



© picture alliance/Geisler-Fotopress/Jean MW/Geisler-Fotopress

4

Leitartikel

Koalitionsvertrag

Mehr Fortschritt wagen – auch bei der Eisenbahn?

Knapp zweieinhalb Monate nach der Bundestagswahl im September 2021 haben SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP den Koalitionsvertrag am 7. Dezember 2021 im Futurium in Berlin unterzeichnet. Es ist die erste Ampelregierung auf Bundesebene und das erste Mal seit 2005, dass CDU/CSU nicht mehr mitregieren werden. Entsprechend hoch sind die Erwartungen der Bürger an eine politische Neuausrichtung. Doch welche Vorhaben und Lösungen mit Blick auf das Eisenbahnsystem wurden in dem mehr als 170 Seiten umfassenden Koalitionsvertrag/Regierungsprogramm mit dem Titel „Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit“ vereinbart?

Ein erster Blick lässt zunächst Positives erwarten: Erstmals möchte eine Bundesregierung mehr in die Schiene als in die Straße investieren. Weiter soll der Masterplan Schienenverkehr weiterentwickelt und zügiger umgesetzt werden, der Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigen und 75 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert werden. Die treibende Kraft hinter diesen Vor-

haben dürfte Bündnis 90/Die Grünen gewesen sein.

Noch keine Einigkeit unter den Parteien

Allerdings bemerkt der aufmerksame Leser des Koalitionsvertrages schnell, dass es noch einige konzeptionelle Lücken gibt und wenige Kennzahlen und Zeithorizonte festgelegt wurden. Dies lässt dar-

auf deuten, dass man sich unter den Parteien noch nicht ganz einig ist. So oder so wird die GDL die Regierung in der kommenden Legislaturperiode verkehrspolitisch genau unter die Lupe nehmen und diese an ihren Aussagen messen.

Die GDL hat den Koalitionsvertrag einer ersten Bewertung unterzogen und diesen mit ihren politischen Forderungen

an die Parteien zur Bundestagswahl 2021 verglichen. Die politischen Forderungen der GDL stehen weiterhin unter <https://uploads.gdl.de/Aktuell-2021/Telegramm-1635233645.pdf> oder QR-Code zum Download bereit.



Der Koalitionsvertrag kann über die Homepages der Parteien bezogen werden.

Angst vor der Automobilindustrie

Die neue Bundesregierung stellt bei der Festlegung ihrer Mobilitätspolitik die ambitionierten Klimaziele für 2030 und 2045 klar in den Vordergrund. Diese sehen unter anderem vor, dass bis 2030 65 Prozent CO₂-Emissionen eingespart werden und Deutschland bis 2045 sogar Treibhausgasneutralität erreicht. Um dies zu realisieren, kommt man allerdings nicht um eine echte Verkehrswende und damit um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene herum, was den Köpfen der Ampelkoalition durchaus bewusst sein dürfte. Doch zu einem solch klaren Bekenntnis wollten sie sich im Regierungsprogramm aber lieber nicht hinreißen lassen.

So wird der Begriff „Verkehrswende“ in dem Papier gänzlich vermieden. Ein Grund dafür dürfte wahrscheinlich die Angst vor der mächtigen Automobilindustrie gewesen sein. „Die Regierung muss dieses zaghafte Verhalten schnellstmöglich ablegen und klare Kante für das Eisenbahnsystem zeigen.“

Dass sie die Wichtigkeit dieses Transportmittels erkannt hat, scheint zwar in den einzelnen dargelegten Vorhaben im Koalitionsvertrag durch, doch vermisse ich ein klares, deutliches Bekenntnis zur Schiene als dem Verkehrsmittel der Zukunft“, so der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky.

Ausbau der Infrastruktur

Aus Sicht der GDL muss die neue Regierung jetzt zügig die richtigen Weichen für eine zukunftsfähige Eisenbahn stellen. „Zuallererst muss das Herzstück des Eisenbahnsystems – die Infrastruktur – zwingend neuorganisiert und kapazitätssteigernd ausgebaut werden. Von dieser Position weichen wir als GDL nicht ab“, so Weselsky. Tatsächlich sieht das Regierungsprogramm vor, erstmalig erheblich mehr in die Schiene als in die Straße zu investieren und die Mittel für die DB Infrastruktur zu erhöhen. Dies ist ein positives Signal, doch vermisst die GDL hier noch konkrete Angaben und Zahlen.

LuFV III reicht nicht aus

Auch die im Koalitionsvertrag enthaltene Erweiterung zur Lkw-Maut wertet die GDL als Schritt in die richtige Richtung. Es ist vorgesehen, dass die Maut künftig nicht mehr ausschließlich Straßenbauprojekte finanzieren muss, sondern für den gesamten Mobilitätssektor eingesetzt werden kann. Natürlich bleibt zu hoffen, dass die Mehreinnahmen vorrangig in die jahrzehntelang vernachlässigte Schieneninfrastruktur fließen. Auf jeden Fall ist es notwendig, dass die Pro-Kopf-Investitionen weiter erhöht werden. Zwar stiegen diese von 76 Euro im Jahr 2019 auf 88 Euro im Jahr 2020 an, doch landet Deutschland damit weiterhin im europäischen Vergleich auf einem der hinteren Ränge. Die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III verankerten Mittel reichen nicht aus, um das Schienennetz langfristig und nachhaltig zu verbessern.

Station und Service und DB Energie müssen in einer gemeinnützigen Gesellschaft zusammengeführt und von der Gewinnorientierung befreit werden. Zum Vergleich: Von Landstraßen erwartet auch niemand, dass sie sich rentieren. Bereits seit Jahren setzt sich die GDL intensiv für eine solche zweite Eisenbahnreform ein und hat hierzu erst im Herbst 2021 mit anderen Verbänden aus dem Eisenbahnsektor im Rahmen einer Pressekonzferenz erneut an die Politiker appelliert – und das wohl mit Erfolg!

Politische Arbeit zeigt erste Früchte

Zwar will man weiterhin an der DB AG als integriertem Konzern festhalten, doch möchte die Bundesregierung die internen Strukturen in Zukunft transparenter und effizienter gestalten. So heißt es im Koalitionsvertrag: „Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Claus Weselsky sagte hierzu: „Unsere jahrelange politische Arbeit zeigt nunmehr ihre ersten Früchte. Bereits seit vielen Jahren fordern wir von der Politik eine Neuaufstellung des DB-Konzerns. Nun scheinen wir mit unseren Argumenten erstmals ein Stück durchgedrungen zu sein. Ich hoffe, dass die neue Bundesregierung sich dieser internen Trennung zuerst annimmt, denn sie ist die Basis dafür, dass auch die weiteren Maßnahmen im Schienensektor gelingen können.“

Trennung von Netz und Betrieb

Fakt ist: Damit die Vorhaben der Bundesregierung umgesetzt werden können, muss die Infrastrukturqualität grundsätzlich gesteigert werden. Der Schlüssel liegt aus Sicht der GDL klar in einer Eisenbahninfrastrukturreform. Die Kernelemente DB Netz, DB



Weiter begrüßt die GDL den Vorstoß der neuen Bundesregierung, den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln zu wollen und den Schienengüterverkehr, der bislang eher stiefmütterlich von der Politik behandelt wurde, bis 2030 auf 25 Prozent steigern zu wollen. Selbstverständlich wird die GDL diesen Prozess in der Legislaturperiode konstruktiv begleiten.

Mehr Sicherheit für das Zugpersonal

Ein zentraler Aspekt, den die GDL im Koalitionsvertrag gänzlich vermisst, ist die Sicherheit für das Zugpersonal. Dass unsere Züge und Bahnhöfe noch längst nicht sicher sind und hier von der Politik dringend nachgesteuert werden muss, zeigte eine von der GDL im Jahr 2019 bundesweit durchgeführte Befragung des Zugpersonals. Im Schnitt wird das Zugpersonal zweimal pro Jahr körperlich angegriffen. Sechs von acht befragten Personen wurden schon einmal bedroht.

„Politik und Arbeitgeber dürfen bei diesem Thema nicht ihre Augen und Ohren ver-



Der Kanzler gibt die Richtung vor, doch ist die Koalition bahnpolitisch auf dem richtigen Kurs? Trotz erster positiver Maßnahmen schaut die GDL der Bundesregierung genau auf die Finger (v. l.: Annalena Baerbock, Robert Habeck, Olaf Scholz, Christian Lindner).

© picture alliance/dpa, Michael Kappeler

Mitbestimmung nur teilweise gestärkt

In puncto Mitbestimmung hat die GDL in ihrem Positionspapier von der Politik eine umfassende Überarbeitung des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) gefordert, denn leich-

dings, dass die Behinderung der demokratischen Mitbestimmung künftig als Officialdelikt eingestuft werden soll und somit auch ohne gesonderte Anzeige immer von Amts wegen verfolgt wird. Zudem soll für Gewerkschaften ein zeitgemäßes Recht auf digitalen Zugang in die Betriebe geschaffen werden.

TEG unverändert wirksam

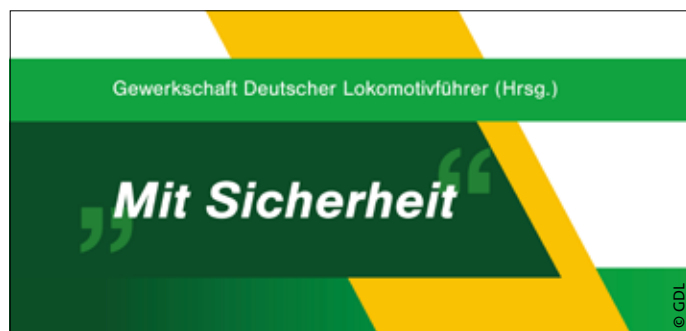
Auch an die Abschaffung des Tarifeinheitsgesetzes (TEG) zur Stärkung der Tarifbindung, wie von der GDL gefordert, hat sich die Ampelkoalition nicht herangetraut. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, wird das Bundesministerium für Arbeit und Soziales doch weiterhin von den Sozialdemokraten geleitet, die 2015 eben dieses umstrittene Gesetz eigen eingeführt haben. Stattdessen möchte man zur Stärkung der Tarifbindung die öffentliche Auftragsvergabe des Bundes an die Einhaltung eines repräsentativen Tarifvertrages der jeweiligen Branche binden und Betriebsausglieder-

ung bei Identität des bisherigen Eigentümers zum Zwecke der Tariffucht verhindern, indem die Fortgeltung des geltenden Tarifvertrags sichergestellt wird.

Verkehrspolitischen Dialog fortsetzen

Zusammengefasst sind die Maßnahmen der Bundesregierung für den Schienenverkehr erst einmal positiv zu werten. Die GDL wird ihre politischen Forderungen weiter mit dem Koalitionsvertrag abgleichen und aktualisieren. Anschließend wird sie sowohl mit den Regierungs- als auch mit den Oppositionsparteien in einen intensiven verkehrspolitischen Dialog eintreten, beziehungsweise begonnene Gespräche fortführen. „Wir werden uns dafür einsetzen, dass es ein „Weiter so“ in der Eisenbahnbranche nicht mehr geben wird und werden der Bundesregierung über die gesamte Legislaturperiode genauestens auf die Finger schauen“, so Weselsky.

I. F.



Die bundesweite Onlinebefragung der GDL „Mit Sicherheit“ beim Zugpersonal in Deutschland 2019 brachte erschütternde Ergebnisse zutage. Doch zur Sicherheit in den Zügen findet sich im Koalitionsvertrag kein Wort. Hier muss die Politik dringend nachsteuern.

schließen. Sie müssen ihre Fürsorgepflicht für das Zugpersonal ernst nehmen und dringend Konzepte zur Prävention und Nachsorge erarbeiten und umsetzen. Dafür setzen wir uns weiterhin ein“, so der stellvertretende GDL-Bundesvorsitzende Lutz Schreiber.

te Anpassungen des Gesetzes reichen bei einer sich immer stärker wandelnden Arbeitswelt längst nicht mehr aus. An eine komplette Aktualisierung traut sich die neue Bundesregierung laut Regierungsprogramm aber leider nicht ran. Positiv hervorzuheben ist aller-