



Bahnkonzepte für die Zukunft - 23 Jahre nach der Bahnreform

Gemeinwohlinteresse

oder

Renditeentscheidung der DBAG?

**Regionalkonferenz
Bündnis 90 Die Grünen
in Coburg**



Themen

1. **Der Verkehrsträger Schiene hat erhebliche Probleme, betrachtet man:**
 - a) **den aktuellen Zustand des Eisenbahnverkehrs**
 - b) **die Organisation der Eisenbahninfrastruktur**
 - c) **die Schiene als Verkehrsträger insgesamt.**
2. **Selbstverständnis der GDL**
3. **Sichtweise der GDL zum ERegG**
4. **Neuorganisation der Infrastruktursparten**
5. **Kernbotschaft**
6. **Zum Schluss**



Zu 1a) Aktueller Zustand der Eisenbahninfrastruktur

Der Zustand der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland heute:

Kapazitätsengpässe

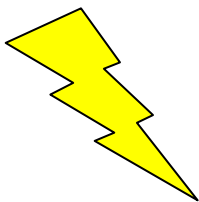
Langsamfahrstellen

Sanierungsbedürftige
Brücken und Tunnel

Fehlende Ladegleise

Gleisrückbau (auch
Überholgleise)

Reduzierung
Gleisanschlüsse
um 80%



**Systemvorteil Schiene:
Pünktliches Fahren bei Wind
und Wetter – vorbei!**





Zu 1b) Die Organisation und Verwaltung der Infrastruktur

1. Eine Sanierungsphase folgt der anderen:

- 1. MORA C**
- 2. RZ (Rationalisierter Zustand) 2000**
- 3. RZ 2000 Plus**
- 4. S-Bahn Krise Berlin**

2. Bei jeder Sanierungsphase wurde Infrastruktur und Personal abgebaut!

3. Trotz milliardensubventionen, ist perspektivisch keine nachhaltige Gesundung der Eisenbahninfrastruktur erkennbar!



Zu 1b) Die Organisation und Verwaltung der Infrastruktur (2)

Die DB AG beabsichtigt mit dem Programm Zukunft Bahn eine Bewältigung der aktuellen Krise. Das ist an sich zulässig und Angelegenheit der DB. In diesem Programm wird jedoch auch das Herzstück der Eisenbahn erfasst, reduziert und rationalisiert:

- **DB Netz**
- **DB Station und Service**
- **DB Energie**
- **und die Werkstätten**

Dürfen diese Kernelemente der Eisenbahninfrastruktur in einer Sanierungsphase der DB AG überhaupt erfasst werden?

Nein, denn die Relevanz für das Gesamtsystem ist unbestritten, alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sind tangiert!



Zu 1b) Die Organisation und Verwaltung der Infrastruktur (3)

Aus Sicht der GDL darf eine Sanierungsphase der DB nicht das System Eisenbahninfrastruktur gesamthaft gefährden, denn:

- 1. Einerseits trägt zwar die DB AG die Verantwortung für das Gesamtergebnis, da jedoch vorrangig auf Rückbau in der Infrastruktur gesetzt und zunehmend mit DB Schenker, internationalen Aktivitäten und Schnellbussen auf andere Gewinnziele gesetzt wird, ist diese Struktur 22 Jahre nach der Bahnreform in Frage zu stellen.**
- 2. Andererseits kann nur die Bundesregierung und der Verkehrsausschuss in Bezug auf Struktur des Konzerns die richtigen Weichen stellen, um das Verkehrssystem Schiene gesamthaft zu erhalten und dauerhaft zu stärken.**



Zu 1c) Die Schiene als Verkehrsträger insgesamt

Nach 22 Jahren Bahnprivatisierung kann für das Verkehrssystem Schiene festgehalten werden, dass:

- 1. Beim Schienennetz mehr als 8.000 Streckenkilometer abgebaut wurden (1994 waren es 41.401 km und 2015 nur noch 33.193 km laut Geschäftsbericht DB Netz AG)**
- 2. Über 10.000 Gleisanschlüsse abgebaut wurden, aktuell erneut 180**
- 3. Der Anteil des Eisenbahnverkehrs stagniert während die anderen Verkehrsträger überproportional wachsen**
- 4. Ein durchgängiges Konzept mit integralem Taktfahrplan und einer gut aufgestellten Eisenbahninfrastruktur immer noch fehlt**



Zu 2. Das Selbstverständnis der GDL

- 1. Die GDL will das System Eisenbahn gesamthaft stärken, denn ihr dauerhaftes Interesse für den Erhalt der Arbeitsplätze ist eindeutig.**
- 2. Die GDL setzt sich dafür ein, dass das System Eisenbahn nicht nur ökonomisch und ökologisch bestens aufgestellt, sondern auch strukturell und systemisch von innen her für die Zukunft gewappnet ist.**
- 3. Die GDL ist dabei nicht das verlängerte Sprachrohr einzelner Beteiligter, sondern versteht sich als fester Bestandteil des Eisenbahnsystems mit klarem Bekenntnis zur Stärkung der Schiene, zum fairen Wettbewerb der Verkehrsträger insgesamt, selbstverständlich auch im Eisenbahnverkehrsmarkt.**



Zu 3. Die Sichtweise der GDL zum ERegG – Auszüge

Das Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) wurde im Juli vom Bundesrat verabschiedet. Das ERegG verfolgt unter anderem:

- **den Modal Split zu Gunsten der Schiene zu steigern**
- **die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur**

Aus Sicht der GDL ist der zweite Punkt der Wichtigste. Nur wenn die Eisenbahninfrastruktur

- **sicher, leistungsfähig und zuverlässig ist, sowie**
- **die Zugangsbedingungen gleichberechtigt und attraktiv sind,**

kann es tatsächlich zu mehr Verkehr auf der Schiene und damit zu einem größeren Anteil der Schiene am Modal Split kommen.



Zu 3. Die Sichtweise der GDL zum ERegG - Auszüge (2)

Im Rahmen der Anhörung im Verkehrsausschuss am 01. Juni hat die GDL unter anderem folgende Sachverhalte vorgetragen:

- 1. Die Anreizregulierung will Probleme lösen, die aus der Gewinnorientierung der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Energie GmbH und der in den Transportbereichen verankerten Werkstätten herrühren. Sie bekämpft damit Symptome, statt an den Ursachen anzusetzen.**
- 2. Um geringere Infrastrukturkosten und damit mehr Verkehr auf der Schiene zu erreichen, wäre es effektiver, die Trassenpreise auf die Grenzkosten zu senken, durch komplette Übernahme der Fixkosten durch den Bund – wie in anderen EU-Ländern bereits umgesetzt.**



Zu 3. Die Sichtweise der GDL zum ERegG - Auszüge (3)

3. Bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen ist es ein wichtiger Faktor für mehr Verkehr auf der Schiene die Grundvorteile des Eisenbahnsystems auch wirklich zu nutzen, nämlich

- **Sicherheit**
- **Zuverlässigkeit**
- **Pünktlichkeit**

**durch Neuorganisation
die Eisenbahninfrastruktur zu stabilisieren,
sie anschließend auszubauen und dadurch
die Kapazität des Schienennetzes zu erhöhen!**



Zu 3. Die Sichtweise der GDL zum ERegG (4) – Fazit

- 1. Das wesentliche Ziel „Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur“ wird unzureichend berücksichtigt.**
- 2. Das System Eisenbahn wurde in der Vergangenheit zunehmend vernachlässigt.**
- 3. Die Eisenbahn fährt eben nicht mehr bei Wind und Wetter, sondern wird immer anfälliger**
- 4. Die Systemvorteile gehen durch permanente Schrumpfung der Einzelelemente innerhalb der Infrastruktur verloren**
 - Reduzierung des Streckennetzes**
 - Förderung von Prestigeobjekten zu Lasten der Investition in die Instandhaltung des Gesamtnetzes**



Zu 4. Neuorganisation der Infrastruktursparten

Die derzeitige Führung der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB AG als AG'en und GmbH'en

- **einzel, ohne direkte Verknüpfung und einheitliche Führung**
- **als Wirtschaftsbetrieb mit Gewinnorientierung**
- **mit der Verpflichtung zur Abgabe einer Dividende**

schaftt die bereits erwähnten strukturellen Probleme.

Die Infrastruktur wird unter anderem dadurch:

- 1. in der Fläche vernachlässigt**
- 2. nicht zentral mit einem objektiven Bewertungsmaßstab geführt**
- 3. ihrer eigentlichen systemisch vorhanden Vorteile beraubt**

Das System Eisenbahn funktioniert jedoch – siehe Erfolge Schweiz.



Zu 4. Neuorganisation der Infrastruktursparten (2)

Aus diesem Grund liegt der Schlüssel in einer Eisenbahninfrastrukturreform - gerne auch innerhalb des DB Konzerns

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).



Zu 4. Neuorganisation der Infrastruktursparten (3)

Die Zusammenführung hätte zahlreiche Vorteile:

- 1. Zielführender Einsatz der Subventionen für den Ausbau der Infrastruktur, z.B. Schaffung eines 740-Meter Netzes für Güterzüge um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.**
- 2. Dauerhafte Erhaltung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur gesamten Infrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.**
- 3. Signifikante Verringerung der Trassenpreise und deren dauerhafte Stabilisierung zur Steigerung der Attraktivität der Eisenbahn.**
- 4. Transparenz der Mittelzuflüsse und Investitionen sowie der Finanzierungskreisläufe im DB-Konzern.**
- 5. Ende der Vermischung von Gewinnerzielungsabsichten mit Gemeinwohlinteresse = dauerhafter Steuerung durch Eigentümer.**



Zu 4. Neuorganisation der Infrastruktursparten (4)

Große Erwartungen würden dadurch umfänglich erfüllt, nämlich die der Kunden:

- **Mehr Verkehr auf die Schiene**
- **Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**
- **Ausreichendes Angebot in der gesamten Fläche**
- **Faire und erschwingliche Preise**

der Steuerzahler:

- **Verankerung der Daseinsvorsorge im Verkehrsangebot**
- **Transparenz bei der Mittelverwendung**
- **Abbau der für die Verkehrsinfrastrukturen erforderlichen Mittel**

der Öffentlichkeit:

- **Mehr Verkehr auf die Schiene, ökologischer Modalsplit**
- **Übernahme der prognostizierten Verkehrszuwächse**
- **Beitrag zum Klimaschutz und Entlastung der Straßen**



Zu 5. Kernbotschaft

- 1. Die Zukunft des Systems Eisenbahn wird von der Qualität der gesamten Eisenbahninfrastruktur bestimmt.**
- 2. Sicherheit und Zuverlässigkeit der gesamten Eisenbahninfrastruktur sind die Grundlage eines funktionierenden Eisenbahnsystems.**
- 3. Dazu muss auf zwei Wegen die Kapazität erhöht werden durch:**
 - a) Zusammenführung der Infrastruktursparten ohne Gewinnorientierung und**
 - b) Integraler Deutschlandtakt als Grundlage für alle Personen- und Güterverkehre.**
- 4. Dann ist Pünktlichkeit ist das Ergebnis der Maßnahmen.**
- 5. Die Pro-Kopf-Investition in die Schieneninfrastruktur muss zielgerichteter und effizienter eingesetzt werden. Erst dann kann und darf sie der Eigentümer auch deutlich erhöhen um das gesetzte Ziel zu erreichen.**



6. Zum Schluss

Die GDL als Interessenvertretung für das gesamte Zugpersonal

- **ist in der Lage, schwierige Aufgaben zu lösen**
- **wird weiterhin mehr politische Verantwortung für das System Eisenbahn übernehmen**
- **hat es geschafft, den Wettbewerb im Eisenbahnmarkt auf dem Rücken der Arbeitnehmer durch entsprechende Entlohnung und Arbeitszeitregelungen zu beenden**
- **hat einheitliche Qualifizierungsregelungen für Lokomotivführer und Zugbegleiter zum Erhalt der Sicherheit verankert.**

Die Lokomotivführer und Zugbegleiter setzen sich tagtäglich:

- **trotz streikender Technik und permanenter Mängel in der Organisation des Eisenbahnverkehrs**
- **trotz einer immer schlechter werdenden Infrastruktur**

für einen sicheren, zuverlässigen und pünktlichen Zugverkehr ein.



Deshalb jetzt die richtigen Weichen für mehr Eisenbahn stellen!

**Claus Weselsky
Bundesvorsitzender
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer**

**Baumweg 45
60316 Frankfurt am Main**

**Tel.: +49 69 405709101
Fax: +49 69 405709109
Mobil: +49 171 5477778
Mail: claus.weselsky@gdl.de
Home: www.gdl.de**