

**Antworten der Partei DIE LINKE, Landesverband Sachsen auf die
Wahlprüfsteine der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Bezirk Berlin-Sachsen-Brandenburg zur Landtagswahl 2014**

***Frage 1:** Sachsen erhält zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs, rund 400 Mio € an Regionalisierungsmitteln im Jahr. Durch die Revision der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene ist eine weitere Angebotskürzung im Schienenpersonennahverkehr zu erwarten. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist es wichtig, die öffentliche Mobilität gerade auch im ländlichen Raum für alle anbieten zu können. Setzt sich Ihre Partei für eine Erhöhung/Dynamisierung dieser Mittel ein und wenn ja, in welcher Höhe?*

Antwort:

DIE LINKE teilt die Bedenken hinsichtlich des Ausgangs der Verhandlungen zur Revision der Regionalisierungsmittel. Für das Haushaltsjahr 2014 erhält Sachsen Bundeszuweisungen nach dem Regionalisierungsgesetz in Höhe von etwa 522,6 Millionen Euro. Bundesweit sind sich die Länder darin einig, dass eine zukunftsorientierte Gestaltung des SPNV/ÖPNV ein Mehr an Regionalisierungsmitteln erfordert. Wir unterstützen eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2015 ebenso wie die Erhöhung des Dynamisierungsfaktors von derzeit 1,5 % auf mindestens 3 %.

***Frage 2:** Die Zuweisung der Regionalisierungsmittel war durch den Gesetzgeber vormals zweckgebunden für die Einbringung des ÖPNV/SPNV. Ist Ihre Partei der Ansicht, die Finanzierung der sächsischen Schmalspurbahnen und des Schülerbusverkehrs aus den Regionalisierungsmitteln zu finanzieren?*

Antwort:

Die Regionalisierungsmittel sind insbesondere für die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im SPNV bestimmt und ermöglichen ebenso die Bestellungen im ÖPNV. Die Finanzierung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs fassen wir als Landesaufgabe auf und wollen deren Finanzierung aus anderen Haushaltsmitteln sicherstellen. Die sächsischen Schmalspurbahnen leisten einen vergleichsweise sehr geringen Anteil an SPNV. Sie sind ein touristisches Highlight und sind auch aus Mitteln der Tourismusförderung und der Kultur zu finanzieren.

***Frage 3:** Die Kunden im Schienenpersonenverkehr müssen für ihre Tickets jährlich weit mehr als ¼ Milliarde € an Mehrwertsteuer bezahlen. In den meisten europäischen Ländern gilt hier jedoch nur der halbierte Mehrwertsteuersatz. Bei Einführung dieser Regelung könnten die Fahrkarten bis zu 10 % billiger werden. Wie steht Ihre Partei zu dieser Problematik?*

Antwort:

DIE LINKE steht bei Lebensmitteln und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge für einen ermäßigten Mehrwertsteuersatz. Dies umfasst auch Tickets für Mobilitätsleistungen.

Frage 4: Durch die Einführung des sogenannten „Sachsentaktes“ könnte im SPNV die Kundenfreundlichkeit und damit die Auslastung des SPNV gesteigert werden. Wie steht Ihre Partei zu diesen bereits existierenden Vorschlägen?

Antwort:

Eine sinnvolle Vertaktung von Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie ÖPNV würde die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs für die Fahrgäste deutlich erhöhen. DIE LINKE unterstützt die Bestrebungen der SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger zu einer engeren Abstimmung und Vertaktung. Mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz und dem PlusBus-System des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes entwickeln die Aufgabenträger in der Region Leipzig bereits ein Modell einer engeren Abstimmung und Vertaktung. Darin äußert sich auch ein großer Erfahrungsschatz der SPNV- und ÖPNV-Gestaltung sowie die Mitwirkung der Fahrgastbeiräte. Das kann zudem eine effiziente Nutzung der vorhandenen Haushaltsmittel für ein größtmögliches Angebot sichern.

Frage 5: Laut aktueller Umfragen beklagen sich viele Nutzer des SPNV in Sachsen über die unterschiedlichen Tarife und deren unterschiedliche Auslegung in den Bereichen der SPNV-Aufgabenträger. Beispielsweise können Fahrgäste bei der Fahrt von Görlitz nach Cottbus Fahrscheine im Zug erwerben. Bei der Rückfahrt von Cottbus im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin – Brandenburg wird der Fahrgast als „Schwarzfahrer“ bewertet.

Wie sieht Ihre Partei eine Aufgabenbündelung der fünf sächsischen Verkehrsverbände sowie eine Vereinheitlichung der Verbundtarife auch über die sächsische Landesgrenze hinaus?

Antwort:

Der Prozess der Regionalisierung des SPNV seit Mitte der 90er Jahre wird allgemein als Erfolg gesehen. Nunmehr sind die Länder für den SPNV und den ÖPNV zuständig und haben diese Zuständigkeit unterschiedlich ausgestaltet. Sicherlich würde eine Aufgabenbündelung der sächsischen SPNV-Aufgabenträgerverbände Synergieeffekte heben. Allerdings darf dies nur unter maßgeblicher Beteiligung der Kommunalen Ebene geschehen, ggf. unter ihrer Regie. Dies betrifft im derzeit gültigen Rechtsrahmen auch die Kooperation über die Ländergrenzen hinweg.

Frage 6: Welche Investitionsschwerpunkte in Bezug auf die sächsische Schieneninfrastruktur sieht Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode? Wie kann nach Ihrer Meinung der grenzüberschreitende Verkehr nach Polen und Tschechien ausgebaut und verbessert werden?

Antwort:

Der Ausbau/Neubau der Fernbahntrasse Berlin-Dresden-Prag, die Elektrifizierung der Strecke Leipzig-Chemnitz, der Ausbau und die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale sowie die Niederschlesienmagistrale sind die zentralen Schieneninfrastrukturprojekte die umgesetzt werden müssen. Daneben stehen Fragen des passiven Lärmschutzes und der Barrierefreiheit.

Frage 7: Die GDL hat bereits mit über 20 privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn den Bundes-Rahmen-Lokomotivführertarifvertrag (Flächentarifvertrag) und den Bundes-Rahmentarifvertrag für Zugbegleiter abgeschlossen. Durch die Hinterlegung dieses repräsentativen Tarifvertrages als Vergabebedingung bei Ausschreibungen können die Aufgabenträger festlegen, dass bei einem möglichen Betreiberwechsel das Tarifvertragsniveau für die Beschäftigten weiter gilt. Treten Sie für diese Regelungen bei Ausschreibungen ein, um Mitarbeiter vor Lohndumping und Arbeitslosigkeit zu schützen?

Antwort:

DIE LINKE will den Nah- und Fernverkehr ausbauen und dabei gute, tarifgebundene Arbeit in öffentlicher Trägerschaft schaffen, um der neuen Nachfrage nach ökologischen Formen der Mobilität zu entsprechen. Dabei ist die Hinterlegung von repräsentativen Tarifverträgen als Vergabebedingung bei Ausschreibungen ein sinnvolles Instrument, um Lohndumping bei Betreiberwechsel von vornherein auszuschließen.

Frage 8: Zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen strukturell unabhängig sein. Das ist mit einer Gewinnabführung von den DB Infrastrukturgesellschaften an den DB Konzern nicht möglich. Das 4. Eisenbahnpaket sieht auch eine klare Trennung der Infrastruktur vom Betrieb vor. Wie steht Ihre Partei zur Trennung von Netz und Betrieb und zu einer Überführung der DB Netz AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts?

Antwort:

Gemeinsam mit sozialen Initiativen wie „Bahn für alle“ setzen wir uns gegen die Privatisierung und weitere Zerschlagung der Deutschen Bahn und für eine breite demokratische Kontrolle ein. Schienenverkehr ist ein zusammenhängendes Gefüge und gehört in öffentliche Hände. Es muss sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht an Renditen orientieren und darf nicht in profitorientierte Einzelteile zerlegt werden.

Frage 9: Obwohl die Koalitionsfreiheit grundgesetzlich festgeschrieben ist, fordern die Arbeitgeber immer wieder die Tarifeinheit. Die GDL würde bei der Deutschen Bahn im Falle einer Tarifeinheit, obgleich sie hier mehr als 80 % der 20.000 Lokomotivführer vertritt, keine Tarife mehr für Lokomotivführer abschließen dürfen. Wie stehen Sie zu den aktuellen Gesetzesvorhaben zur Tarifeinheit in Betrachtung mit dessen Einklang zum deutschen Grundgesetz?

Antwort:

DIE LINKE begrüßt den Beschluss des DGB zur Tarifeinheit. Der DGB-Kongress lehnte zu Recht eine gesetzliche Regelung zur Tarifeinheit kategorisch ab. Dieser Beschluss der Delegierten ist sehr weise und wird von uns ausdrücklich begrüßt. Es bestand die Gefahr, dass die Tarifeinheit mit der Einschränkung des Streikrechts erkaufte worden wäre. Das kann aber niemals im Interesse der Beschäftigten und der Gewerkschaften sein. Das Prinzip der Tarifeinheit ist gewerkschaftspolitisch sinnvoll, da es um Solidarität über verschiedene Berufsgruppen hinausgeht. Das muss aber politisch von den Gewerkschaften selbst umgesetzt und geleistet werden. Die Überwindung der Tarifkonkurrenz ist nicht Aufgabe des Gesetzgebers.