



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

[GDL-Hauptvorstand • Postfach 60 08 94 • 60338 Frankfurt am Main](#)

Offener Brief an

- Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Fraktionsvorsitzende der Bundestagsfraktionen
- Mitglieder des Haushaltsausschusses
- Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Vorstände des DB-Konzerns
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.
- mofair e.V.
- dbb beamtenbund und tarifunion

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Claus Weselsky/pb

Tel. –101, Fax –109

E-Mail: claus.weselsky@gdl.de

Datum

10. September 2020

Offener Brief

Ablehnung der GDL von Tarifverhandlungen im Zuge der Corona-Krise mit dem DB-Konzern und Zukunft des Eisenbahnsystems in Deutschland

Kernaussagen

- Die GDL lehnt außerplanmäßige Tarifverhandlungen über einen Sanierungsbeitrag des Zugpersonals unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ab.
- Während Sparbeiträge im Overhead und jenseits des Kerngeschäfts sinnvoll und nötig sind, sind es die Eisenbahner im direkten Bereich (u. a. Fahrdienstleiter, Werkstattmitarbeiter, Gleis- und Fernmeldebauer, Wagenmeister, Aufsichten, Vertriebsmitarbeitende, Disponenten in den Einsatzstellen und Betriebsleitzentralen, Zugbegleiter und Lokomotivführer), welche den DB-Konzern in der Pandemie einsatzfähig gehalten haben und welche auch für die Ziele der Verkehrswende und den Masterplan Schienenverkehr unverzichtbar sind.
- Die Arbeitgeberseite lässt im Dunkeln, wie ein Solidarbeitrag des direkten Personals die strukturellen Probleme des DB-Konzerns lösen könnte. Eine entsprechende Reaktion auf die Kritik der GDL am sogenannten „Bündnis für unsere Bahn“ ist bisher ausgeblieben.
- Die Rettungsstrategie aus Eigenkapitalerhöhung, steigender Verschuldung und pauschalen Einsparungen des sogenannten „Bündnis für unsere Bahn“ (Verkehrsministerium, DB AG und EVG) zementiert die strukturellen Probleme des DB-Konzerns, anstatt sie zu lösen.
- Die Corona-Krise trifft alle Eisenbahnunternehmen gleichermaßen. Die Ungleichbehandlung bei den Rettungsmaßnahmen zwischen DB und nicht-

bundeseigenen Eisenbahnen führt jedoch zu einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Deutschen Bahn.

- Die Energiewende im Verkehrssektor bleibt die Achillesferse der deutschen Klimaschutzbemühungen: Die Emissionen steigen nur in diesem Sektor weiter und weder im Güter- noch im Personenverkehr werden die angestrebten Reduktionbeiträge erreicht.
- Die Eisenbahninfrastruktur ist das Rückgrat der Verkehrswende. Trotz gegenteiliger Bekenntnisse ist ihre Entwicklung besorgniserregend.
- Die gegenwärtige Struktur der DB AG ist die größte Gefahr für die Zukunft der Eisenbahninfrastruktur. Insbesondere die Gewinnabführung aus den Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH gefährdet die Zukunft des Eisenbahnnetzes und verhindert einen transparenten Mitteleinsatz.
- Die wesentlichen Strukturprobleme der DB AG bestehen unabhängig von der Corona-Pandemie und müssen in einer zweiten Eisenbahnstrukturreform angegangen werden. Deren Kernstück ist die Zusammenlegung der Infrastrukturunternehmen (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie und Werkstätten) in einer Gesellschaft ohne Gewinnabführungs- oder Dividendenpflicht.
- Hilfen für wirtschaftliche Sondersituationen wie die Corona-Pandemie müssen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleichem Umfang und zu gleichen Konditionen zur Verfügung gestellt werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat am 10. August 2020 eine Anfrage des für den DB-Konzern zuständigen Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbands der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE) erhalten. Die GDL wird darin aufgefordert, in Tarifverhandlungen einzusteigen.

Einzigster Punkt dieser Verhandlungsaufforderung ist es, einen (Sanierungs-)Beitrag des direkten Personals der Eisenbahn – im Falle des Organisationsbereiches der GDL betrifft dies das Zugpersonal (Lokomotivführer, Zugbegleiter/Bordgastronomen, Ausbilder/Trainer, Team- und Gruppenleiter sowie Disponenten) – zu vereinbaren. Das Schreiben haben wir als Anlage 1 beigefügt.

Die GDL muss diese Offerte ablehnen (Anlage 2), ist sich jedoch gleichzeitig ihrer Verantwortung als Tarifvertragspartei bewusst, gerade in diesen Zeiten der Corona-Pandemie. Die Herausforderungen in diesen bewegenden Zeiten treffen die Tarif- und Sozialpartner ohne jeden Zweifel gleichermaßen. Beispielhaft sei hierbei erwähnt, dass es die GDL gewesen ist, welche umgehend mit einer Vielzahl an Wettbewerbsbahnen im SPNV, wie beispielsweise dem NETINERA- oder dem Transdev-Konzern, um nur zwei Unternehmensgruppen zu nennen, tarifvertragliche Regelungen zum Thema Kurzarbeit abgeschlossen hat: dies auch während der, aufgrund der Laufzeiten der zwischen den Tarifvertragsparteien abgeschlossenen Tarifverträge, bestehenden Friedenspflicht. In Summe waren es 37 Unternehmen, die die gleichen Regelungen mit der GDL abgeschlossen haben, um gemeinsam durch die außergewöhnlichen Zeiten zu kommen.

Diese Situation besteht auch im Verhältnis AGV MOVE und GDL. GDL und AGV MOVE haben bis zum 28. Februar 2021 gültige Tarifverträge und befinden sich in der

Friedenspflicht. Vorgezogene Verhandlungen bedürften einer beidseitigen Willenserklärung. Die Aufforderung des AGV MOVE zur Verhandlung über einen Sanierungsbeitrag enthält aber keinerlei Inhalte. Diese Form ist intransparent und wird seitens der GDL abgelehnt. Die GDL ist mit keinen Forderungen aufgetreten und der AGV MOVE wäre gefragt, erst einmal Forderungen uns gegenüber aufzustellen. Dann könnte und wird die GDL entscheiden, ob sie darüber verhandelt oder nicht.

Des Weiteren treten aus Sicht der GDL im DB-Konzern strukturelle Unzulänglichkeiten zu Tage, welche mit einem – salopp gesagt – Solidarbeitrag des Zugpersonals nicht nachhaltig oder gar zukunftsweisend ins Positive verkehrt werden können. Im Gegenteil, die gesamte Corona-Strategie zementiert die strukturellen Probleme der Deutschen Bahn weiter.

So ist es nicht verwunderlich, dass die GDL sich bereits vor dem sogenannten „Bündnis für unsere Bahn“ deutlich positioniert hat. Wir haben in diesem Zusammenhang bereits darauf hingewiesen, dass die strukturellen Probleme dadurch nicht beseitigt werden können.

Zu diesen Strukturproblemen gehören:

1. Die Deutsche Bahn will auch weiterhin ein weltumspannender, verkehrsübergreifender Konzern bleiben. Stattdessen ist eine Konzentration auf die Schiene in Deutschland zwingend notwendig. Eine nachhaltige Ertüchtigung der Infrastruktur, bestehend aus Netz, Bahnhöfen, Energieinfrastruktur und den relevanten Werkstätten, ist Voraussetzung für einen umweltfreundlichen Verkehr und muss das gemeinsame Ziel sein.
2. Aufgrund der Milliardenbeteiligungen im Ausland (z. B. Arriva) und an schienenfremden Aktivitäten ist auch der Schuldenberg des DB-Konzerns kontinuierlich angewachsen. Schulden belasten jedes Unternehmen selbst bei niedrigen Zinsen und müssen zurückgezahlt werden. Die ohnehin schon hohe Verschuldung der DB darf daher nicht noch größer werden. Auch das spricht für eine Besinnung auf den Schwerpunkt Schiene in Deutschland. Aktivitäten jenseits des Kerngeschäfts, wie etwa bei Arriva, haben gerade nicht dazu beigetragen, den Konzern zu stabilisieren. Sie lenken nicht nur den Fokus vom eigentlichen Auftrag der DB ab, sondern führen auch finanziell zu erheblichen Problemen. Aktivitäten fernab des Kerngeschäfts werden quersubventioniert durch Überschüsse aus der Infrastruktur (v.a. bei DB Netz), während die Bahn als Betreiber von Eisenbahnverkehr (Regio, Fernverkehr und Cargo) immer weiter zurückfällt.
3. Die jahrzehntelange Rationalisierung und Transformation des DB-Konzerns hat zu einer Umverteilung der Arbeitsplätze geführt. Während Führung und Verwaltung aufgebläht wurden, ist der direkte Bereich stetig verkleinert worden. Dies ist auch durch die ständig wachsende Zahl von Betriebsräten in der Holding erkennbar. Die DB-Wettbewerber kommen mit weniger Führung und Verwaltung aus.

Selbst die Überschrift „...für unsere Bahn“ ist in Frage zu stellen, denn es gibt in Deutschland eine Vielzahl von Bahnen, die den Personen- und Gütertransport bewältigen. Zwar erhalten nun auch die Wettbewerbsbahnen einen Anteil zur Bewältigung

der Folgen aus der Corona-Krise. Dieser fällt jedoch im Verhältnis eklatant geringer aus als der Anteil des DB-Konzerns.

Ursächlich für die wirtschaftliche Misere der DB AG ist aus Sicht der GDL ein jahrzehntelanges Versagen des Eigentümers und des Managements. Durch die massiven Eigenkapitalerhöhungen bei der DB AG werden die Strukturprobleme nun zementiert, anstatt eine unbedingt erforderliche zweite Bahnreform anzustoßen und zu forcieren. Zudem ist eine Reaktion des DB-Konzerns zu unserer Positionierung hierzu bis zum heutigen Tage weder aus dem Handeln noch aus dem Forderungsschreiben ersichtlich. Auf eine Bewertung dieses Verhaltens verzichten wir an dieser Stelle.

Die GDL ist der Ansicht, dass die Milliarden an Steuergeldern für die systemrelevante Schieneninfrastruktur in einer auf gewinn- und dividendenausgerichteten Aktiengesellschaft falsch aufgehoben sind. Die Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH erwirtschaften regelmäßig Überschüsse, die durch Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge in den globalen Mischkonzern DB AG abgeführt werden. Allein die DB Netz AG hat im Zeitraum von 2009 bis 2019 ein Ergebnis nach Steuern von 3,2 Milliarden Euro erwirtschaftet, das in den Konzern abgeführt werden musste, anstatt in der Infrastruktur zu bleiben. Auch nach Abzug der Eigenkapitalerhöhungen sind in den vergangenen zehn Jahren knapp 1,3 Milliarden Euro mehr aus der Infrastruktur abgeflossen als dem seitens des Konzerns zugeführt wurden. Im gleichen Zeitraum ist das Schienennetz in Deutschland nicht gewachsen, sondern die Betriebslänge ist von 33.638 auf 33.291 Kilometer sogar leicht gesunken. Die Anzahl von Weichen und Kreuzungen als wesentlicher Baustein von Flexibilität und Pünktlichkeit ist im gleichen Zeitraum von 72.808 auf 65.639 zurückgegangen (minus 7.169). Auch im vergangenen Jahr ist die Zahl von Weichen weiter gesunken. Die Entwicklung der Verspätungsminuten (je 1.000 Zugkilometer) ist von 125 auf 165 angestiegen. Diese Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ist nicht geeignet, um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen. Ziele wie die Verdoppelung der Fahrgäste bis 2030 und die Erhöhung des Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene auf 25 Prozent rücken so in weite Ferne.

Daseinsvorsorge und Gemeinwohlverpflichtung sind Gemeinschaftsaufgaben und daher von der Solidargemeinschaft zu finanzieren. Wir setzen uns für eine Überführung der gesamten Schieneninfrastruktur in eine Gesellschaft ohne Gewinnabführungs- und Dividendenpflicht ein. Dies würde auch erstmals eine transparente Bilanz von Mitteleinsatz und Infrastrukturqualität ermöglichen und undurchsichtige Verrechnungen von Innenumsätzen beenden.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland schneidet die DB sowohl bei der Gewinnung von Marktanteilen als auch bei den Ergebnissen schlechter als ihre Wettbewerber ab und dies ist unabhängig von der Corona-Pandemie der Fall. Hierzu offenbart ein Blick in die Berichte des Bundesrechnungshofes und die Vor-Corona-Bilanz der DB aus dem Jahr 2019, dass nicht Corona, sondern die Struktur des DB-Konzerns die Hauptgefahr für die Zukunft des Eisenbahnsystems in Deutschland ist: Während die Bahn bei der Bilanz 2019 noch ein positives EBIT von 1,8 Milliarden Euro in den Vordergrund stellte, zeichnete der Bundesrechnungshof ein ganz anderes Bild: „Nach Steuern, Finanzaufwänden und weiteren direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen“ lag das Ergebnis auch schon 2019 bei null. Und diese Null war eher tiefrot als schwarz, denn ohne eine fragwürdige Umstellung der Steuerberechnung hätte die DB bereits im Jahr 2019 einen Verlust von gut einer halben Milliarde Euro ausweisen müssen. Noch dramatischer wird das Bild, wenn man sich

anschaut, wie sich das EBIT auf die Geschäftsbereiche verteilt: Von den 1,8 Milliarden Euro entfallen knapp 1,1 Milliarden Euro – also fast 60 Prozent – auf den Infrastrukturbereich. Auf die DB Netz entfallen 807 Millionen Euro und auf DB Schenker 538 Millionen Euro. Drei Viertel des Ergebnisses liefern also die größte Infrastrukturgesellschaft und ein bahnfremdes Logistikunternehmen.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die DB so kaum zukunftsfähig. Sie erzielt ihre positiven Ergebnisse vor allem aus der Infrastruktur und durch Straßen-, Luft- und Seefracht. Die Funktion der Eisenbahninfrastruktur besteht jedoch nicht darin, einen angeschlagenen Global Player über Wasser zu halten.

In dieser Ausgangssituation fordert nun die DB Tarifverhandlungen über einen Solidarbeitrag des direkten Personals. Dabei darf eines nicht aus den Augen verloren werden: Es sind die Eisenbahner im direkten Bereich (u. a. Fahrdienstleiter, Werkstattmitarbeiter, Gleis- und Fernmeldebauer, Wagenmeister, Aufsichten, Vertriebsmitarbeitende, Disponenten in den Einsatzstellen und Betriebsleitzentralen, Zugbegleiter und Lokomotivführer), welche den DB-Konzern in der Pandemie einsatzfähig gehalten und in den Eisenbahnverkehrsunternehmen für reibungslosen Personen- und Gütertransport gesorgt haben und dies auch weiterhin tun. Damit wurde die Systemrelevanz für die Mobilität in Deutschland deutlich sichtbar. Und jetzt stellt sich dieser Konzern hin und verlangt einen Beitrag gerade von diesen Kollegen, ohne auch nur ansatzweise die Probleme grundlegend anzugehen oder zumindest aufzuzeigen, wie sie behoben werden können – keine Hinweise auf Reduzierung des Overheads, keine Abkehr von bekannten und deutlich sichtbaren Fehlentscheidungen, keine Verbesserung der Führungskultur und Führungsstruktur, die oft nicht mehr als ein anonymes Organigramm ist. Das Bildnis des „Feigenblattes“ passt nur allzu gut, um deutlich zu machen, wie Hilflosigkeit oder fehlende Kompetenzen versteckt werden. Es soll ein schlichtes „Weiter so“ geben. Das wird es mit der GDL nicht geben!

Die GDL stellt sich ausdrücklich nicht gegen einen Sanierungskurs des DB-Konzerns. Nicht nur das schwache Ergebnis der Transportgesellschaften bereits vor der Pandemie, sondern auch die Verschuldungsentwicklung des Gesamtkonzerns zeigen, dass wir es hier mit strukturellen Problemen zu tun haben.

	Anfang 1994	Ende 1994	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Nettofinanzschulden	0,0	6,1	15,5	19,7	16,9*	17,9	24,2	32-35
Schuldendienst	0,0	0,03	0,25	0,95	0,91	0,80	0,66	0,95
Eigenkapitalquote	36,3	28,9	22,3	16,3	27,5*	24,0	22,7	15,3**

(Schulden in Mrd. Euro, Eigenkapitalquote in Prozent, * nach Teilentschuldung, ** zum 30.06.2020)

Die GDL muss jedoch konstatieren, dass weder arbeitgeberseitig noch seitens des zuständigen Ministeriums signifikante strukturelle Veränderungen des DB-Konzerns vorgesehen sind und mithin keine zukünftigen Erfolgsaussichten in finanzieller Sicht erkennbar werden. Der Eigentümer verlangt zu Recht Einsparungen bei den Personalkosten des DB-Konzerns und auch wir bejahen diesen strategischen Ansatz, denn er beinhaltet nicht automatisch ein unsoziales Gebaren oder querbeet stattfindende

Entlassungswellen. Dass allein in der verschachtelten Unternehmensstruktur mit ihrer unglaublichen Anzahl an Hierarchiestufen ein erhebliches Einsparpotenzial liegt, wurde hingegen durch die Pandemie mehr als deutlich: Es ist offenkundig möglich, bei den rund 3.000 Führungskräften des Konzerns durch einen einmaligen Verzicht auf Bonuszahlungen 350 Millionen Euro einzusparen. Das sind pro Kopf im Durchschnitt weit mehr als 100.000 Euro und damit exorbitant mehr, als jeder Mitarbeiter im direkten Bereich als Jahreseinkommen zur Verfügung hat.

Zudem kommt es darauf an, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, das Eisenbahnsystem in Deutschland. Das vom DB-Konzern aufgelegte Programm „Starke Schiene“ stellt diesen Ansatz zwar immer wieder in den Vordergrund, aber dies ist nur der äußere Anschein wie auch die Schlagzeile, mit der operiert wird. Gleichzeitig sind in diesem Strategiepapier absichtlich zahlreiche Hintertürchen eingebaut worden, um auch immer wieder als weltumspannendes, verkehrsübergreifendes und selbstständig agierendes Großunternehmen tätig sein zu können. In der bestehenden Struktur ist es nicht nur schwierig, sondern bisher ohne jeden Erfolg geblieben, den DB-Konzern auf die Kernaufgabe zu verpflichten, nämlich den Eisenbahnverkehr in Deutschland pünktlich, zuverlässig und sicher durchzuführen.

Um in – wie auch immer geartete – Gespräche einzusteigen, ist ferner arbeitgeberseitig zunächst volle Transparenz über den zukünftigen Finanzbedarf herzustellen. Die Nennung der Gründe, warum das direkte Personal aus Sicht des DB-Konzerns einen Beitrag zu leisten hat, kann dabei, wenn überhaupt, nur ein Teilaspekt sein. Dies wäre schon aus personalpolitischer Sicht allein der guten Ordnung halber erforderlich, aber auch aufgrund der viel zitierten Wertschätzung des direkten Personals der Eisenbahn das Mindeste, was die GDL-Mitglieder erwarten dürfen. Ist es doch gerade das Zugpersonal, also die Lokomotivführer, Zugbegleiter/Bordgastronomen sowie Disponenten, das nicht die Möglichkeit des Schutzes durch Homeoffice genießen kann, sondern Tag für Tag seinen Dienst unter teils widrigen Bedingungen leistet. Das Zugpersonal vertritt dabei stets die Interessen des DB-Konzerns. Auch politisch ist schwer zu erkennen, wie ein Sparbeitrag beim direkten Personal nicht unmittelbar negative Folgen für die Verkehrswende und die Ziele des Schienenpaktes haben könnte. So formuliert der am 30. Juni 2020 öffentlichkeitswirksam vorgestellte „Masterplan Schienenverkehr“ als wesentlichen Baustein zur Zielerreichung: „Mehr hochmotivierte und qualifizierte Fachkräfte durch gute Arbeitsbedingungen“. Aus diesen Gründen wird es mit der GDL keinen pauschalen Beitrag geben, sei er finanzieller oder anderer materieller Natur.


Zudem ist es aus unserer Sicht auch nicht vermittelbar, warum von 55 Tarifpartnern einzig nur der AGV MOVE beziehungsweise der DB-Konzern einen Sanierungsbeitrag verlangt, wohingegen die Wettbewerbsbahnen mit uns zum Teil Abschlüsse im zweistelligen Prozentbereich innerhalb der gleichen Laufzeit abschließen – sind die Probleme aufgrund der Corona-Pandemie doch dort ebenfalls vorhanden.

Darüber hinaus werden GDL-Mitglieder tagtäglich und nachweislich um ihre tarifvertraglichen Rechte im DB-Konzern gebracht. Dies geschieht etwa bei den Arbeitszeitregelungen, wo die Einführung der Jahresschichtrosterpläne vorsätzlich verhindert wird, aber auch bei der schlichten Anwendung von Regelungen zum Entgeltausgleich und der Zahlung von Zulagen im Bereich der Arbeitnehmer, welche zeitweise in der Ausbildung tätig sind. Auch der mit fadenscheinigen Begründungen verweigerter Übertritt zum TV Personalübergang zeigt auf, dass dieser Konzern nicht einmal im Entferntesten dazu bereit ist, sich an getroffene Vereinbarungen zu halten. Es stellt

sich also für die GDL die Frage, wie es der Konzern schaffen will, als verlässlicher Partner Regelungen zur Sicherheit des direkten Personals der Eisenbahn in Krisenzeiten umzusetzen, wenn es offenkundig nicht einmal unter Alltagsumständen vor der Krise gelungen ist, dies zu gewährleisten.

Aus diesen Gründen sieht die GDL keinerlei Notwendigkeit und keine Grundlage für Gespräche oder gar Tarifverhandlungen. Zugleich fordert sie den Eigentümer auf, endlich eine notwendige zweite Eisenbahnreform in Angriff zu nehmen, anstatt unter hohem Einsatz von Steuergeldern die Strukturprobleme des DB-Konzerns zu zementieren, die Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur und mithin die Ziele der Verkehrswende zu gefährden und einen fairen Wettbewerb auf der Schiene zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen
Geschäftsführender Vorstand



Claus Weselsky
Bundesvorsitzender

Norbert Qwitter
stellv. Bundesvorsitzender



Lutz Schreiber
stellv. Bundesvorsitzender