

B 006**Gewerkschaften TRANSNET / ver.di**

Beschluss des DGB-Bundeskongresses

Angenommen

„Verkehrswende für zukunftssichere Arbeitsplätze, soziale Sicherheit und ökologische Verantwortung“

Der DGB-Bundeskongress möge beschließen:

Mobilität ist die Grundlage der Freiheit. Verkehr ist das Ergebnis dieses elementaren Menschenbedürfnisses, gleiches gilt auch für die für eine florierende Wirtschaft notwendigen Warenströme. Oft werden die Verkehrswege zu Recht als „Lebensadern“ bezeichnet.

Mit dem rasanten Aufstieg der gesellschaftlichen und individuellen Mobilität im letzten Jahrhundert gingen leider auch Fehlentwicklungen einher. Als Beispiel gilt hier die – bis in die betonhafte Städteplanung manifestierte – Auto-Gläubigkeit seit den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts.

Freiheit bedeutet auch Verantwortung, gesellschaftliche wie auch persönliche. Eine unserer Grundüberzeugungen ist, dass wir nicht länger gewillt sind hinzunehmen, dass Menschen weder andere Menschen, noch die natürlichen Lebensgrundlagen heutiger und zukünftiger Generationen ausbeuten. Das Klima verändert sich durch den immer größer werdenden Ausstoß von Kohlendioxid und anderen Umweltgiften. Spätestens angesichts der globalen Bedrohung durch den Klimawandel muss jedem klar werden, dass wir in dieser Verantwortung gegenüber den Generationen nach uns auf unserer Erde zu einer Verkehrswende gelangen müssen, da unsere Mobilität einen großen Teil der Kohlendioxid-Emissionen verursacht.

Die Waren- und Menschenströme durch die weiter steigende Globalisierung der Wirtschaft und der Arbeitswelt werden immer größer. In Europa öffnen sich die Verkehrsmärkte, der Bedarf an Verkehrsdienstleistungen im Personen- und Güterverkehr wird weiter steigen. Der DGB und seine Gewerkschaften sind sich dieser Tatsache bewusst. Gleichwohl sind Mobilität und Logistik unverzichtbare Teile unserer Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Alle Verbraucher sind aufgefordert, durch ihr Konsumverhalten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu leisten. Die Politik ist angehalten, Anreize für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu schaffen bzw. weiter auszubauen.

Eine zukünftige deutsche sowie europäische Verkehrspolitik muss nachhaltig gestaltet werden. Die Förderung öffentlicher Verkehre ist ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz, denn der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen vermindert den Ausstoß klimaschädlicher Gase gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erheblich.

Der Auto-Boom des vergangenen Jahrhunderts hat dazu geführt, dass der öffentliche Verkehr lediglich als Auffangbecken für Menschen ohne eigenes Auto verstanden wurde. Er hat in vielen Städten zudem architektonisch dazu beigetragen, die lebens- und lebenswerten Stadtkerne zu betonieren und gewachsene ÖPNV-Strukturen zu zerschlagen (Beispiel: Rückbau der Straßenbahnen). Wir müssen die Fehler der Vergangenheit heute korrigieren, um Zukunft schaffen zu können. Der öffentliche Verkehr, in den städtischen Ballungszentren ebenso wie im ländlichen Raum, muss von uns allen vollumfänglich als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge verstanden werden. Verantwortliche Verkehrspolitik wird sich daran messen lassen müssen, ob sie ein ökologisch sinnvolles und für die Gesellschaft attraktives Angebot bieten kann. Nur ein attraktiver und sozial gestalteter öffentlicher Personenverkehr als Ergänzung zum Individualverkehr gibt Berufstätigen die Möglichkeit und den Anreiz, für den täglichen Weg zur Arbeit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und auch in der Freizeit mehr auf das Auto zu verzichten.

Der öffentliche Verkehr muss als sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden und sich selbst als Solche verstehen. Der motorisierte Individualverkehr ist und bleibt ein wichtiger Bestandteil der Mobilität und eine Stütze für die Wirtschaft. Aufgabe der Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie muss es in den nächsten Jahren sein, einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu gehört die serienreife Entwicklung wirklich sparsamer Motoren und alternativer Antriebsmöglichkeiten.

Um nachhaltigen Verkehr gewährleisten zu können, muss die Finanzierung der Infrastruktur sichergestellt werden. Dazu müssen die Transeuropäischen Netze und Paneuropäischen Korridore in die nationale deutsche Verkehrsinfrastruktur eingebettet werden. Hierzu müssen **EU**, Bund und Länder ausreichende Mittel bereitstellen. Nur so können im Personenverkehr attraktive Reiseketten und im Güterverkehr Logistikangebote „von Werkstor zu Werkstor“ angeboten werden, die den Verkehr auf Schiene und Straße, in der Luft und auf den Wasserstraßen sinnvoll verknüpfen.

Der DGB und seine Gewerkschaften fordern:

Bei der anstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes darf es nicht zu einem Vorrang von kommerziellen Verkehren im **Personennahverkehr** kommen. Die Ausschreibung von Strecken im Nahverkehr darf nur in Linien- bzw. Streckenbündeln geschehen, um eine „Rosinenpickerei“ um attraktive Strecken zu verhindern und somit weniger attraktive Strecken nicht verkümmern zu lassen. Wir fordern einen „Wettbewerb um den Markt“ und nicht einen „Wettbewerb im Markt“, in dem nur lukrative Strecken bedient werden. Verkehrsunternehmen in öffentlicher Hand würden somit zu einem Auffangbecken für unattraktive Strecken werden, was ein weiteres finanzielles Ausbluten dieser Unternehmen zur Folge hätte.

Wir fordern die politisch Verantwortlichen auf, Direkt- bzw. In-House-Vergaben an öffentliche Verkehrsunternehmen auch weiterhin den Vorrang zu geben. Gefordert sind starke Verkehrsunternehmen. Dies ist auch im Sinne der Beschäftigungsbedingungen unserer Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben, denn eine Privatisierung öffentlicher Unternehmen geht viel zu oft einher mit der Beschneidung erkämpfter Lohn- und Sozialstandards.

Bei Ausschreibungen müssen die bisherigen Lohn- und Sozialstandards ein verbindlicher Teil der Ausschreibungsunterlagen sein. Die im Dezember 2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007 gibt diese Möglichkeit ausdrücklich her. Wir fordern die Politik auf, im Rahmen der anstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf die verbindliche Festlegung dieser Standards zu achten und den mit der EU-Verordnung 1370/2007 eröffneten Handlungsspielraum zur Förderung qualitativ hochwertiger und personell hochqualifizierter Verkehrsdienstleistungen zu nutzen. Die ausnahmslose Einbeziehung aller Verkehrsträger im ÖPNV in den Bereich der EU-Verordnung 1370/2007 ist deshalb notwendig. Zudem müssen verbindliche Lohn- und Sozialstandards in den Vergabegesetzen der Länder, so es sie denn schon gibt, als verpflichtender Teil von Ausschreibungen verankert werden. Alle anderen Länder müssen verpflichtet werden diese einzuführen. Das Prinzip des Betriebsübergangs muss in den Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen implementiert werden. Dazu gehört der Übergang der Arbeitsverhältnisse ebenso wie Einkommen und die Sicherung des sozialen Besitzstands.

Die Marktöffnung im europäischen **Personenfernverkehr** auf der Schiene schreitet immer mehr voran. Der Gesetzgeber ist aufgefordert für eine sinnvolle Regulierung zu sorgen, um eine wilde Konkurrenz auf den Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr zu verhindern. Zu einer solchen Regulierung gehören auch international einheitliche Standards wie der internationale Lokführerschein, eine einheitliche Zertifizierung von Zugbegleitern und ein einheitlicher Mindestlohn im grenzüberschreitenden Verkehr. Ein ungezügelter Wettbewerb um das „billigste“ Angebot würde auch auf diesen Strecken immer auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Kolleginnen und Kollegen verschiedener europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt wer-

den. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die europäischen Regierungen sind aufgefordert, in Kooperation den Personenverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Um die Finanzierung der öffentlichen Personenverkehre sicherzustellen, muss das Ende der verkehrlichen Zweckbindung in Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausgesetzt werden. Es müssen Mittel mindestens in Höhe der derzeitigen GVFG- und Entflechtungsgesetz-Mittel zuzüglich eines Inflationsausgleichs dauerhaft, das heißt über 2019 hinaus, zur Verfügung gestellt werden. Die vorgesehene Überprüfung der Zahlungen darf nicht für eine Kürzung der Mittel genutzt werden. Aufgrund der langen Planungszeiträume bei Investitionen müssen nicht verbrauchte Mittel in den Folgejahren weiterhin zur Verfügung stehen.

Zur Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrssystems gehört die transparente und faire Gestaltung der Mobilitätskosten. Bisher ist nur der Schienenverkehr über den Bezug von Fahrstrom in den Emissionshandel einbezogen. Es müssen aber alle Verkehrsträger unmittelbar einbezogen werden, und die Vergabe von Zertifikaten so geregelt werden, dass alle Transportsparten die gleichen Bedingungen im Emissionshandel vorfinden. Dazu gehört auch die Einbeziehung von Kosten durch Luftverschmutzung, Lärm, Klimawandel oder dem Zeitverlust durch Staus in dem Emissionshandel. Eine faire Beteiligung der Verursacher an den Umweltkosten kann alternativ auch über ein Mautsystem oder über Steuern, die diesen Kosten für die Allgemeinheit Rechnung tragen, eingeführt werden. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel ab dem Jahr 2012. Damit einher geht die schwierige Aufgabe sicherzustellen, dass Schlupflöcher geschlossen werden.

Ebenso wie im Personenverkehr setzen wir auf einen ökologisch sinnvollen **Güterverkehr**. In nachhaltigen Logistikketten werden Güter auf langen Strecken auf der Schiene befördert und die Straßen damit entlastet. „Riesen-LKWs“ mit bis zu 60 Tonnen lehnen wir entschieden ab. Die Einführung solcher „Monster-Trucks“ mit Längen von mehr als 25 Metern verursacht erhebliche Kosten für den Umbau von Straßen und Brücken, den unsere Mitglieder und alle anderen Bürgerinnen und Bürger über ihre Steuerabgaben mitfinanzieren würden.

Die **maritime Wirtschaft** in Deutschland und Europa muss weiter gefördert werden, auch wenn wir die einseitig exportorientierte Ausrichtung der Wirtschaft mit Sorge sehen. Parallel zum Ausbau der Seehäfen muss der Ausbau der Hinterlandanbindungen verbessert werden. Die im Konjunkturpaket II bereitgestellten Mittel zur Förderung der Hafenhinterlandverkehre müssen deutlich aufgestockt werden. Nur so kann die für die nächsten Jahre prognostizierte Menge an Containern abgefahren werden. Und nur so kann verhindert werden, dass es zu einer Rückverlagerung des Containerverkehrs auf die Straße kommt.

Das „Maritime Bündnis“ sehen wir als gutes Beispiel für eine fachlich hochqualifizierte und in ihrer Ausrichtung zukunfts- und lösungsorientierte Zusammenarbeit aller Beteiligten. Dieses Erfolgsmodell muss weitergeschrieben werden und in andere Bereiche „exportiert“ werden.

Eine zukünftige nachhaltige Verkehrspolitik ist eine Aufgabe aller gesellschaftlicher Gruppen

Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedarf der Anstrengungen aller Unternehmen des Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs. Im Personenverkehr und im Güterverkehr muss es zu einer Kostenwahrheit kommen, die alle gesellschaftlichen Kosten beinhaltet. Wir müssen wegkommen von der Maxime, dass billiger besser sei. Alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen, insbesondere aber die Politik, stehen in der Pflicht zu vermitteln, dass ein nachhaltiger Verkehr Geld kostet, für die Zukunft aber unverzichtbar ist.

Der von der letzten Bundesregierung aufgelegte Masterplan Güterverkehr und Logistik ist ein guter Ansatz für eine zukünftige Verkehrspolitik. Dieser Masterplan ist um die Aspekte des Personenverkehrs zu erweitern, um dann einen gesamthaften Masterplan Mobilität für Deutschland erstellen zu können. Hier müssen die Ideen für eine zukünftige

Verkehrspolitik so konkret formuliert werden, dass einer zukünftige Bundesverkehrswegeplanung wieder ein gesamthafes Konzept zu erkennen ist.

Im Zusammenhang mit einer ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Neuorientierung deutscher und europäischer Verkehrspolitik mit der den Ängsten der Beschäftigten vor einem Verlust ihres Arbeitsplatzes zu spielen oder Einschnitte bei Löhnen, Gehältern und Sozialstandards zu fordern ist verantwortungslos und kein Zeichen guter Unternehmensführung. Die Beschäftigten bei den verschiedenen Verkehrsträgern lassen sich nicht gegeneinander ausspielen. Solche Bestrebungen werden den massiven Widerstand des DGB und seiner Gewerkschaften hervorrufen.