



Es gilt, etwas Neues zu schaffen. Eine neue Verkehrsgewerkschaft soll die Interessenvertretung der Beschäftigten auf eine neue Grundlage stellen. Und jedes Mitglied von TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA ist eingeladen, mitzumachen! Dieser Prozess steht unter dem Motto „Werkstatt Gewerkschaft“.

Zum Kerngeschäft einer Verkehrsgewerkschaft gehört natürlich die Verkehrspolitik. In dieser Ausgabe unseres Magazins beleuchten wir daher die verkehrspolitischen Grundsätze und Rahmenbedingungen unseres Handelns.





„Die Lobby pro Auto und Straße kann sich beruhigt zurücklehnen. Ihr Geschäft wird bestens bestellt und nachdrücklich befördert – trotz der wachsenden Probleme massenhaften Autoverkehrs. Verkehrslärm, Unfalltote, Energieverschwendung, Waldsterben und Treibhauseffekt, Staus sowie Stadt- und Landzerstörung können immer noch keine Trendwende auslösen, denn die erdrückende Überzahl von Politikern, Ministerialen, Unternehmenschefs und Bürgern ist gefangen im System Auto und kann nicht heraus.“ Diese Sätze stammen aus dem Jahr 1991. Geschrieben hat sie kein Ökospinner und kein Bahn-Lobbyist. Sondern die wohlgesehene bürgerliche Wochenzeitung „Die Zeit“.

Sie beschrieb damit die bis heute gültigen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik in Deutschland. Damit auch die Rahmenbedingungen, in denen TRANSNET und GDBA handeln. Und in denen auch die zu gründende neue Verkehrsgewerkschaft handeln wird. Denn wir sind nicht nur Lobbyisten für die Arbeitsplätze der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Wir sind zugleich Lobbyisten für die Schiene insgesamt. Dies auch europaweit. TRANSNET ist die größte europäische Verkehrsgewerkschaft und ist Mitglied der Europäischen Transport Föderation (ETF). Der ETF gehören fast 200 Gewerkschaften aus allen 27 europäischen Mitgliedsstaaten an. Sie verfolgt das Ziel, den europäischen Einigungsprozess auch zu einem Fortschritt für die Arbeitnehmer werden zu lassen. Der einheitliche europäische Schienen-

verkehrsraum muss von der Einführung von höheren Sozialstandards begleitet werden.

Der aktuelle Verkehrsminister Peter Ramsauer bekannte sich kurz nach Amtsantritt zur Förderung der Schiene. Er erklärte freilich auch, zu einer modernen Infrastruktur gehöre „vor allem der Ausbau und der Erhalt unserer Straßen“. Damit schließt Ramsauer nahtlos an seine diversen Vorgänger an. Die „Förderung der Schiene“ gehörte und gehört zur Folklore aller Regierungserklärungen seit Jahrzehnten. Geschehen ist meistens das Gegenteil. Auch neue Politikansätze beziehen sich auf das Auto bzw. auf die Elektromobilität. „Strom“ mag aber für die Automobilität etwas Neues sein; für die Schiene ist er ein alter Hut. Bahnen fahren seit Jahrzehnten mit Strom. Wichtig wäre hier die Entwicklung der erneuerbaren Energiequellen. Dafür aber reichen ein paar Windräder nicht aus. Ein umfassender Ansatz muss her.

Auf der europäischen Ebene wurde zwar bereits mit dem EWG-Vertrag von 1957 die Verkehrspolitik als ein wichtiger Gegenstand gemeinsamer europäischer Politik definiert. Doch was die Schiene betrifft, ist hier ist nicht viel geschehen. Die europäischen Eisenbahnpakete von 1991 bis heute haben keinen „einheitlichen Schienenverkehrsraum“ entwickelt – sondern einen Flickenteppich von unterschiedlichen Eisenbahntechnik und –sicherheitsstandards und eine weitgehende Liberalisierung des Schienenverkehrs, die gerade wegen der fehlenden Sozialstandards derzeit auf Kosten der Eisenbahner ausgeht.

Die Situation, die die „Zeit“ vor 20 Jahren beschrieb, hat sich graduell, aber nicht grundlegend verändert. Allerdings sind neue Herausforderungen und Rahmenbedingungen dazu gekommen.

\* Der Klimawandel hat die ökologischen Maßstäbe für die Verkehrspolitik erhöht. Die EU und Deutschland insbesondere haben sich ehrgeizige Klimaschutzziele auferlegt. Sie sind nicht einzuhalten, wenn nicht endlich auf das ökologisch sinnvollste Verkehrsmittel, die Bahn, gesetzt wird.

\* Das Ende des Ölzeitalters steht bevor. Selbst Mineralölkonzerne wie z.B. BP rechnen damit, dass noch in diesem Jahrhundert die weltweiten Ölvorräte zu Ende gehen.

\* Die Liberalisierung des Schienenverkehrs eröffnet angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und Ressourcenknappheit eine wichtige Chance für einen umwelt- und kundenfreundlichen sowie für einen einheitlichen, europäischen Schienenverkehrsraum. Doch die bisherigen europaweiten Erfahrungen zeigen, dass die Liberalisierung des Schienenverkehrs durch den zunehmenden Wettbewerb ohne sozialen Schutz den Beschäftigten negative Konsequenzen bringt.

Das zwingt zur Neubestimmung in der Verkehrspolitik. Sicher wird das System Auto/Straße immer eine wichtige Rolle spielen. Immer dann, wenn es gar nicht mehr anders geht, werden auch hier Innovationen angeschoben, wie etwa das Elektro-Auto. Klar ist aber schon jetzt, dass eine Verkehrspolitik, die auf diese neuen Rahmenbedingungen



und Herausforderungen reagiert, nicht an der Schiene vorbeikommt. Ein „Weiter so“ kann es nicht geben. Die alten Schuhe der Verkehrspolitik sind endgültig ausgelatscht.

TRANSNET und GDBA halten daran fest: Zu einem wirklichen Umsteuern in der Verkehrspolitik gibt es keine zukunftsfähige Alternative. Wir wagen die erste Gewerkschaftsneugründung des 21. Jahrhunderts. Damit verbunden ist auch ein klares verkehrspolitisches Programm.

### **Wir stehen für eine nachhaltige und umweltorientierte Verkehrspolitik**

Um die Schiene leistungsfähiger zu machen, muss konsequent gehandelt werden:

\* Investitionsmittel müssen bereitgestellt werden. Derzeit wird die Schiene mit 2,5 Milliarden Euro jährlich abgespeist. Aus Sicht von TRANSNET und GDBA sind 5 Milliarden Euro im Jahr erforderlich. Für den Ausbau und Neubau von Schienenwegen, für funktionsfähige, moderne bzw. energieeffiziente und attraktive Bahnhöfe, für Schallschutzwände und für die Umrüstung zehntausender Güterwaggons auf lärmindernde Bremsen, für die

Entwicklung energieeffizienter und umweltverträglicher Fahrzeuge sowie höhere einheitliche Sicherheitsstandards. All dies erhöht die Funktionsfähigkeit, aber auch die Attraktivität und Akzeptanz der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

\* Die Regionalisierungsmittel müssen gesichert und verstetigt werden. Seit der Regionalisierung von 1996 sind die Bundesländer für den Regionalverkehr verantwortlich. Mit den Regionalisierungsmitteln von derzeit rund 6,9 Milliarden Euro bestellen und bezahlen sie den SPNV. Schon einmal, 2006, hat sich die Politik bei den Regionalisierungsmitteln bedient, um haushaltspolitische Probleme zu lösen. Ein Sündenfall, der sich nicht wiederholen darf! Wer Pendler vom Auto in die Züge holen will, muss den Regionalverkehr ausreichend finanzieren.

\* Die Wettbewerbsnachteile des Verkehrsträgers Schiene müssen endlich beseitigt werden. Immer noch wird die Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern steuerlich benachteiligt. Sie ist einseitig durch die Ökosteuer und durch die Mehrwertsteuer belastet; Bahntickets werden auf diese Weise künstlich verteuert. TRANSNET und GDBA fordern gleiche Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger, damit sich ein echter Wettbewerb entwickeln kann. Mineralöl- und Ökosteuer müssen auch im innerdeutschen Flugverkehr und in der Binnenschifffahrt eingeführt sowie die Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr beendet werden. Und es muss bei der





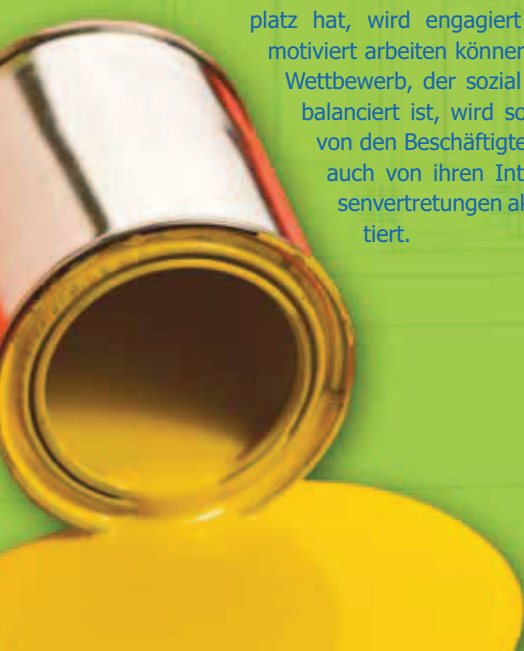
reduzierten Mehrwertsteuer für Nahverkehrstickets bleiben.

\* Es muss endlich eine verursachungsgerechte Kostenbelastung des Verkehrs geben.

Der Geltungsbereich der LKW-Maut muss doppelt erweitert werden: auf alle LKW ab 3,5 Tonnen und Kleintransporter bis 3,5 Tonnen – und auf das nachgelagerte Straßensystem. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bezahlen seit Jahrzehnten eine Schienenmaut in Form der Trassengebühren – für alle Züge und auf allen Strecken. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Lkw-Maut nur auf Autobahnen beschränkt ist. Auch die Mauthöhe ist bisher zu gering. Sie muss die bislang nicht gedeckten Kosten des LKW-Verkehrs in vollem Umfang widerspiegeln, dazu zählt auch eine verursachergerechte Zuordnung der Umwelt-, Stau- und Unfallkosten.

### **Wir stehen für einen Wettbewerb in sozialer Balance**

Der Schienenverkehrsmarkt ist längst zu einem Wettbewerbsmarkt geworden. Wir wollen das Rad nicht zurückdrehen; aber Wettbewerb kann auch kein Selbstzweck sein. Er muss der Verbesserung des Schienenverkehrs dienen und zu besseren Leistungen für die Kunden führen – und er darf nicht auf Kosten der Beschäftigten gehen. Nur wer weiß, dass er auch in Zukunft in einem Unternehmen mit guten Sozial- und Tarifstandards einen sicheren Arbeitsplatz hat, wird engagiert und motiviert arbeiten können. Ein Wettbewerb, der sozial ausbalanciert ist, wird sowohl von den Beschäftigten als auch von ihren Interessenvertretungen akzeptiert.



Dafür brauchen wir einen tarifpolitischen Schutz gegen Lohn- und Sozialdumping. Deshalb wollen wir einen Branchentarifvertrag durchsetzen. Er soll eine branchenbezogene Lohnuntergrenze festlegen. Wir brauchen dafür aber auch eine gerechte Vergabepolitik. Europarechtlich ist es längst möglich, Tariftreue, Sozial- und Qualitätsstandards auch bei Ausschreibungen zu verankern. Die entsprechende EU-Verordnung 1370/2007 muss in Deutschland endlich angewendet werden.

### **Wir stehen gegen die Zerschlagung des DB-Konzerns**

Die Europäische Union will die Liberalisierung des Schienenverkehrs. Doch anders als viele Ideologen es wahrhaben wollen, ist die Liberalisierung in Deutschland bereits sehr weit fortgeschritten. Mehr als 300 Bahnunternehmen sind auf dem deutschen Schienennetz unterwegs. Das zeigt: Das schienenpolitische Modell, das in Deutschland entwickelt worden ist – „Netzöffnung plus Regulierung“ – hat sich bewährt. Es passt in die nationale wie europäische ordnungspolitische Landschaft.

Der Wettbewerb in Deutschland existiert also nicht nur auf dem Papier, er ist Alltag und funktioniert nachweislich. Dies kommt auch daher, dass ein diskriminierungsfreier Netzzugang für alle EVU gewährleistet ist. Darüber wacht die Bundesnetzagentur. Die Zerschlagung des DB-Konzernverbundes in seine Bestandteile „Netz“ und „Betrieb“ ist also offenbar nicht erforderlich. Wer das dennoch will, der will in Wirklichkeit nicht „mehr Wettbewerb“, sondern einen anderen Wettbewerb. Einen, in dem z.B. soziale Instrumente wie der Konzernweite Arbeitsmarkt keine Rolle mehr spielen. Dagegen wenden wir uns entschieden!

### **Wir stehen für Sicherheit als oberste Priorität!**

Sicherheit im öffentlichen Raum, damit auch im ÖPNV, ist ein gesellschaftliches Thema geworden. Dazu haben leider viele gewaltsame Vorfälle beigetragen.



In der zukünftigen Ausrichtung des ÖPNV muss diesem Thema viel stärker Rechnung getragen werden. In der Verantwortung stehen die Unternehmen: Sie müssen ihre Beschäftigten für Konfliktsituationen schulen und eine bessere Nachsorge anbieten. In der Verantwortung stehen aber auch die Länder und ihre Vergabestellen: Sie müssen in den Ausschreibungen Sicherheitsaspekte und Sicherheitsstandards berücksichtigen. Ebenso muss aber auch die technische Sicherheit im Eisenbahnverkehr gesteigert werden. Dafür sollte die Haftung neu geregelt werden. Der Gesetzgeber muss durchsetzen, dass die Hersteller eine Haftung für Fahrzeuge und Infrastruktur übernehmen.

