

Bundestagswahl 2025

4

Leitartikel

Die Forderungen der GDL an die Politik

Am 23. Februar 2025 finden die Wahlen zum 21. Deutschen Bundestag statt. Das Eisenbahnsystem ist eines der großen Problemfelder dieses Landes – doch welche Vorhaben und Lösungen haben die Parteien? Die GDL stellt ihre Forderungen an die Politik vor.

Bahnreform 2.0

Sicherheit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit

Der täglich erlebbare Zustand der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur wird weder den Anforderungen der Bürger und der Wirtschaft noch den umwelt- und klimapolitischen Anforderungen an den Schienenverkehr gerecht. So können die drei Grundpfeiler des Schienenverkehrs – Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – sowie Wirtschaftlichkeit nicht mehr als selbstverständlich vorausgesetzt werden.

Die GDL bekräftigt ihre Ansicht, dass eine Gemeinwohlorientierung erst mit der Schaffung einer bundeseige-

nen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft erreicht wird, die niemals Teil eines integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG bleiben darf.

Auch das aktuelle Beispiel des Beihilfeverfahrens bei der DB Cargo AG zeigt klar auf, dass die bisherigen Strukturen des DB-Konzerns versagt haben und zwingend auf die Anforderungen der Zukunft ausgerichtet werden müssen.

Wir benötigen daher dringend gleichberechtigte Verkehrsträger, eine verlässliche Sicherstellung der Finanzierung der Infrastruktur und mehr Vernunft und Verstand bei der Generalsanierung sowie allen Neu- und Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur.

Deutschlandtakt

Funktional, verlässlich, kostengünstig

Als gemeinsame Grundlage für ein funktionales, fahrplanbasiertes und damit strukturiertes sowie kostengünstiges und allen Umwelt- und Klimanforderungen der Zukunft gerecht werdendes Eisenbahnsystem für alle Nutzer ist der Deutschlandtakt das richtige Mittel.

Dabei sind durch das Konstrukt Deutschlandtakt die unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft an das Eisenbahnsystem und die sinnvolle Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern europäisch zu denken, zu entwickeln und

kontinuierlich in Systemtrassen umzusetzen und zu verbessern. Die Umsetzung des Deutschlandtaktes muss mit aller Ernsthaftigkeit verfolgt und möglichst innerhalb der kommenden Jahre umgesetzt werden. Die Kunden der Bahn brauchen ein verlässliches und greifbares Versprechen zur Umsetzung des Deutschlandtaktes – der spätestens 2030 wirken sollte.

Sicherheit

Prävention, Nachsorge, Strafverfolgung

Um die Sicherheit für die Mitarbeiter und Fahrgäste zu gewährleisten, ist es dringend erforderlich, wirksame Konzepte zur Prävention und Nachsorge zu entwickeln. Zudem fordert die GDL eine stärkere Präsenz der Bundespolizei an Bahnhöfen und in Zügen. Straftaten wie Anspucken, Beleidigungen und Körperverletzung müssen konsequent verfolgt werden.

Ein mögliches Vorgehen der Geschädigten gegen derartige Straftaten muss vereinfacht und erleichtert werden, was auch auf potenzielle Täter einen gewissen Abschreckungseffekt hätte.

Tarifeinheitsgesetz

Untauglich, überflüssig, schädlich

Die GDL sieht in der Überwindung des Tarifeinheitsgesetzes (TEG) eine ihrer Hauptaufgaben in den nächsten Jahren. Das TEG ist aus unserer Sicht nach wie vor nicht mit dem Grundgesetz vereinbar; es unterdrückt die Vielfaltigkeit in den Betrieben und negiert eine pluralistische Gesellschaft. Zudem zerstört es den Betriebsfrieden und treibt die Gewerkschaften in Deutschland in einen harten Konkurrenzkampf. Es ist darüber hinaus in rechtli-

cher Umsetzung nicht handelbar und stiftet zu einseitiger, willkürlicher Anwendung durch verantwortungslose Arbeitgeber an.

In der Auswirkung des TEG entsteht ein faktischer Überlebens- beziehungsweise Vernichtungskampf, der letztlich auch den wirtschaftlich wichtigen Betriebsfrieden beendet. Überzeichnet bedeutet dies, dass der arbeitnehmerseitige Wille, einer Gewerkschaft beizutreten, nahezu unterdrückt wird und damit die Gewerkschaftszugehörigkeit insgesamt im bundesweiten Trend noch weiter abnehmen wird.

Fachkräftemangel

Ausbildung verbessern und neu gestalten

Um dem anhaltenden Fachkräftemangel in der Eisen-

bahnbranche langfristig entgegenzuwirken, ist es notwendig, die Ausbildung der Eisenbahnfachkräfte neu zu gestalten. Zur Verbesserung der Ausbildungsqualität für Lokomotivführer fordern wir eine zeitnahe Überarbeitung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV). Diese Revision sollte auch die EU-Konformität prüfen und den Zugang zur Lokomotivführerausbildung sowie die Anforderungen an die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation neu regeln.

Altersteilzeit

Vorzeitiger Ausstieg, neue Arbeitsplätze

Die Arbeitsformen mit Schicht- und Wechseldienst sind mit überdurchschnittlich hohen gesundheitlichen Belastungen für Eisenbahner verbunden. Die GDL fordert deshalb einen

Rechtsanspruch auf Altersteilzeit ab dem 55. Lebensjahr. Ein solcher Rechtsanspruch würde älteren Arbeitnehmern einen vorzeitigen und sozialverträglichen Ausstieg aus dem Erwerbsleben ermöglichen. Dies könnte dazu beitragen, Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen.

Ehrenamt

Stärken, fördern, qualifizieren

Ehrenamtliche müssen durch bessere finanzielle Unterstützung, Anerkennung und Qualifizierungsangebote gestärkt und gefördert werden. Hier ist die Politik gefragt: Sie muss Rahmenbedingungen schaffen, die das Ehrenamt attraktiver machen und entlasten, sei es durch Bürokratieabbau, finanzielle Anreize oder eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. **K. S.**

GDL zu Gast beim CDU-Wirtschaftsrat

Konzepte für ein zukunftsfähiges Eisenbahnsystem

Im Rahmen einer Wintertagung der Bundesfachkommission Verkehr, Infrastruktur, Mobilität 4.0 des CDU-Wirtschaftsrates war der Bundesvorsitzende Mario Reiß als Ehrengast am 5. Dezember 2024 im Haus des Wirtschaftsrates in Berlin zu einer nicht öffentlichen Veranstaltung eingeladen.

Plattform für vertraulichen Austausch

Die Bundesfachkommission versteht sich als Denkfabrik für die Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik in Deutschland und als Plattform für den vertraulichen Austausch zwischen Politik und Wirtschaft. In den drei- bis viermal pro Jahr stattfindenden Beratungen werden sowohl grundlegende als auch aktuelle Fragen rund um die Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik erörtert und darauf aufbauend politische Handlungs-

empfehlungen erarbeitet. Rund 20 Kommissionsmitglieder nehmen an den Tagungen teil. Die Kommission ist verkehrsträgerübergreifend aufgestellt; auch Bau- und Finanzwirtschaft sind engagiert. Der Vorsitz der Gruppe liegt in den Händen von Werner Kook, Member of the Board of Directors, Transdev Group.

Trennung von Netz und Betrieb

Der CDU-Wirtschaftsrat hatte im Vorfeld mit außerordent-



© picture alliance/ZB | Sascha Steinbach

lichem Interesse die aktuellen Positionen der GDL zur organisatorischen Umstrukturierung des Systems Schiene, also der vorgeschlagenen Trennung von Netz und Betrieb, verfolgt und vor dem Hintergrund der Bundestagswahl 2025 und der möglichen Agenda der künftigen Bundesregierung dem neuen Bundesvorsitzenden der GDL, Mario Reiß, die Gelegen-

heit gegeben, in einer Rede die Position und Forderungen der GDL an die Politik zu erläutern.

Reiß nahm diese Gelegenheit wahr und übergab das GDL-Positionspapier zu diesem Thema. Erwartungsgemäß wurden weitere Fragen zu den Bahnproblemen gestellt, die der Bundesvorsitzende ausführlich beantwortete. **K. S.**