**Q 001**
Lfd.-Nr. 1121

DGB-Bundesvorstand

## Ökologische Verkehrswende sozial gestalten

Beschluss des DGB-Bundeskongresses:
Annahme

Mobilität ist unverzichtbar für eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Aber auch industrielle Produktion und Beschäftigung sind ohne Mobilität undenkbar. Das bisherige Mobilitätssystem können wir nicht so ohne Weiteres fortschreiben. Die Fakten machen deutlich, wie dringend ein Umsteuern vonnöten ist.

***1.*** *Steigende Verkehrsleistung beim Güter- und Individualverkehr*

Die Verkehrsleistung steigt sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Ein deutlicher Anstieg erfolgt aufgrund der internationalen Arbeitsteilung vor allem im Güterverkehr. Im Personenverkehr ist die Zunahme moderat. Immer mehr Erwerbstätige sind beruflich gezwungen, viel zu fahren. Zu den oftmals weiten Distanzen zwischen Arbeit, Freizeit, Versorgung und Wohnen, kommen neue Mobilitätszwänge, die durch die zunehmende Spezialisierung von Tätigkeiten und dem zunehmenden Zwang, auch weit entfernte Arbeitsangebote anzunehmen, entstehen. So ist die Zahl der Pendler seit Mitte der neunziger Jahre stetig gestiegen. In Wirtschaften mit zunehmender (weltweiter) Arbeitsteilung ist Mobilität eine Grundlage für Arbeit und Wohlstand. Aber die Zunahme des Verkehrsaufkommens stößt an die Grenze der Kapazitäten vorhandener Infrastruktur und bringt Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich. Bisher spielt sich dies überwiegend auf den Straßen ab. Das bedeutet: zunehmende Überlastung, Staus, Flächenverbrauch, Lärm und Umweltprobleme.

***2.*** *Bedarf nach umweltschonenden Verkehrsträgern*

Der Verkehr ist heute schon für 18,3 Prozent der direkten CO2-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Das Transportwesen trägt zu fast einem Fünftel zu den europäischen Treibhausgasemissionen bei. Hier wiederum ist der Straßenverkehr mit einem Anteil von rund 94 Prozent zentral. Dem Verkehrssektor kommt also eine ganz zentrale Bedeutung zu, wenn es um nachhaltige Klima- und Umweltschutzpolitik geht. Beispielsweise hat der Verkehrsträger „Schiff" im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen eine äußerst positive Umweltbilanz.

***3.*** *Verstädterung und Alterung der Bevölkerung*

Die Bevölkerung wird weltweit anwachsen, die Verstädterung nimmt zu. Nach Schätzungen der UN werden 2030 rund 60

Prozent der Menschen in oder um große Metropolen leben. Nicht nur in den sogenannten Megastädten kämpft man gegen den Verkehrskollaps an. Auch in deutschen Städten halten die Verkehrssysteme dem Bevölkerungswachstum nicht stand. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sowie der Umbau bzw. Erhalt der übrigen Verkehrsinfrastruktur wird vernachlässigt. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist eine Voraussetzung, um periphere Regionen lebenswert und attraktiv zu erhalten. Zusätzlich muss sich in Deutschland die Verkehrswirtschaft insbesondere mit ihren Mobilitätsdienstleistungen auf die alternden Gesellschaften einstellen, etwa auf das Bedürfnis älterer Menschen nach hoher Sicherheit und Komfort.

***4.*** *Knappes Erdöl und steigende Mobilitätskosten*

Die Mobilitätskosten steigen stetig an, hervorgerufen insbesondere durch die stark gestiegenen Erdöl- und Erdgaspreise. Weltweit wird die Ölnachfrage weiter steigen. Die wirtschaftlich aufstrebenden Nationen, allen voran China, haben einen steigenden Energie- und Rohstoffbedarf. Deshalb muss unser Verkehrssystem unabhängiger vom Öl werden. Je geringer das Einkommen ist, desto stärker fallen steigende Mobilitätskosten ins Gewicht und schmälern das Budget für andere Ausgaben.

Wir wollen unsere Mobilität dauerhaft so gestalten, dass sie Umwelt und Klima weniger belastet, weniger endliche Ressourcen verbraucht und zugleich für die Menschen bezahlbar bleibt. Die nötige Energiewende ohne eine Verkehrswende bliebe unvollständig.

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Gleichzeitig ist Mobilität auch Grundlage zur Teilhabe an der Zivilgesellschaft etwa an Kultur oder durch ehrenamtliches Engagement. Mobilität muss für alle verfügbar und zugänglich sein. Zugang ist dabei in einem doppelten Sinne gemeint. Zum einen ist der Zugang physischer Natur zu gewährleisten. Das heißt unter anderem, Verkehrsmittel müssen barrierefrei sein. Menschen unabhängig von Herkunft, körperlicher Konstitution, Alter und Geschlecht, mit oder ohne Kinder müssen die gleichen Chancen der Mobilität erhalten. Zum anderen ist der Zugang im monetären Sinne gemeint. Mobilität muss bezahlbar sein.

Wir stehen vor einem Umbau des Mobilitätssystems. Von diesem Umbau sind große Teile der Bevölkerung betroffen, zum einen als Mobilitätsnachfrager, zum anderen als Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft. Zudem stellt er eine große Her-

ausforderung für die einzelnen Branchen der Verkehrswirtschaft, die etablierten Wertschöpfungsketten, das Innovationssystem und die Beschäftigten dar. Für die Wirtschaft insgesamt gilt dies ebenso, denn sie baut auf einem funktionierenden Verkehrssystem auf. Ohne einen reibungslosen Transport von Waren und Gütern würde sie still stehen.

Die Beschäftigten in ihrer Entwicklung abzusichern und neue Arbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen ist das vorrangige gewerkschaftliche Anliegen. Für die deutsche Volkswirtschaft spielt die Verkehrswirtschaft eine wichtige Rolle. Knapp zwei Millionen Erwerbstätige zählte der Wirtschaftsbereich Verkehr 2010. Damit arbeiten rund fünf Prozent der Erwerbstätigen in der Verkehrswirtschaft. Beschäftigte stellen Autos, Bahnen, Schiffe und Flugzeuge sowie die entsprechenden Ausrüstungen her, bauen die entsprechende Infrastruktur inklusive Verkehrswege, arbeiten bei den Zulieferern oder in vor- und nach gelagerten Bereichen (wie z. B. im Maschinenbau, in der Elektroindustrie, der Metallerzeugung, der Kunststoff- und Textilindustrie) und transportieren Güter und Personen.

Die Verkehrswirtschaft ist eine Schlüsselbranche der deutschen Volkswirtschaft nicht nur aus beschäftigungspolitischer Sicht, sondern auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive mit einem überdurchschnittlichen Anteil an der gesamten Wertschöpfung und mit einem überproportionalen Anteil bei den Aktivitäten in Innovation, Forschung und Entwicklung. Diese beschäftigungspolitische und volkswirtschaftliche Dimension von Mobilität wird in den Debatten um ein neues Mobilitätssystem - wenn überhaupt - nur am Rande gestreift.

Wir brauchen eine wirkliche ökologische Verkehrswende, die sozial gestaltet ist. Das bedeutet, Menschen und Gütern Mobilität mit weniger Aufwand an Kosten, Energie, Zeit und mit weniger Emissionen zu ermöglichen und dabei qualitative Mobilität für alle zu erhalten. Es reicht nicht aus, nur mobil zu sein, wir wollen Mobilität gewährleisten, die auf Qualität bei den Verkehrsmitteln und den Verkehrsdienstleistungen setzt. Die EU hat ambitionierte Ziele für CO2-Einsparungen bis 2050 unter anderem in ihrem Weißbuch Verkehr definiert. Um diese erreichen zu können, reichen die bislang durchgeführten Maßnahmen nicht aus. Der resultierende Strukturwandel muss unter Einbeziehung der Arbeitnehmerinteressen, einschließlich der Aspekte Beschäftigungs- und Standortsicherung und Gute Arbeit, begleitet und bewältigt werden.

**Der DGB und seine Gewerkschaften fordern:**

*Eine neue Richtung für die Verkehrspolitik*

Aus Sicht des DGB ist der **Umbau des Verkehrssystems** in Richtung eines integrierten Mobilitätskonzeptes angesichts der ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforderungen schon lange überfällig. Der Umbau stellt eine große Herausforderung für die gesamte Verkehrswirtschaft und die Beschäftigten dar. Um Entlassungen im Zuge des strukturellen Wandels zu verhindern, sind weitgehende Regelungen notwendig. Instrumente zur aktiven Begleitung des Strukturwandels müssen entwickelt werden, um langfristig Arbeitsplätze mit fairen Arbeitsbedingungen in Deutschland zu sichern. Es gilt die Chancen auf Zukunftsmärkten zu nutzen, damit Deutschland langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsmittelproduzenten sichert und für neue Mobilitätsangebote und -dienstleistungen ausweitet.

Eine Mobilität der Zukunft muss alle Verkehrsträger besser vernetzen und dazu die passende Infrastruktur und nötigen Kapazitäten bereitstellen. Nur durch die **integrierte Vernetzung der Verkehrsträger** kann eine volkswirtschaftlich effiziente, verkehrliche Arbeitsteilung ermöglicht werden. Die von der Koalition aus CDU, CSU und SPD in ihrem Vertrag von November 2013 vorgesehene Vernetzung über verkehrsträgerübergreifende Datenplattformen auf open-data-Basis ist ein Schritt in die richtige Richtung, geht allerdings noch nicht weit genug. Pkw, Lkw, Bahnen, Busse, Schiffe und Flugzeuge müssen vielmehr so aufeinander abgestimmt werden, dass sie umweltschonend, rohstoffsparend und ohne Verluste an Zeit und Lebensqualität optimal genutzt werden können – und bezahlbar bleiben. Integration der Verkehrssysteme bedeutet für uns umfassende Vernetzung und wechselseitige Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger. Es geht um komplette Mobilitätslösungen und -angebote, die alle Verkehrsträger einbeziehen und um verkehrsträgerübergreifende Innovationen sowie ein entsprechendes Innovationsmanagement. Langfristig muss es eine strategische Neuausrichtung sowohl der Verkehrsbetreiber als auch der Verkehrsmittelproduzenten hin zum Mobilitätsanbieter geben.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern ein **nachhaltiges Mobilitätssystem**, das umweltschonend ist, von der Gesellschaft getragen wird, Deutschland als Leit- und Referenzmarkt für neue nachhaltige Mobilitätsysteme und -dienstleistungen erschließt und gute Arbeitsplätze sichert und

ausbaut. Der Umbau des Mobilitätssystems muss in einen **breiten gesellschaftlichen Dialog** eingebunden sein. Alle Verkehrsträger, Politik, Wissenschaft und Gewerkschaften müssen dazu an einen Tisch und die vielen notwenigen aber komplexen Stränge für ein neues Mobilitätssystem bearbeiten. Um die notwendige Verkehrswende zu stemmen, müssen alle gesellschaftlichen Kräfte gebündelt werden.

*Konkrete Maßnahmen für die Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätssystems*

Jeder Verkehrsträger muss seinen maximalen Anteil zur CO2-Reduktion beitragen. Erhebliche Effizienzpotenziale liegen in der Fahrzeugtechnik. Alle Möglichkeiten im Rahmen der **Fahrzeugtechnologie** müssen ausgenutzt werden, um das Ziel der CO2-Reduzierung zu erreichen. Daher sind möglichst umfassende Anreize für Innovationen notwendig. Das gilt für die gesamte Fahrzeugtechnik. Gerade vor dem Hintergrund zunehmender Globalisierung ist alles dafür zu tun, um Vorreiter in zukunftsfähigen und nachhaltigen Innovationen zu sein. Entsprechend ausgestattete Forschungsprogramme für die Verkehrsindustrie sind dafür ein wichtiges und unverzichtbares Instrument. Die Potenziale speziell der Elektromobilität liegen einerseits im motorisierten Individualverkehr (Umstellung von Privatfahrzeugen und Fuhrparks von Unternehmen auf CO2-arme Fahrzeuge und elektrisch angetriebene Fahrzeuge). Andererseits liegen sie auch im öffentlichen Verkehrsbereich, der bereits heute überwiegend elektrisch betrieben wird – Eisenbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und vermehrt auch Elektro (Hybrid-)-Busse.
Gerade der ÖPNV bietet sich sehr gut für eine Verknüpfung alternativer Energieträger mit Elektromobilität an. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern, die weitere Förderung der Elektromobilität in diesen beiden Bereichen, um den Verkehr klimaverträglicher zu gestalten.

Entscheidend ist die Verlagerung des Verkehrs auf möglichst umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger und - technologien beziehungsweise Verkehrsmittel. Die Rahmenbedingungen müssen entsprechend gestaltet werden. Gerade im Personenverkehr sind viele Mobilitätsbedarfe durch entsprechende Anreize geweckt und würden unter veränderten Rahmenbedingungen gar nicht erst entstehen – ein Beispiel hierfür sind Berufspendler, die am Arbeitsplatz keine kostengünstige Wohnung finden, oder Arbeitnehmer, die einen Zweitjob annehmen müssen.

Zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. auf die Wasserstraße braucht es umfassende Anreize. In Bezug auf die Schiene müssen die Bedingungen für den Wagenladungsverkehr – also den Transport von Einzelwagen durch die Eisenbahnen – verbessert werden. Dazu gehört auch die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Ein weiteres wichtiges Element ist die verstärkte Nutzung des **kombinierten Güterverkehrs.** Auch im Güterverkehr geht es um Effizienzsteigerung durch ein Ineinandergreifen der einzelnen Transportmittel. Es müssen effiziente Knotenpunkte entwickelt werden, damit der Güterverkehr schneller und flexibler wird. Dazu braucht es den Ausbau von Güterverteilungszentren in Deutschland, in denen die unterschiedlichen Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen und verkehrsbezogenen Dienstleistungsbetriebe zusammengeführt und vernetzt werden. Im Fahrzeugpark müssen die **Anreizsysteme** so gestaltet werden, dass sie umwelt- und klimapolitisch erforderliche Veränderungen flankieren. In Bezug auf den Verkehrsträger „Schiff" ist eine entsprechende Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und gegebenenfalls der Ausbau von Wasserstraßen, unter anderem des Nord-Ostsee-Kanals, wichtig.

Bei öffentlichen Vergaben von Verkehrsleistungen und Verkehrsinfrastruktur sowie der Beschaffung von Verkehrsmitteln darf nicht der billigste Anbieter zum Zuge kommen, sondern der, welcher die beste Qualität bereitstellt. Das schließt auch die Arbeitsbedingungen ein, denn die Qualität der Arbeit bestimmt die Qualität der Dienstleistung im Verkehr und bei der Verkehrsinfrastruktur. Damit Deutschland seine Vorreiterstellung behält und sogar Leit- und Referenzmarkt für zukunftsfähige Mobilitätssysteme werden kann, müssen **Beschäftigung und gute Arbeitsbedingungen in der Verkehrswirtschaft gesichert** werden. Denn nur mit motivierten Beschäftigten und deren Wissen und Fähigkeiten kann Qualität und damit Wettbewerbsfähigkeit erhalten werden. Die starke Zunahme der Arbeitsintensität und erhöhter Leistungsdruck bremsen die Motivation für Innovationen aus – für Innovationen, die unerlässlich sind zur Entwicklung nachhaltiger Mobilitätssysteme und nicht zuletzt zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzten sich für eine **sozialpolitisch motivierte Entlastungsmaßnahme** zur Abfederung der steigenden Mobilitätskosten ein. Die bisherige steuerliche Entlastung über die Entfernungspauschale erreicht Geringverdiener, die kaum oder keine Lohn-

steuer zahlen, nicht. Damit die Entlastung auch bei denen ankommt, die wegen ihres geringen Einkommens auf finanzielle Entlastung angewiesen sind, schlagen wir ein Mobilitätsgeld vor. Dieses wird wie die Entfernungspauschale verkehrsmittelunabhängig gezahlt, ist aber unabhängig von der Höhe des zu versteuernden Einkommens.

Um einer negativen verkehrspolitischen Lenkungswirkung entgegen zu treten, muss mit einer nachhaltigen und langfristigen Raumordnungspolitik der Zersiedlungsproblematik begegnet werden. Auch die Rahmenbedingungen für **Jobtickets** müssen verbessert werden. Kreative und pragmatische Lösungen sind nötig, damit für jeden Arbeitnehmer und jede Arbeitnehmerin der Erwerb eines Jobtickets möglich ist. Die einkommenssteuerliche Behandlung der unentgeltlichen oder verbilligten Überlassung von Jobtickets und anderen ÖV-Tickets für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ist unvorteilhaft geregelt. Eine steuer- und sozialversicherungsfreie Gewährung des Vorteils eines Jobtickets ist aus sozialpolitischen und Klimaschutzgründen zu fordern. Nicht zuletzt muss es angemessene **Sozialtarife** geben. Sozialtickets sollten zum Standardtarifangebot der Verkehrsunternehmen gehören. Die Aufgabenträger, die den Nahverkehr bestellen und finanzieren, müssen die Einführung solcher Sozialtickets befördern.

Pendeln und mobile Arbeit muss von den Unternehmen als mitarbeiterrelevantes Thema ernstgenommen werden. Unternehmen sind gefordert ihr **betriebliches Mobilitätsmanagement** zu verstärken. Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet öffentlichen und privaten Arbeitgebern die Möglichkeit, die notwendige Mobilität ihrer Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf den Dienstwegen zu verbessern sowie effizient und nachhaltig zu organisieren. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzen sich für die Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagements ein. Wir fordern außerdem, die Schutzlücke psychischer Belastungen durch eine Anti-Stress-Verordnung im Arbeitsschutzrecht zu schließen. Auch die Belastungsgrenzen mobilen Arbeitens müssen deutlich gemacht werden und arbeitspolitische sowie arbeitsorganisatorische Regelungen gefunden werden, die zur Reduzierung dieser Belastungen führen. Dazu gehört beispielsweise die Reduktion von dienstlicher Reisetätigkeit durch Nutzung moderner Kommunikationsmittel und virtueller Konferenzen.

Ohne **leistungsfähige Verkehrswege** kann Mobilität nicht gewährleistet werden. Nicht nur die Wirtschaft ist auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen, sondern auch Pendlerinnen und Pendler, die täglich oder wöchentlich große Entfernungen zu einem oder mehreren Arbeitsplätzen zurücklegen müssen. Angesichts der strukturellen Unterfinanzierung des Infrastrukturbudgets, fordern der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften eine Investitionsoffensive für Verkehrsinfrastruktur. Mindestens 12 Milliarden Euro pro Jahr müssen allein für die Bundesverkehrswege in den Bundeshaushalt eingestellt werden. Die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom November 2013 vorgesehenen zusätzlichen Mittel sind ein Schritt in die richtige Richtung. Sie bleiben jedoch weit hinter dem Bedarf zurück, der alleine im Bereich Erhaltung und Betrieb bei 4.5 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr liegt und beim Nachholbedarf bei 2,7 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr in den nächsten 15 Jahren. Die Steuereinnahmen der öffentlichen Hand müssen nachhaltig verbessert werden und damit unter anderem Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Darüber hinaus fordern die Gewerkschaften einen Masterplan „Mobilität für Deutschland ". Mit gesellschaftlich breit angelegter Beteiligung sollen in dem Masterplan Mobilität Ziele, Maßnahmen und Umsetzungsstrategien festgelegt werden, um Mobilität zukunftsfähig und nachhaltig auszugestalten.

Die Verkehrspolitik auf nationaler Ebene und noch viel mehr auf EU-Ebene ist geprägt von fortschreitenden **Liberalisierungsbestrebungen**. Die Folgen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind erheblich: Lohnkürzungen, Stellenabbau, Erhöhung der Arbeitszeit und im Besonderen der aktiven Arbeitszeit, Zunahme der Fremdvergabe und Auslagerung von Dienstleistungen, Zunahme atypischer und prekärer Beschäftigung, verstärkte Nutzung von Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeitern, Intensivierung des Arbeitspensums und -drucks, Zunahme flexibler Arbeitszeiten, Aufspaltung der Schichten, Überstunden und mehr. Das zeigt: die sozialen Konsequenzen der Marktöffnungen werden ganz offensichtlich nicht beachtet. So hält die EU-Kommission weiter an einer fortschreitenden Binnenmarktliberalisierung fest, etwa bei den Bodenverkehrsdiensten oder im 4. Eisenbahnpaket. Ein anderes Beispiel: in der Seeschifffahrt führen Ausflaggungen zu immer unzumutbareren Arbeitsbedingungen. Ein starker gewerkschaftlicher Einfluss ist daher auf EU-Ebene zur Absicherung und Steigerung der sozialen Standards weiter notwendig. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzen sich bei Marktöffnungen und wettbewerblichen Vergaben

für einen besseren Arbeitnehmerschutz ein und fordern darüber hinaus einen Stopp des EU-Drucks zur Liberalisierung öffentlicher Dienste sowie die Schaffung und Durchsetzung von Regelungen, die soziale Kriterien einschließlich Tariftreue bei der Vergabe öffentlicher Aufträge festlegen. Ziel ist es, eine möglichst hohe Qualität der Ausbildung, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie des Umweltschutzes auf EU-Ebene zu etablieren. Auf gar keinen Fall werden wir hinnehmen, dass die EU die Inhalte unserer **Tarifverträge** auf Marktkonformität überprüft. Die Tarifautonomie ist und bleibt ein wichtiger Bestandteil unserer Demokratie.

Im **Güterkraftverkehr** und im Werksverkehr leisten täglich hunderttausende Fahrerinnen und Fahrer einen bedeutsamen Einsatz für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Deren Arbeits- und Entlohnungsbedingungen stehen durch Lohn- und Sozialdumping unter Druck. Ursächlich hierfür sind neben einem heftigen Preiskampf seit Aufhebung der geregelten Frachttarife unter anderem Kabotagefahrten (also teilweise eingeschränkte Transporte nicht gebietsansässiger Frachtführer) welche inzwischen rund ein Viertel der Transportleistungen auf der Straße ausmachen. Insbesondere im grenznahen Raum werden zahlreiche Kabotagefahrten unter Missachtung der bestehenden Regelungen durchgeführt. Das setzt die gesetzes- und tariftreu arbeitenden Frachtführer unter erheblichen Druck. Eine weitere Öffnung der Kabotage darf es erst geben, wenn sichergestellt ist, dass es nicht zu weiteren Verwerfungen auf dem Arbeitsmarkt führt. Auch müssen die Kontrollen intensiviert und eine länderübergreifende Ahndung von Verstößen ermöglicht werden.

Bestandteil eines funktionierenden Güterverkehrssystems ist eine gut ausgebaute Infrastruktur. Diese muss auch soziale Räume für die in der Mobilität Beschäftigten umfassen. Die Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr benötigen ausreichende, sichere und moderne Park- und Rastanlagen, um ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten wirkungsvoll im Sinne von Erholungspausen durchführen zu können. Der DGB setzt sich hier für verbindliche (gesetzliche) Mindeststandards ein, die den Fahrerinnen und Fahrern vergleichbare Möglichkeiten gewährleisten, wie sie für stationär Beschäftigte gelten. Für Neubauten von Speditionslägern /Güterverteilzentren muss dies entsprechend bereits im Baurecht verankert werden. Effizienzsteigerungen im Güterverkehr dürfen nicht zu Lasten der Entgelte und der Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer stattfinden.

Durch die Privatisierungs- und Liberalisierungsprozesse auf den traditionellen Verkehrsmärkten verändern sich auch die Wettbewerbsbedingungen in den Kernbranchen gravierend. Die **Verkehrsindustriebranchen** stehen vor gewaltigen Herausforderungen. Die deutsche Bahn-, Fahrzeug-, Schiff-, Luft- und Raumfahrtindustrie sind ein wichtiger Bestandteil der industriellen Produktion. Unkalkulierbare Ausschreibungen, das Zurückfahren von Beschaffungen, hoher Investitionsaufwand bei Forschung und Entwicklung, Preisdumping und anderes setzten die Branchen unter Druck. Die Folge sind oft Spar- und Sanierungsprogramme zulasten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Der DGB fordert daher eine aktive und nachhaltige Industriepolitik in der Verkehrsindustrie. Industriepolitik darf sich nicht darauf beschränken, flexibel Arbeitsmärkte zu fordern, den Beschäftigten unsichere Arbeitsverhältnisse mit längeren Wegstrecken zuzumuten und zusätzlich durch weitere Liberalisierungen der Wirtschafts- und Finanzmärkte Unternehmen dem freien Spiel entfesselter Märkte zu überlassen. Eine aktive Industriepolitik gestaltet den strukturellen Wandel in der Verkehrsindustrie hin zu umweltverträglichen und zukunftsfähigen Produkten und Produktionsverfahren sozial und ohne beschäftigungspolitische Verwerfungen.

Die **Auswirkungen der Spar- und Sanierungsprogramme** aufgrund von Rendite- und Kapitalmarktorientierung spüren die Beschäftigten und die Kunden der Deutschen Bahn AG besonders deutlich. Einsparungen an allen Ecken und Enden haben die Deutsche Bahn an den Rand der Betriebsfähigkeit gebracht. Lange Jahre sind keine Einstellungen erfolgt, Überstunden häufen sich und Urlaub kann nicht genommen werden. Der Wandel in der Unternehmenskultur ist längst überfällig und muss mit einer nachhaltigen Verbesserung der Personalsituation bei der Deutschen Bahn AG einhergehen. Der DGB spricht sich für eine endgültige Absage eines Börsengangs der DB AG oder Teilen davon aus. Wir kritisieren, dass die Regierung aus CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag eine umfassende Eigentumsgarantie des Bundes lediglich für die Eisenbahninfrastruktur, jedoch nicht für den Fahrbetrieb abgegeben hat. Der DGB setzt sich dafür ein, dass der Staat seiner Verantwortung für die Daseinsvorsorge in der Mobilität gerecht wird und wehrt sich gegen weitere Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen. Darüber hinaus lehnt der DGB die von der EU-Kommission forcierte **Trennung von Infrastruktur und Betrieb** bei den integrierten Eisenbahnunternehmen weiterhin strikt ab. Mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb wäre die Vernich-

tung des konzernweiten Arbeitsmarktes bei der DB AG verbunden.

Der **Öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) ist ein wichtiger Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Das bedeutet, dass sein Angebot so gestaltet sein muss, dass er für alle verfügbar ist und soziale und kulturelle Teilhabe garantiert. In Zukunft ist es notwendig, den ÖPNV massiv auszubauen. Der Ausbau des ÖPNV-Systems verlangt massive Investitionen seitens des Staates. Länder und Kommunen müssen in die Lage versetzt und im Rahmen eines Investitions- und Entschuldungspaktes soweit entlastet werden, dass in den kommunalen Haushalten ausreichend Mittel für die Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stehen. Die flächendeckende schienengebundene Verkehrsversorgung in Deutschland ist für den DGB ebenfalls ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die drohende Finanzierungslücke beim ÖPNV darf auf keinen Fall auf dem Rücken der Beschäftigten gelöst werden. Möglichen Forderungen, die Verkehrsunternehmen noch weiter zu Effizienzsteigerungen auf Kosten der Beschäftigten zu motivieren, muss Einhalt geboten werden. Gestiegener Arbeitsdruck, Flexibilisierung und Ruhezeitenreduzierung haben die Beschäftigten über Gebühr belastet. Deren Schmerzgrenze ist schon jetzt überschritten. Um weiteren Dumpingwettbewerb auf Kosten der Beschäftigten, der Kunden sowie der Umwelt zu verhindern, ist eine ausreichende gute Finanzierung des ÖPNV vonnöten. Deshalb fordern der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften den Bund und die Länder auf, gemeinsam eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus auch über 2019 hinaus zu sichern. Auch die Finanzierungsinstrumente müssen auf den Prüfstand. Die derzeitige „Spaghetti"-Finanzierung, also die durcheinanderlaufenden Finanzierungsströme aus verschiedenen Quellen, ist wenig zielführend. Gerade zur Stärkung der Daseinsvorsorge muss das Geld den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV, wie seit 1994 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch, zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden. Das Finanzierungsinstrument der zweckgebundenen Regionalisierungsmittel hat sich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen bewährt. Der DGB setzt sich für die Dynamisierung in ausreichender Höhe und die unbedingte Zweckbindung dieser Mittel für den Schienenverkehr ein.

*Die DGB-Forderungen auf einen Blick:*

Der DGB und seine Gewerkschaften fordern den Gesetzgeber und die Bundesregierung auf,

- ein Mobilitätsgeld als sozialpolitisch motivierte Entlastungsmaßnahme zur Abfederung der steigenden Mobilitätskosten einzuführen

- die Rahmenbedingungen für Jobtickets zu verbessern

- die Förderung der Elektromobilität im motorisierten Individual- als auch im öffentlichen Verkehr fortzusetzen, um den Verkehr klimaverträglicher zu gestalten

- angesichts der strukturellen Unterfinanzierung des Infrastrukturbudgets eine Investitionsoffensive für die Verkehrsinfrastruktur zu beginnen. Die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom November 2013 vorgesehenen zusätzlichen Mittel sind ein Schritt in die richtige Richtung. Sie bleiben jedoch weit hinter dem Bedarf zurück, der alleine im Bereich Erhaltung und Betrieb bei 4,5 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr liegt und beim Nachholbedarf bei 2,7 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr in den nächsten 15 Jahren.

- die drohende Finanzierungslücke beim ÖPNV und beim kommunalen Straßenbau zu schließen und dies nicht auf dem Rücken der Beschäftigten austragen. Durch Bündelung der Finanzen bei den Aufgabenträgern des ÖPNV ist deren Rolle in der Daseinsvorsorge zu stärken.

Darüber hinaus fordern wir:

- Der überfällige Umbau des Verkehrssystems in Richtung eines integrierten Mobilitätskonzeptes muss schnellstmöglich begonnen werden.

- Eine funktionierende Infrastruktur muss auch soziale Räume für die in der Mobilität Beschäftigten umfassen wie beispielsweise ausreichende Park- und Rastanlagen sowie entsprechende Räume an den Be- und Entladestellen.

- Der strukturelle Wandel ist so zu gestalten, dass langfristig Arbeitsplätze mit fairen Arbeitsbedingungen in

Deutschland entstehen beziehungsweise gesichert werden.

- Es gilt die Chancen auf Zukunftsmärkten zu nutzen, damit Deutschland langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsmittelproduzenten sichert und für neue Mobilitätsangebote und -technologien ausweitet.

- Es muss eine aktive und nachhaltige Industriepolitik für die Verkehrsbranche betrieben werden.

- Unternehmen sollen ihr betriebliches Mobilitätsmanagement verstärken.

- Unfreiwillige Teilzeit- und Zweitjobs müssen – auch wegen der unerwünschten zusätzlichen Mobilitätsanforderungen – zurückgedrängt werden.

- Wir wollen, dass der Staat seiner Verantwortung für die Daseinsvorsorge in der Mobilität gerecht wird. Das Recht des Staates, Leistungen der Daseinsvorsorge selbst oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, darf daher nicht eingeschränkt oder konditioniert werden. Der DGB spricht sich für eine endgültige Absage eines Börsengangs der DB AG oder Teilen davon aus.

- Die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen muss sichergestellt und verbessert werden. Der Nord-Ostsee-Kanal muss ausgebaut werden.

- Der EU-Druck zur Liberalisierung öffentlicher Verkehrsdienste muss gestoppt werden. Wir setzen uns für Vergaberegeln ein, die einen besseren Arbeitnehmerschutz zwingend sicherstellen.

- Eine weitere Öffnung der Kabotage ohne Angleichung der Arbeits- und Sozialbedingungen in Europa ist strikt abzulehnen.

- Der DGB lehnt die von der EU-Kommission forcierte Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei integrierten Eisenbahnunternehmen weiterhin strikt ab.

Der Umbau des Mobilitätssystems muss in einen breiten gesellschaftlichen Dialog eingebunden sein. Alle Verkehrsträger, Politik, Wissenschaft und Gewerkschaften müssen dazu an einen Tisch.