

Q 001

Lfd.-Nr. 1121

DGB-Bundesvorstand

Ökologische Verkehrswende sozial gestalten

Beschluss des DGB-Bundeskongresses

Der DGB-Bundeskongress möge beschließen:

1 Mobilität ist unverzichtbar für eine Teilhabe am gesellschaftli-
2 chen Leben. Aber auch industrielle Produktion und Beschäf-
3 tigung sind ohne Mobilität undenkbar. Das bisherige Mobili-
4 tätssystem können wir nicht so ohne Weiteres fortschreiben.
5 Die Fakten machen deutlich, wie dringend ein Umsteuern
6 vonnöten ist.

7

8 **1. Steigende Verkehrsleistung beim Güter- und Individualver-**
9 **kehr**

10 Die Verkehrsleistung steigt sowohl im Personen- als auch im
11 Güterverkehr. Ein deutlicher Anstieg erfolgt aufgrund der inter-
12 nationalen Arbeitsteilung vor allem im Güterverkehr. Im Perso-
13 nenverkehr ist die Zunahme moderat. Immer mehr Erwerbstä-
14 tige sind beruflich gezwungen, viel zu fahren. Zu den oftmals
15 weiten Distanzen zwischen Arbeit, Freizeit, Versorgung und
16 Wohnen, kommen neue Mobilitätswänge, die durch die zu-
17 nehmende Spezialisierung von Tätigkeiten und dem zuneh-
18 menden Zwang, auch weit entfernte Arbeitsangebote anzu-
19 nehmen, entstehen. So ist die Zahl der Pendler seit Mitte der
20 neunziger Jahre stetig gestiegen. In Wirtschaften mit zuneh-
21 mender (weltweiter) Arbeitsteilung ist Mobilität eine
22 Grundlage für Arbeit und Wohlstand. Aber die Zunahme des
23 Verkehrsaufkommens stößt an die Grenze der Kapazitäten
24 vorhandener Infrastruktur und bringt Belastungen für Mensch
25 und Umwelt mit sich. Bisher spielt sich dies überwiegend auf
26 den Straßen ab. Das bedeutet: zunehmende Überlastung,
27 Staus, Flächenverbrauch, Lärm und Umweltprobleme.

28

29 **2. Bedarf nach umweltschonenden Verkehrsträgern**

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

40

41

42 **3. Verstärkung und Alterung der Bevölkerung**

43 Die Bevölkerung wird weltweit anwachsen, die Verstärkung
44 nimmt zu. Nach Schätzungen der UN werden 2030 rund 60
45 Prozent der Menschen in oder um große Metropolen leben.
46 Nicht nur in den sogenannten Megastädten kämpft man
47 gegen den Verkehrskollaps an. Auch in deutschen Städten hal-
48 ten die Verkehrssysteme dem Bevölkerungswachstum nicht
49 stand. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sowie der
50 Umbau bzw. Erhalt der übrigen Verkehrsinfrastruktur wird ver-
51 nachlässigt. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist eine Voraus-
52 setzung, um periphere Regionen lebenswert und attraktiv zu
53 erhalten. Zusätzlich muss sich in Deutschland die Verkehrs-
54 wirtschaft insbesondere mit ihren Mobilitätsdienstleistungen
55 auf die alternden Gesellschaften einstellen, etwa auf das Be-
56 dürfnis älterer Menschen nach hoher Sicherheit und Komfort.

57
58 **4. Knappes Erdöl und steigende Mobilitätskosten**

59 Die Mobilitätskosten steigen stetig an, hervorgerufen insbe-
60 sondere durch die stark gestiegenen Erdöl- und Erdgaspreise.
61 Weltweit wird die Ölnachfrage weiter steigen. Die wirtschaft-
62 lich aufstrebenden Nationen, allen voran China, haben einen
63 steigenden Energie- und Rohstoffbedarf. Deshalb muss unser
64 Verkehrssystem unabhängiger vom Öl werden. Je geringer das
65 Einkommen ist, desto stärker fallen steigende Mobilitätskosten
66 ins Gewicht und schmälern das Budget für andere Ausgaben.

67
68
69 Wir wollen unsere Mobilität dauerhaft so gestalten, dass sie
70 Umwelt und Klima weniger belastet, weniger endliche
71 Ressourcen verbraucht und zugleich für die Menschen be-
72 zahlbar bleibt. Die nötige Energiewende ohne eine Verkehrs-
73 wende bliebe unvollständig.

74
75 Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Gleichzei-
76 tig ist Mobilität auch Grundlage zur Teilhabe an der Zivilge-
77 sellschaft etwa an Kultur oder durch ehrenamtliches Engage-
78 ment. Mobilität muss für alle verfügbar und zugänglich sein.
79 Zugang ist dabei in einem doppelten Sinne gemeint. Zum ei-
80 nen ist der Zugang physischer Natur zu gewährleisten. Das
81 heißt unter anderem, Verkehrsmittel müssen barrierefrei sein.
82 Menschen unabhängig von Herkunft, körperlicher Konstitu-
83 tion, Alter und Geschlecht, mit oder ohne Kinder müssen die
84 gleichen Chancen der Mobilität erhalten. Zum anderen ist der
85 Zugang im monetären Sinne gemeint. Mobilität muss be-
86 zahlbar sein.

87
88

89 Wir stehen vor einem Umbau des Mobilitätssystems. Von die-
90 sem Umbau sind große Teile der Bevölkerung betroffen, zum
91 einen als Mobilitätsnachfrager, zum anderen als Beschäftigte
92 in der Verkehrswirtschaft. Zudem stellt er eine große Her-
93 ausforderung für die einzelnen Branchen der Verkehrswirt-
94 schaft, die etablierten Wertschöpfungsketten, das Innovations-
95 system und die Beschäftigten dar. Für die Wirtschaft insgesamt
96 gilt dies ebenso, denn sie baut auf einem funktionierenden
97 Verkehrssystem auf. Ohne einen reibungslosen Transport von
98 Waren und Gütern würde sie still stehen.

99

100 Die Beschäftigten in ihrer Entwicklung abzusichern und neue
101 Arbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen ist das vorrangige
102 gewerkschaftliche Anliegen. Für die deutsche Volkswirtschaft
103 spielt die Verkehrswirtschaft eine wichtige Rolle. Knapp zwei
104 Millionen Erwerbstätige zählte der Wirtschaftsbereich Verkehr
105 2010. Damit arbeiten rund fünf Prozent der Erwerbstätigen in
106 der Verkehrswirtschaft. Beschäftigte stellen Autos, Bahnen,
107 Schiffe und Flugzeuge sowie die entsprechenden Ausrüstun-
108 gen her, bauen die entsprechende Infrastruktur inklusive Ver-
109 kehrswege, arbeiten bei den Zulieferern oder in vor- und nach
110 gelagerten Bereichen (wie z. B. im Maschinenbau, in der Elekt-
111 roindustrie, der Metallerzeugung, der Kunststoff- und Textil-
112 industrie) und transportieren Güter und Personen.

113

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

123

124 Wir brauchen eine wirkliche ökologische Verkehrswende, die
125 sozial gestaltet ist. Das bedeutet, Menschen und Gütern
126 Mobilität mit weniger Aufwand an Kosten, Energie, Zeit und
127 mit weniger Emissionen zu ermöglichen und dabei qualitative
128 Mobilität für alle zu erhalten. Es reicht nicht aus, nur mobil zu
129 sein, wir wollen Mobilität gewährleisten, die auf Qualität bei
130 den Verkehrsmitteln und den Verkehrsdienstleistungen setzt.
131 Die EU hat ambitionierte Ziele für CO₂-Einsparungen bis 2050
132 unter anderem in ihrem Weißbuch Verkehr definiert. Um diese
133 erreichen zu können, reichen die bislang durchgeführten Maß-
134 nahmen nicht aus. Der resultierende Strukturwandel muss un-
135 ter Einbeziehung der Arbeitnehmerinteressen, einschließlich

136 der Aspekte Beschäftigungs- und Standortsicherung und Gute
137 Arbeit, begleitet und bewältigt werden.

138

139

140 **Der DGB und seine Gewerkschaften fordern:**

141

142 Eine neue Richtung für die Verkehrspolitik

143

144 Aus Sicht des DGB ist der **Umbau des Verkehrssystems** in
145 Richtung eines integrierten Mobilitätskonzeptes angesichts
146 der ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforde-
147 rungen schon lange überfällig. Der Umbau stellt eine große
148 Herausforderung für die gesamte Verkehrswirtschaft und die
149 Beschäftigten dar. Um Entlassungen im Zuge des strukturellen
150 Wandels zu verhindern, sind weitgehende Regelungen
151 notwendig. Instrumente zur aktiven Begleitung des
152 Strukturwandels müssen entwickelt werden, um langfristig
153 Arbeitsplätze mit fairen Arbeitsbedingungen in Deutschland zu
154 sichern. Es gilt die Chancen auf Zukunftsmärkten zu nutzen,
155 damit Deutschland langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der
156 Verkehrsmittelproduzenten sichert und für neue Mobilitäts-
157 angebote und -dienstleistungen ausweitet.

158

159 Eine Mobilität der Zukunft muss alle Verkehrsträger besser
160 vernetzen und dazu die passende Infrastruktur und nötigen
161 Kapazitäten bereitstellen. Nur durch die **integrierte Ver-**
162 **netzung der Verkehrsträger** kann eine volkswirtschaftlich
163 effiziente, verkehrliche Arbeitsteilung ermöglicht werden. Die
164 von der Koalition aus CDU, CSU und SPD in ihrem Vertrag von
165 November 2013 vorgesehene Vernetzung über verkehrsträger-
166 übergreifende Datenplattformen auf open-data-Basis ist ein
167 Schritt in die richtige Richtung, geht allerdings noch nicht weit
168 genug. Pkw, Lkw, Bahnen, Busse, Schiffe und Flugzeuge müs-
169 sen vielmehr so aufeinander abgestimmt werden, dass sie um-
170 welt schonend, rohstoffsparend und ohne Verluste an Zeit und
171 Lebensqualität optimal genutzt werden können – und be-
172 zahlbar bleiben. Integration der Verkehrssysteme bedeutet für
173 uns umfassende Vernetzung und wechselseitige Abstimmung
174 der verschiedenen Verkehrsträger. Es geht um komplette
175 Mobilitätslösungen und -angebote, die alle Verkehrsträger ein-
176 beziehen und um verkehrsträgerübergreifende Innovationen
177 sowie ein entsprechendes Innovationsmanagement. Langfris-
178 tig muss es eine strategische Neuausrichtung sowohl der Ver-
179 kehrsbetreiber als auch der Verkehrsmittelproduzenten hin
180 zum Mobilitätsanbieter geben.

181

182

183 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern ein
184 **nachhaltiges Mobilitätssystem**, das umweltschonend ist,
185 von der Gesellschaft getragen wird, Deutschland als Leit- und
186 Referenzmarkt für neue nachhaltige Mobilitätssysteme und -di-
187 enstleistungen erschließt und gute Arbeitsplätze sichert und
188 ausbaut. Der Umbau des Mobilitätssystems muss in einen
189 **breiten gesellschaftlichen Dialog** eingebunden sein. Alle
190 Verkehrsträger, Politik, Wissenschaft und Gewerkschaften
191 müssen dazu an einen Tisch und die vielen notwendigen aber
192 komplexen Stränge für ein neues Mobilitätssystem bearbeiten.
193 Um die notwendige Verkehrswende zu stemmen, müssen alle
194 gesellschaftlichen Kräfte gebündelt werden.

195
196 Konkrete Maßnahmen für die Schaffung eines nachhaltigen
197 Mobilitätssystems

198
199 Jeder Verkehrsträger muss seinen maximalen Anteil zur CO₂-
200 Reduktion beitragen. Erhebliche Effizienzpotenziale liegen in
201 der Fahrzeugtechnik. Alle Möglichkeiten im Rahmen der
202 **Fahrzeugtechnologie** müssen ausgenutzt werden, um das
203 Ziel der CO₂-Reduzierung zu erreichen. Daher sind möglichst
204 umfassende Anreize für Innovationen notwendig. Das gilt für
205 die gesamte Fahrzeugtechnik. Gerade vor dem Hintergrund
206 zunehmender Globalisierung ist alles dafür zu tun, um Vorrei-
207 ter in zukunftsfähigen und nachhaltigen Innovationen zu sein.
208 Entsprechend ausgestattete Forschungsprogramme für die
209 Verkehrsindustrie sind dafür ein wichtiges und unverzichtbares
210 Instrument. Die Potenziale speziell der Elektromobilität liegen
211 einerseits im motorisierten Individualverkehr (Umstellung von
212 Privatfahrzeugen und Fuhrparks von Unternehmen auf CO₂-
213 arme Fahrzeuge und elektrisch angetriebene Fahrzeuge). An-
214 dererseits liegen sie auch im öffentlichen Verkehrsbereich, der
215 bereits heute überwiegend elektrisch betrieben wird – Eisen-
216 bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und vermehrt auch Elektro
217 (Hybrid-)Busse.

218 Gerade der ÖPNV bietet sich sehr gut für eine Verknüpfung
219 alternativer Energieträger mit Elektromobilität an. Der DGB
220 und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern, die weitere Förde-
221 rung der Elektromobilität in diesen beiden Bereichen, um den
222 Verkehr klimaverträglicher zu gestalten.

223
224 Entscheidend ist die Verlagerung des Verkehrs auf möglichst
225 umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger und -technologien
226 beziehungsweise Verkehrsmittel. Die Rahmenbedingungen
227 müssen entsprechend gestaltet werden. Gerade im Perso-
228 nenverkehr sind viele Mobilitätsbedarfe durch entsprechende
229 Anreize geweckt und würden unter veränderten Rah-

230 menbedingungen gar nicht erst entstehen – ein Beispiel
231 hierfür sind Berufspendler, die am Arbeitsplatz keine kos-
232 tengünstige Wohnung finden, oder Arbeitnehmer, die einen
233 Zweitjob annehmen müssen.

234

235 Zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bzw.
236 auf die Wasserstraße braucht es umfassende Anreize. In Bezug
237 auf die Schiene müssen die Bedingungen für den Wagen-
238 ladungsverkehr – also den Transport von Einzelwagen durch
239 die Eisenbahnen – verbessert werden. Dazu gehört auch die
240 Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von
241 Gleisanschlüssen. Ein weiteres wichtiges Element ist die ver-
242 stärkte Nutzung des **kombinierten Güterverkehrs**. Auch
243 im Güterverkehr geht es um Effizienzsteigerung durch ein In-
244 einandergreifen der einzelnen Transportmittel. Es müssen effi-
245 ziente Knotenpunkte entwickelt werden, damit der Güterver-
246 kehr schneller und flexibler wird. Dazu braucht es den Ausbau
247 von Güterverteilungszentren in Deutschland, in denen die un-
248 terschiedlichen Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen und ver-
249 kehrsbezogenen Dienstleistungsbetriebe zusammengeführt
250 und vernetzt werden. Im Fahrzeugpark müssen die **Anreiz-**
251 **systeme** so gestaltet werden, dass sie umwelt- und klima-
252 politisch erforderliche Veränderungen flankieren. In Bezug auf
253 den Verkehrsträger „Schiff“ ist eine entsprechende Hinterland-
254 anbindung der deutschen Seehäfen und gegebenenfalls der
255 Ausbau von Wasserstraßen, unter anderem des Nord-Ostsee-
256 Kanals, wichtig.

257

258 Bei öffentlichen Vergaben von Verkehrsleistungen und Ver-
259 kehrsinfrastruktur sowie der Beschaffung von Verkehrsmitteln
260 darf nicht der billigste Anbieter zum Zuge kommen, sondern
261 der, welcher die beste Qualität bereitstellt. Das schließt auch
262 die Arbeitsbedingungen ein, denn die Qualität der Arbeit be-
263 stimmt die Qualität der Dienstleistung im Verkehr und bei der
264 Verkehrsinfrastruktur. Damit Deutschland seine Vorreiterstel-
265 lung behält und sogar Leit- und Referenzmarkt für zukunfts-
266 fähige Mobilitätssysteme werden kann, müssen **Beschäf-**
267 **tigung und gute Arbeitsbedingungen in der Verkehrs-**
268 **wirtschaft gesichert** werden. Denn nur mit motivierten Be-
269 schäftigten und deren Wissen und Fähigkeiten kann Qualität
270 und damit Wettbewerbsfähigkeit erhalten werden. Die starke
271 Zunahme der Arbeitsintensität und erhöhter Leistungsdruck
272 bremsen die Motivation für Innovationen aus – für Innovatio-
273 nen, die unerlässlich sind zur Entwicklung nachhaltiger Mobili-
274 tätssysteme und nicht zuletzt zum Erhalt der Wett-
275 bewerbsfähigkeit

276

277 Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften setzen sich für
278 eine **sozialpolitisch motivierte Entlastungsmaßnahme**
279 zur Abfederung der steigenden Mobilitätskosten ein. Die
280 bisherige steuerliche Entlastung über die Entfernungspauschale erreicht Geringverdiener, die kaum oder keine Lohnsteuer 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.

288
289 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.

307
308 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 bei-

324 spielsweise die Reduktion von dienstlicher Reisetätigkeit durch
325 Nutzung moderner Kommunikationsmittel und virtueller Kon-
326 ferenzen.

327

328 Ohne **leistungsfähige Verkehrswege** kann Mobilität nicht
329 gewährleistet werden. Nicht nur die Wirtschaft ist auf eine in-
330 takte Verkehrsinfrastruktur angewiesen, sondern auch Pendle-
331 rinnen und Pendler, die täglich oder wöchentlich große Ent-
332 fernungen zu einem oder mehreren Arbeitsplätzen zurück-
333 legen müssen. Angesichts der strukturellen Unterfinanzierung
334 des Infrastrukturbudgets, fordern der DGB und seine Mit-
335 gliedsgewerkschaften eine Investitionsoffensive für Verkehrs-
336 infrastruktur. Mindestens 12 Milliarden Euro pro Jahr müssen
337 allein für die Bundesverkehrswege in den Bundeshaushalt ein-
338 gestellt werden. Die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und
339 SPD vom November 2013 vorgesehenen zusätzlichen Mittel
340 sind ein Schritt in die richtige Richtung. Sie bleiben jedoch
341 weit hinter dem Bedarf zurück, der alleine im Bereich Erhal-
342 tung und Betrieb bei 4,5 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr liegt
343 und beim Nachholbedarf bei 2,7 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr
344 in den nächsten 15 Jahren. Die Steuereinnahmen der öffentli-
345 chen Hand müssen nachhaltig verbessert werden und damit
346 unter anderem Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aus öffentli-
347 chen Mitteln finanziert werden. Darüber hinaus fordern die
348 Gewerkschaften einen Masterplan „Mobilität für Deutschland
349 “. Mit gesellschaftlich breit angelegter Beteiligung sollen in
350 dem Masterplan Mobilität Ziele, Maßnahmen und Um-
351 setzungsstrategien festgelegt werden, um Mobilität zukunfts-
352 fähig und nachhaltig auszugestalten.

353

354 Die Verkehrspolitik auf nationaler Ebene und noch viel mehr
355 auf EU-Ebene ist geprägt von fortschreitenden **Liberalisie-**
356 **rungsbestrebungen**. Die Folgen für Arbeitnehmerinnen und
357 Arbeitnehmer sind erheblich: Lohnkürzungen, Stellenabbau,
358 Erhöhung der Arbeitszeit und im Besonderen der aktiven
359 Arbeitszeit, Zunahme der Fremdvergabe und Auslagerung von
360 Dienstleistungen, Zunahme atypischer und prekärer Beschäf-
361 tigung, verstärkte Nutzung von Zeitarbeiterinnen und Zeit-
362 arbeitern, Intensivierung des Arbeitspensums und -drucks, Zu-
363 nahme flexibler Arbeitszeiten, Aufspaltung der Schichten,
364 Überstunden und mehr. Das zeigt: die sozialen Konsequenzen
365 der Marktöffnungen werden ganz offensichtlich nicht beach-
366 tet. So hält die EU-Kommission weiter an einer fortschreiten-
367 den Binnenmarktliberalisierung fest, etwa bei den Bodenver-
368 kehrsdiensten oder im 4. Eisenbahnpaket. Ein anderes Bei-
369 spiel: in der Seeschifffahrt führen Ausflaggungen zu immer
370 unzumutbareren Arbeitsbedingungen. Ein starker

371 gewerkschaftlicher Einfluss ist daher auf EU-Ebene zur Absi-
372 cherung und Steigerung der sozialen Standards weiter
373 notwendig. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften set-
374 zen sich bei Marktöffnungen und wettbewerblichen Vergaben
375 für einen besseren Arbeitnehmerschutz ein und fordern dar-
376 über hinaus einen Stopp des EU-Drucks zur Liberalisierung öff-
377 entlicher Dienste sowie die Schaffung und Durchsetzung von
378 Regelungen, die soziale Kriterien einschließlich Tariftreue bei
379 der Vergabe öffentlicher Aufträge festlegen. Ziel ist es, eine
380 möglichst hohe Qualität der Ausbildung, des Arbeits- und
381 Gesundheitsschutzes sowie des Umweltschutzes auf EU-
382 Ebene zu etablieren. Auf gar keinen Fall werden wir hinneh-
383 men, dass die EU die Inhalte unserer **Tarifverträge** auf
384 Marktconformität überprüft. Die Tarifautonomie ist und bleibt
385 ein wichtiger Bestandteil unserer Demokratie.

386
387 Im **Güterkraftverkehr** und im Werksverkehr leisten täglich
388 hunderttausende Fahrerinnen und Fahrer einen bedeutsamen
389 Einsatz für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung.
390 Deren Arbeits- und Entlohnungsbedingungen stehen durch
391 Lohn- und Sozialdumping unter Druck. Ursächlich hierfür sind
392 neben einem heftigen Preiskampf seit Aufhebung der geregel-
393 ten Frachttarife unter anderem Kabotagefahrten (also
394 teilweise eingeschränkte Transporte nicht gebietsansässiger
395 Frachtführer) welche inzwischen rund ein Viertel der
396 Transportleistungen auf der Straße ausmachen. Insbesondere
397 im grenznahen Raum werden zahlreiche Kabotagefahrten un-
398 ter Missachtung der bestehenden Regelungen durchgeführt.
399 Das setzt die gesetz- und tariftreu arbeitenden Frachtführer
400 unter erheblichen Druck. Eine weitere Öffnung der Kabotage
401 darf es erst geben, wenn sichergestellt ist, dass es nicht zu
402 weiteren Verwerfungen auf dem Arbeitsmarkt führt. Auch
403 müssen die Kontrollen intensiviert und eine länderübergrei-
404 fende Ahndung von Verstößen ermöglicht werden.

405
406 Bestandteil eines funktionierenden Güterverkehrssystems ist
407 eine gut ausgebaute Infrastruktur. Diese muss auch soziale
408 Räume für die in der Mobilität Beschäftigten umfassen. Die
409 Fahrerinnen und Fahrer im gewerblichen Güterkraftverkehr be-
410 nötigen ausreichende, sichere und moderne Park- und Rast-
411 anlagen, um ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunter-
412 brechungen und Ruhezeiten wirkungsvoll im Sinne von Erho-
413 lungspausen durchführen zu können. Der DGB setzt sich hier
414 für verbindliche (gesetzliche) Mindeststandards ein, die den
415 Fahrerinnen und Fahrern vergleichbare Möglichkeiten ge-
416 währleisten, wie sie für stationär Beschäftigte gelten. Für
417 Neubauten von Speditionslägern /Güterverteilzentren muss

418 dies entsprechend bereits im Baurecht verankert werden. Effi-
419 zienzsteigerungen im Güterverkehr dürfen nicht zu Lasten der
420 Entgelte und der Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und
421 Fahrer stattfinden.

422

423 Durch die Privatisierungs- und Liberalisierungsprozesse auf
424 den traditionellen Verkehrsmärkten verändern sich auch die
425 Wettbewerbsbedingungen in den Kernbranchen gravierend.
426 Die **Verkehrsindustriebereichen** stehen vor gewaltigen
427 Herausforderungen. Die deutsche Bahn-, Fahrzeug-, Schiff-,
428 Luft- und Raumfahrtindustrie sind ein wichtiger Bestandteil
429 der industriellen Produktion. Unkalkulierbare Ausschreibun-
430 gen, das Zurückfahren von Beschaffungen, hoher Investitions-
431 aufwand bei Forschung und Entwicklung, Preisdumping und
432 anderes setzten die Branchen unter Druck. Die Folge sind oft
433 Spar- und Sanierungsprogramme zulasten der Arbeitnehmerin-
434 nen und Arbeitnehmer. Der DGB fordert daher eine aktive und
435 nachhaltige Industriepolitik in der Verkehrsindustrie. Industrie-
436 politik darf sich nicht darauf beschränken, flexibel Arbeits-
437 märkte zu fordern, den Beschäftigten unsichere Arbeitsverhält-
438 nisse mit längeren Wegstrecken zuzumuten und zusätzlich
439 durch weitere Liberalisierungen der Wirtschafts- und Fi-
440 nanzmärkte Unternehmen dem freien Spiel entfesselter
441 Märkte zu überlassen. Eine aktive Industriepolitik gestaltet
442 den strukturellen Wandel in der Verkehrsindustrie hin zu um-
443 weltverträglichen und zukunftsfähigen Produkten und Produk-
444 tionsverfahren sozial und ohne beschäftigungspolitische Ver-
445 werfungen.

446

447 Die **Auswirkungen der Spar- und Sanierungs-**
448 **programme** aufgrund von Rendite- und Kapitalmarktorien-
449 tierung spüren die Beschäftigten und die Kunden der Deut-
450 schen Bahn AG besonders deutlich. Einsparungen an allen
451 Ecken und Enden haben die Deutsche Bahn an den Rand der
452 Betriebsfähigkeit gebracht. Lange Jahre sind keine Einstellun-
453 gen erfolgt, Überstunden häufen sich und Urlaub kann nicht
454 genommen werden. Der Wandel in der Unternehmenskultur
455 ist längst überfällig und muss mit einer nachhaltigen Verbes-
456 serung der Personalsituation bei der Deutschen Bahn AG ein-
457 hergehen. Der DGB spricht sich für eine endgültige Absage ei-
458 nes Börsengangs der DB AG oder Teilen davon aus. Wir kriti-
459 sieren, dass die Regierung aus CDU, CSU und SPD in ihrem
460 Koalitionsvertrag eine umfassende Eigentumsgarantie des
461 Bundes lediglich für die Eisenbahninfrastruktur, jedoch nicht
462 für den Fahrbetrieb abgegeben hat. Der DGB setzt sich dafür
463 ein, dass der Staat seiner Verantwortung für die Daseinsvor-
464 sorge in der Mobilität gerecht wird und wehrt sich gegen

465 weitere Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen.
466 Darüber hinaus lehnt der DGB die von der EU-Kommission for-
467 cierte **Trennung von Infrastruktur und Betrieb** bei den
468 integrierten Eisenbahnunternehmen weiterhin strikt ab. Mit
469 der Trennung von Infrastruktur und Betrieb wäre die Vernich-
470 tung des konzernweiten Arbeitsmarktes bei der DB AG ver-
471 bunden.

472

473 Der **Öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) ist ein wich-
474 tiger Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Das bedeutet, dass
475 sein Angebot so gestaltet sein muss, dass er für alle verfügbar
476 ist und soziale und kulturelle Teilhabe garantiert. In Zukunft ist
477 es notwendig, den ÖPNV massiv auszubauen. Der Ausbau des
478 ÖPNV-Systems verlangt massive Investitionen seitens des
479 Staates. Länder und Kommunen müssen in die Lage versetzt
480 und im Rahmen eines Investitions- und Entschuldungspaktes
481 soweit entlastet werden, dass in den kommunalen Haushalten
482 ausreichend Mittel für die Daseinsvorsorge im Öffentlichen
483 Personennahverkehr zur Verfügung stehen. Die flächende-
484 ckende schienengebundene Verkehrsversorgung in Deutsch-
485 land ist für den DGB ebenfalls ein unverzichtbarer Bestandteil
486 der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die drohende Finanzierungs-
487 lücke beim ÖPNV darf auf keinen Fall auf dem Rücken der Be-
488 schäftigten gelöst werden. Möglichen Forderungen, die Ver-
489 kehrsunternehmen noch weiter zu Effizienzsteigerungen auf
490 Kosten der Beschäftigten zu motivieren, muss Einhalt geboten
491 werden. Gestiegener Arbeitsdruck, Flexibilisierung und
492 Ruhezeitenreduzierung haben die Beschäftigten über Gebühr
493 belastet. Deren Schmerzgrenze ist schon jetzt überschritten.
494 Um weiteren Dumpingwettbewerb auf Kosten der Beschäftig-
495 ten, der Kunden sowie der Umwelt zu verhindern, ist eine aus-
496 reichende gute Finanzierung des ÖPNV vonnöten. Deshalb
497 fordern der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften den
498 Bund und die Länder auf, gemeinsam eine verlässliche und
499 bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV und des kommunalen
500 Straßenbaus auch über 2019 hinaus zu sichern. Auch die Fi-
501 nanzierungsinstrumente müssen auf den Prüfstand. Die
502 derzeitige „Spaghetti“-Finanzierung, also die durcheinander-
503 laufenden Finanzierungsströme aus verschiedenen Quellen, ist
504 wenig zielführend. Gerade zur Stärkung der Daseinsvorsorge
505 muss das Geld den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV,
506 wie seit 1994 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch,
507 zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden. Das Finanzie-
508 rungsinstrument der zweckgebundenen Regionalisierungsmittel
509 hat sich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der
510 Eisenbahnen bewährt. Der DGB setzt sich für die Dynamisie-

511

512 rung in ausreichender Höhe und die unbedingte
513 Zweckbindung dieser Mittel für den Schienenverkehr ein.

514

515

516 Die DGB-Forderungen auf einen Blick:

517

518

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

521

522 • ein Mobilitätsgeld als sozialpolitisch motivierte Entlas-
523 tungsmaßnahme zur Abfederung der steigenden Mobili-
524 tätskosten einzuführen

525

526 • die Rahmenbedingungen für Jobtickets zu verbessern

527

528 • die Förderung der Elektromobilität im motorisierten In-
529 dividual- als auch im öffentlichen Verkehr fortzusetzen,
530 um den Verkehr klimaverträglicher zu gestalten

531

532

533 • angesichts der strukturellen Unterfinanzierung des Infra-
534 strukturbudgets eine Investitionsoffensive für die Ver-
535 kehrsinfrastruktur zu beginnen. Die im Koalitionsvertrag
536 von CDU, CSU und SPD vom November 2013 vorgesehe-
537 nen zusätzlichen Mittel sind ein Schritt in die richtige
538 Richtung. Sie bleiben jedoch weit hinter dem Bedarf
539 zurück, der alleine im Bereich Erhaltung und Betrieb bei
540 4,5 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr liegt und beim Nach-
541 holbedarf bei 2,7 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr in den
542 nächsten 15 Jahren.

543

544 • die drohende Finanzierungslücke beim ÖPNV und beim
545 kommunalen Straßenbau zu schließen und dies nicht auf
546 dem Rücken der Beschäftigten austragen. Durch Bündel-
547 ung der Finanzen bei den Aufgabenträgern des ÖPNV ist
548 deren Rolle in der Daseinsvorsorge zu stärken.

549

550

551 Darüber hinaus fordern wir:

552

553 • Der überfällige Umbau des Verkehrssystems in Richtung
554 eines integrierten Mobilitätskonzeptes muss
555 schnellstmöglich begonnen werden.

556

557 • Eine funktionierende Infrastruktur muss auch soziale
558 Räume für die in der Mobilität Beschäftigten umfassen

- 559 wie beispielsweise ausreichende Park- und Rastanlagen
560 sowie entsprechende Räume an den Be- und Entladestel-
561 len.
- 562
- 563 • Der strukturelle Wandel ist so zu gestalten, dass langfris-
564 tig Arbeitsplätze mit fairen Arbeitsbedingungen in
565 Deutschland entstehen beziehungsweise gesichert wer-
566 den.
 - 567
 - 568 • Es gilt die Chancen auf Zukunftsmärkten zu nutzen, da-
569 mit Deutschland langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der
570 Verkehrsmittelproduzenten sichert und für neue Mobili-
571 tätsangebote und -technologien ausweitet.
 - 572
 - 573 • Es muss eine aktive und nachhaltige Industriepolitik für
574 die Verkehrsbranche betrieben werden.
 - 575
 - 576 • Unternehmen sollen ihr betriebliches Mobilitätsmanage-
577 ment verstärken.
 - 578
 - 579 • Unfreiwillige Teilzeit- und Zweitjobs müssen – auch
580 wegen der unerwünschten zusätzlichen Mobilitätsan-
581 forderungen – zurückgedrängt werden.
 - 582
 - 583 • Wir wollen, dass der Staat seiner Verantwortung für die
584 Daseinsvorsorge in der Mobilität gerecht wird. Das Recht
585 des Staates, Leistungen der Daseinsvorsorge selbst oder
586 durch eigene Unternehmen zu erbringen, darf daher nicht
587 eingeschränkt oder konditioniert werden. Der DGB spricht
588 sich für eine endgültige Absage eines Börsengangs der
589 DB AG oder Teilen davon aus.
 - 590
 - 591 • Die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen muss
592 sichergestellt und verbessert werden. Der Nord-Ostsee-
593 Kanal muss ausgebaut werden.
 - 594
 - 595 • Der EU-Druck zur Liberalisierung öffentlicher Verkehrsdi-
596 enste muss gestoppt werden. Wir setzen uns für Vergabe-
597 regeln ein, die einen besseren Arbeitnehmerschutz zwin-
598 gend sicherstellen.
 - 599
 - 600 • Eine weitere Öffnung der Kabotage ohne Angleichung
601 der Arbeits- und Sozialbedingungen in Europa ist strikt
602 abzulehnen.
 - 603
 - 604 • Der DGB lehnt die von der EU-Kommission forcierte Tren-
605 nung von Infrastruktur und Betrieb bei integrierten Eisen-

606 bahnunternehmen weiterhin strikt ab.
607
608 Der Umbau des Mobilitätssystems muss in einen breiten ge-
609 sellschaftlichen Dialog eingebunden sein. Alle Verkehrsträger,
610 Politik, Wissenschaft und Gewerkschaften müssen dazu an ei-
611 nen Tisch.
612