seit vielen Jahren (Stichwort LuFV). Geringe Transparenz und mangelnde Kontrollmechanismen ließen zu, dass die Schiene auf Verschleiß gefahren wurde. Hierbei unterwarf die DB in der Vergangenheit Gewinnerzielungsabsichten eindeutig den Gemeinwohlinteressen des Bundes.

Die Möglichkeiten zur ineffizienten Verwendung der Bundesmittel innerhalb der Aktiengesellschaften im Infrastrukturbereich bestehen auch bei der neuen, derzeit noch zu verhandelnden LuFV III weiter. Sofern Steuermittel künftig direkt in die Infrastruktur bzw. eine gemeinnützige Gesellschaft einfließen, lassen sich eine ganze Reihe von Problemen umgehen. Diese neue Infrastrukturgesellschaft muss in einer starken Verknüpfung mit dem Eigentümer Bund agieren, weil sie immer darauf angewiesen sein wird, Bundesmittel und Steuermittel zu erhalten, um das System zu erhalten, zu erüchtigen und zukunftsorientiert auszubauen.

Jetzt müssen die Weichen für eine Verkehrswende richtig gestellt werden, sonst kann es keine Verlagerung auf die Schiene geben und es wird weiterhin Stillstand, sowohl auf der Schieneninfrastruktur als auch auf der Straße herrschen. Dabei gilt es nicht nur die erforderlichen Mittel freizusetzen, nein, es gilt vor allem das Eisenbahnsystem neu aufzustellen und dadurch die Zukunftsfähigkeit erst einmal herzustellen.

Mit freundlichen Grüßen
Geschäftsführender Vorstand



Claus Weselsky
Bundesvorsitzender