



Mehr Bahn für die Menschen

Künftige Anforderungen an das System Schiene –

Positionspapier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

25 Jahre nach der Bahnreform ist das System Schiene in Deutschland in keinem guten Zustand. Die mangelnde Qualität des Dienstleistungsangebots auf der Schiene verärgert die Kund/innen und empört die Öffentlichkeit – und auch die Beschäftigten leiden darunter: Sie arbeiten für einen guten Schienenverkehr und wollen eine vernünftige Qualität abliefern. Die EVG nimmt dies zum Anlass für eine kritische Bestandsaufnahme. Daneben beschreiben wir auch Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Eisenbahn in Deutschland insgesamt wieder aufs richtige Gleis zu setzen.

Dabei geht es uns nicht nur um die DB AG oder gar die Frage, wer „Bahn-Chef“ sein sollte. Sondern es geht uns um eine gesamthafte Betrachtung des Systems Schiene in Deutschland als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Derzeit sind die Chancen für die Schiene so gut wie lange nicht. Diese müssen dringend erkannt und genutzt werden.

So finden sich im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD eine Reihe positiver Elemente. Zum Beispiel sollen mit dem „Schienenpakt“ die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt und die Gütermengen auf der Schiene deutlich gesteigert werden. Mit der Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“ soll die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dauerhaft gesteigert werden. Und mit der bereits erfolgten Berufung eines „Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr“ wird der Schiene ein neuer politischer Stellenwert eingeräumt.

Die Bundesregierung hat sich zu ehrgeizigen Klimaschutzzielen verpflichtet und in diesem Rahmen auch Ziele für den Verkehrssektor festgelegt. Um diese zu erreichen, bedarf es einer massiven Förderung der umweltfreundlichen Schiene, die heute schon über 90 % ihrer Transportleistung elektrisch erbringt. Im Jahr 2017 wurden 44 % des Bahnstroms in Deutschland



aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt. Für 2018 wird ein Wert von 57 % erwartet. Nur so kann die ökologische Verkehrswende gelingen.

Überall dort, wo die Eisenbahn Angebote macht, werden sie vom Kunden angenommen. Das zeigt: **Die Menschen wollen mehr Bahn.**

Die Bahnreform 1994 verfolgte im Wesentlichen zwei Ziele: zum einen die Entschuldung der damaligen Staatsbahnen, um diese wirtschaftlich in die Lage zu versetzen, in den gewollten Wettbewerb mit anderen Bahnen und Verkehrsträgern eintreten zu können; und zum anderen mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die Jahre vor der Bahnreform waren geprägt von zunehmender Verschuldung und einem Schrumpfkurs, der im Schienenpersonenverkehr (SPV) und im Schienengüterverkehr (SGV) zu immer weniger Angebot und Qualität führte. Dennoch war noch in den 1980er Jahren die Zuverlässigkeit, insbesondere die Pünktlichkeit, hoch. „Alle reden vom Wetter, wir nicht“, war ein zugkräftiger, in der Öffentlichkeit wirkender, Werbeslogan der damaligen Bundesbahn. Meistens traf er auch zu. Heute dient der Slogan nur noch als Anlass zu Spott und Hohn. Aber nicht nur bei Wetterereignissen kommt die Bahn aus dem Fahrplan. Schon der Verkehr unter „normalen Bedingungen“ kann, was Pünktlichkeit und Qualität angeht, nicht mehr ordentlich erbracht werden.

Die Ursachen hierfür sind vielschichtig und haben sich über Jahre zu dem heutigen Zustand summiert. Im Kern sind es **Kapazitäts- und Strukturprobleme (1. und 2.)**, verbunden mit **falschen Rahmenbedingungen (3.)** für die Eisenbahn in Deutschland.

1. Die Kapazitätsprobleme haben drei Dimensionen:

1.1. zu wenig und zu alte Infrastruktur,

1.2. zu wenig Fahrzeuge,

1.3. zu wenig Personal.



1.1. Zu wenig und zu alte Infrastruktur

Zwar ist die Transportleistung der Schiene nach der Bahnreform gestiegen, jedoch wird sie auf weniger Anlagen (Infrastruktur) erbracht. Neben tausenden Kilometern Strecken und Bahnhofsgleisen sind seit 1994 auch fast 9.000 Gleisanschlüsse zurückgebaut worden. Noch gravierender ist, dass die Infrastruktur durch zu geringe Ersatzinvestitionen Tag für Tag älter wird und an Leistungsfähigkeit verliert. Der Rückstau von Ersatzinvestitionen ist auf mittlerweile rund 50 Mrd. € bei der DB Netz AG und etwa 7 Mrd. € bei den Bahnhöfen angewachsen. Dabei umfasst der Rückstau in der DB Netz AG alle Gewerke von Fahrbahn über den konstruktiven Ingenieurbau (Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme) bis hin zur Leit- und Sicherungstechnik einschließlich Bahnübergängen. Die Überalterung führt zu ständig steigenden Kosten für laufende Instandhaltung (statt unter 1 Mrd. € zu Beginn der Bahnreform betragen sie heute etwa 2 Mrd. € im Jahr). Auch haben die damit verbundenen Bautätigkeiten, insbesondere ungeplante Sofortmaßnahmen, zunehmend negativen Einfluss auf Pünktlichkeit und Qualität.

Im Bereich der Personenbahnhöfe findet eine strikte Trennung zwischen bahnbetrieblich notwendigen (somit LuFV-förderfähigen) und anderen Anlagen statt. Gleichzeitig besteht für die DB Station&Service AG eine Verpflichtung, ein sogenanntes „Kernportfolio“ von über 500 Empfangsgebäuden dauerhaft zu betreiben. Die überwiegende Anzahl dieser baulichen Anlagen kann nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Deshalb wird die Vorhaltung dieser Empfangsgebäude seit 1994 mit einem Pauschalbetrag abgegolten, er aber viel zu gering ist. Nicht nur bei der chronisch unterfinanzierten, betriebsnotwendigen Infrastruktur, sondern auch bei den Empfangsgebäuden hat damit ein signifikanter Substanzverlust stattgefunden. Der öffentlich wahrgenommene Verfall der Empfangsgebäude trägt maßgeblich zum schlechten Gesamtbild der DB AG und des Schienenverkehrs insgesamt bei. Wenn der Betrieb der unwirtschaftlichen Empfangsgebäude weiterhin politisch gefordert ist, z. B. um ländliche Regionen infrastrukturell nicht weiter zu schwächen, muss die Instandhaltung der Anlagen bzw. Ersatzinvestitionen angemessen finanziert werden.

Dies alles liegt im Versagen der Politik begründet, die seit der Bahnreform nicht die nötigen Mittel zum qualitativen Erhalt der Infrastruktur bereitgestellt hat (dies hat auch die sog. Pällmann-Kommission zum Investitionsbedarf der Schienen-Bestandsinfrastruktur festgestellt). Auch bei Neu- und Ausbau geht es sehr langsam vorwärts, da die Bedarfsplanmaßnahmen deutlich unterfinanziert sind und bei der Umsetzung der Bundesverkehrswegepläne der Straßenbau seit vielen Jahren bevorzugt wird.



Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen / Instandhaltung der Schienen-Infrastruktur: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die derzeitige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II 2015 bis 2019) sollte den „Turnaround“ schaffen und über die nächsten Jahrzehnte wieder zu einer leistungsfähigen Infrastruktur führen. Baukostensteigerungen, die durch mehrere Faktoren verursacht sind, führen jedoch dazu, dass auch in 2019 – wie in den Jahren davor – dieses Ziel verfehlt wird und die Schieneninfrastruktur am 31.12.2019 im Durchschnitt noch älter und damit noch störanfälliger sein wird.

Eine intakte und bedarfsgerechte Infrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass weiterer Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Bereits jetzt machen sich Kapazitätsengpässe schmerzhaft bemerkbar - auch mit negativen Auswirkungen auf Qualität und Pünktlichkeit. Die LuFV II hat sich im Grundsatz bewährt. Das Instrument muss aber weiterentwickelt werden. Denn es ist bisher weder gelungen, den Investitionsrückstand aufzuholen, noch sind die notwendigen Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen auskömmlich, also unter Einbeziehung von Baupreissteigerungen, finanziert. Dies ist bei den derzeitigen Verhandlungen zur LuFV III (2020 bis 2024) zu berücksichtigen. Zudem müssen Sonderprogramme des Bundes für die Infrastruktur¹ unabhängig von der LuFV finanziert werden. Denn dabei geht es um die Erweiterung der Kapazität sowie um die strukturelle Weiterentwicklung des Netzes und nicht um Ersatz und Modernisierung. Darüber hinaus müssen die Finanzierungskreisläufe transparent dargestellt werden: Im Rahmen der LuFV II erhalten die Infrastrukturunternehmen der DB AG Zahlungen aus dem Bundeshaushalt. Diese werden allerdings zu einem erheblichen Teil durch Dividenden der DB AG (Bereiche Verkehr und Infrastruktur) gegenfinanziert, so dass der Nettobeitrag des Bundes deutlich geringer ist als im Haushaltsplan ausgewiesen. Dabei wurden Einnahmen aus dem Verkehrsmarkt und Steigerungen bei den Trassenpreisen angenommen, die nicht realisiert werden konnten. Gleichzeitig hat der Bund Dividendenzahlungen verlangt, obwohl die Mittel für die Entwicklung der Schiene erforderlich gewesen wären. Der derzeitige Finanzierungsmodus ist nicht verlässlich genug, um den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) und der Bauwirtschaft den Aufbau der notwendigen (Bau-)Kapazitäten zu ermöglichen. Die Qualifizierungszeiten für spezialisierte Fachkräfte und die Abschreibungszeiten für Großmaschinen erfordern einen längeren verlässlichen Planungshorizont; dieser ist im aktuellen fünfjährigen Rhythmus der LuFV-Neuverhandlungen nicht abgebildet.

¹ Im aktuellen Koalitionsvertrag sind beispielsweise vorgesehen: 740-Meter-Netz, Elektrifizierung von 70 Prozent des Schienennetzes, Maßnahmen zur Verwirklichung des Deutschland-Taktes, Einführung ETCS.



Die EVG fordert:

- **Die Politik muss endlich beschreiben, welchen Zielzustand der Eisenbahn-Infrastruktur sie erreichen will und bis wann. Zudem muss die wirtschaftlich gesunde Ertragskraft der Schieneninfrastruktur thematisiert werden.**
- **Der Rückbau von Infrastruktur muss gestoppt werden. Derzeit betrieblich nicht benötigtes Bahngelände muss für künftiges Verkehrswachstum und neue bahngestützte Logistiksysteme gesichert werden.**
- **Die LuFV III muss so dotiert werden, dass unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bereits 2020 der „Turnaround“ hin zu einer Verjüngung und damit geringeren Störanfälligkeit der Infrastruktur erreicht werden und der Investitionsrückstau vollständig in allen Gewerken abgebaut werden kann.**
- **Preissteigerungen im Baubereich müssen bei der Finanzierung der nächsten Jahre vollständig berücksichtigt werden.**
- **Baustellen müssen nutzer- und kapazitätsfreundlich geplant werden - so dass sie möglichst geringen Einfluss auf den laufenden Betrieb haben. Auch die dafür notwendigen Mehrkosten müssen durch die LuFV III abgedeckt werden.**
- **EIUs, EVUs, Bauwirtschaft und Politik müssen nach Lösungen suchen, um den Zielkonflikt zwischen kapazitätsschonendem Bauen (häufig nachts und am Wochenende) und dem Fachkräftemangel, der auch durch die ungünstigen Arbeitszeiten entsteht, zu entschärfen.**
- **Die Finanzierungskreisläufe in der LuFV III müssen transparent dargestellt und realistisch kalkuliert werden.**
- **Planungsabläufe müssen vereinfacht und beschleunigt werden.**

Finanzierungslücke Schiene

Wir wollen aus klima-, verkehrs-, wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen, dass der Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 verdoppelt wird (z. B. durch den „Deutschland-Takt“) und der Schienengüterverkehr im gleichen Zeitraum deutlich ansteigt. Neben Substanzerhalt und Modernisierung des vorhandenen Netzes müssen die begonnenen Neubau-, Ausbau- und



Elektrifizierungsprojekte sowie die 29 Projekte des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan zügig verwirklicht werden. Daneben ist eine Reihe von Zusatzmaßnahmen und Sonderprogrammen notwendig.

Unter Berücksichtigung des Zustandes der Bestandsinfrastruktur und der notwendigen Investitionen in Neu- und Ausbau zur Erreichung der Klimaziele und der im Koalitionsvertrag angestrebten Verkehrsverlagerungsziele auf die Schiene ergibt sich nachfolgender Finanzierungsbedarf (Berechnungen auf heutiger Grundlage; inflationsbedingte Mehrkosten sind ggf. zusätzlich zu berücksichtigen):

Thema	Grund	bisheriges Finanzvolumen pro Jahr	zusätzlicher Finanzbedarf pro Jahr	Dauer / Erläuterungen
Ersatzinvestitionen	bisherige Mittel konnten den Alterungsprozesses nicht abfangen; Baukostensteigerungen sind bisher nicht eingeplant	im 5-Jahreszeitraum der LuFV II durchschnittlich 4 Mrd.€; für 2019 4,25 Mrd. €	mind. 2,7 Mrd.€	2020 bis 2024; dann weiter wachsend mit dem Ziel, mittelfristig zu einem „normalen“ Durchschnittsalter zu kommen
kapazitätsschonendes Bauen	negative Einflüsse der Bautätigkeit auf Pünktlichkeit und Qualität des Regelbetriebs müssen reduziert werden	0 €	0,2 bis 0,5 Mrd. €	für die Dauer der erhöhten Bautätigkeit im Bestandsnetz
Ausfinanzierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des BVWP	Voraussetzung zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Erreichung der Verlagerungsziele	1,6 Mrd. €	im Durchschnitt 5-5,5 Mrd. €	mindestens bis 2030
Ausbau Gleise auf 740-Meter-Züge	im Koalitionsvertrag beschlossen (ist inzwischen in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen worden)	0 €	in vorheriger Zeile enthalten	Gesamtkosten 680 Mio. € (im Rahmen des BVWP vorrangig umzusetzen); siehe vorherige Zeile
Digitalisierungsinitiative (ETCS – netzseitige Ausstattung)	Modernisierung und Kapazitätserweiterung	0 €	1,4 Mrd. €	Durchschnittswert bis 2030, danach steigender Finanzbedarf für netzweite Umsetzung
Digitalisierungsinitiative (ETCS – Fahrzeugausstattung)	Voraussetzung für flächendeckende ETCS-Anwendung; muss als Teil der Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden)	0 €	0,4 Mrd. €	geschätzt bis 2029
„Tausend-Bahnhöfe“-Programm	im Koalitionsvertrag beschlossen (nicht dotiert)	0 €	0,2 Mrd. €	angenommene Gesamtkosten 2 Mrd. € (2 Mio. € pro Bahnhof; einschließlich Barrierefreiheit, WLAN etc. (ebenfalls im KoA v vorgesehen); weitere Annahme: Hochlauf ab 2021; Vollendung bis 2030



Thema	Grund	bisheriges Finanzvolumen pro Jahr	zusätzlicher Finanzbedarf pro Jahr	Dauer / Erläuterungen
Elektrifizierung auf 70 % erhöhen (bis 2025); Fortführung auf 75 % (bis 2030)	bis 2025 im Koalitionsvertrag beschlossen	0 €	0,5 Mrd. € ²	zusätzlich zum BVWP, um 70 % bis 2025 zu erreichen; ggf. Fortführung in ähnlicher Größenordnung bis 2030 (dann 75 % Elektrifizierungsgrad)
kleininvestive Maßnahmen (weder Instandhaltung noch LuFV noch BVWP)	gemeinsames Interesse der Bahnbranche; bisher durch kein Finanzierungsinstrument abgedeckt, aber dringend notwendig, auch für den Deutschland-Takt	0 €	0,1 Mrd. €	zunächst bis 2030
Investitionsförderung von Infrastruktur bei NE Bahnen; muss auf Ausbaumaßnahmen ausgeweitet werden (insbesondere auch Elektrifizierung)	SGFFG (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz; nur SGV, Ersatzinvestitionen)	0,02 Mrd. €	0,03 Mrd. €	zunächst bis 2030

Um das System Schiene wieder in einen soliden Zustand zu bringen und die im Koalitionsvertrag vorgegebenen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene realisieren zu können, ergibt sich insgesamt ein zusätzlicher Finanzbedarf bis 2030 von jährlich durchschnittlich fast 10 Mrd. Euro.

Auf Grund fehlender Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen kommt es, wie oben beschrieben, zu einer zunehmenden Überalterung der Schieneninfrastruktur. Die dadurch zusätzlich entstehenden erhöhten Wartungs- und Instandhaltungsinvestitionen schlagen mit ca. 1 Mrd. Euro im Jahr zu Buche und müssen vom Infrastrukturbetreiber aufgebracht werden. Die DB Netz AG müsste diesen zusätzlichen Betrag eigentlich über höhere Trassenpreise finanzieren. Dem sind aber durch das Eisenbahnregulierungsgesetz und durch die Marktsituation im intermodalen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene Grenzen gesetzt.

Zusätzlich kommt noch die Unterdeckung des Wirtschaftsplans der DB AG hinzu: Im Zeitraum der Mittelfrist-Planung für die nächsten 5 Jahre sind dies rund 4 Mrd. € (davon allein 2,2 Mrd. € in 2019) zur Kapazitätsanpassung und Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität, die nicht durch Maßnahmen der DB AG abgedeckt sind.

²Mit den begonnenen sowie den in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommenen Projekten ergibt sich ein Elektrifizierungsgrad von ca. 67 %. Oben genannter Beträge ergeben sich, wenn davon die Hälfte bis 2025 umgesetzt wird und die durchschnittlichen Kosten je Streckenkilometer 1,5 Mio. € betragen.



1.2. Zu wenig Fahrzeuge

An Fahrzeugen mangelt es in allen drei Transportbereichen (SPNV, SPFV und SGV) – auch wenn die Ursachen unterschiedliche sind.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Im SPNV sind im Wesentlichen zwei Themenkomplexe ursächlich, die beide mit der Ausschreibungspraxis der Aufgabenträger (vertiefend S. 14 ff.) verbunden sind: Zum einen verfolgt jeder Aufgabenträger eine eigenständige Fahrzeugstrategie, wodurch eine Kompatibilität und damit ein übergreifender Einsatz der Fahrzeuge kaum möglich ist. Zum anderen ist im Preiswettbewerb unter den Bietern bei Ausschreibungen in der Vergangenheit eine zu geringe Einsatzreserve eingeplant worden. Da es im Wettbewerb auf jeden Cent ankommt, wird an allen Stellen versucht zu sparen, um den Zuschlag zu bekommen.

Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)

Im SPFV liegen die Ursachen in den zu spät und in ungenügender Qualität gelieferten Fahrzeugen, die mit der steigenden Nachfrage an Zugleistungen nicht Schritt halten. Auch hier führt dies zu geringen Einsatzreserven; daraus resultieren erhebliche Qualitätsprobleme, die durch das gleichzeitige Ausdünnen der Instandhaltung in den letzten Jahren verschärft werden. Zudem wurden in der jüngeren Vergangenheit Fahrzeuge vorschnell verkauft oder verschrottet, die als Reserve hätten dienen können.

Die DB AG hat im Fernverkehr jahrelang auf Schrumpfkurs gesetzt: Das InterRegio-Netz wurde abgeschafft, die Nachtzüge wurden lange Zeit vernachlässigt und dann eingestellt sowie InterCity-Linien ausgedünnt. Inzwischen spricht die DB AG im Fernverkehr wieder vom Ausbau des Fahrplanangebotes. Erstmals seit der Bahnreform beginnt auch die Bundesregierung, Verantwortung für den SPFV zu übernehmen. Mit dem Deutschland-Takt, der Brüche in der Reisekette minimieren und damit die Attraktivität erhöhen soll, sollen sich die aktuellen Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln. Die zur Umsetzung des integrierten Taktfahrplans notwendigen qualitativ hochwertigen Fahrzeugkapazitäten müssen durch rechtzeitigen Kauf und rechtzeitige Bestellung sichergestellt, Aus- und Neubaumaßnahmen bei der Infrastruktur frühzeitig geplant und schnellstmöglich realisiert werden. Um die zusätzliche Fahrzeugkapazität nutzen zu können, müssen ferner Bahnsteige verlängert und verbreitert werden. Dabei müssen auch Rückbaumaßnahmen der Vergangenheit rückgängig gemacht werden.



Schienengüterverkehr (SGV)

Ähnlich wie im SPFV wurden auch im SGV die Instandhaltungskapazitäten zu stark abgebaut. Verschärfend kommt hinzu, dass bei der DB Cargo AG mehrere Zehntausend Wagen aus dem Verkehr genommen und verschrottet wurden – sie fehlen heute, um bestehende Aufträge abzuwickeln und neue zu akquirieren. Auch bei den Triebfahrzeugen wurde es versäumt, rechtzeitig zu investieren und sich strategisch auf eine Volumensteigerung des SGV vorzubereiten.

Neben dem mangelnden rollenden Material wirkt sich das Fehlen einer ganzheitlichen Strategie für die schwere und die betriebsnahe Instandhaltung (ganzheitliches Werkekonzept) in allen drei Transportbereichen negativ aus.

Die EVG fordert:

- **Es muss eine innovative branchenbezogene Fahrzeugstrategie entwickelt werden, mit der leistungsfähige Fahrzeuge für den Verkehr der Zukunft zur Verfügung gestellt werden können. Dafür brauchen wir eine massive Steigerung der Investitionen in Forschung und Entwicklung.**
- **Die EVUs müssen stärker als bisher Instandhaltungskapazitäten vorhalten und in rollendes Material investieren.**
- **Ein ganzheitliches Werkekonzept muss sowohl die schwere als auch die betriebsnahe Instandhaltung umfassen und auch die zu erwartenden Verkehrssteigerungen berücksichtigen.**
- **Im SPNV sollten die Aufgabenträger gemeinsam mit den EVUs und der Bahnindustrie eine kompatible Fahrzeugstrategie entwickeln und in den Ausschreibungsbedingungen eine größere Anzahl von Triebfahrzeugen sowie Wagen vorsehen, auch wenn dies in der Konsequenz teurere Verkehrsverträge bedeutet. Die Reisenden, vor allem die PendlerInnen, werden dies eher akzeptieren als Verspätungen und Zugausfälle.**



1.3. Zu wenig Personal

Auch bei der Einsparung von Personal ist im Wettbewerb innerhalb der Branche in den letzten Jahren die Schraube überdreht worden. Im Kampf um die Ausschreibungen im SPNV und um den Kunden im SGV und SPFV stellt Personal zu oft nur einen Kostenfaktor dar. Ausbildung und Qualifizierung wurden vollkommen vernachlässigt, die demografische Herausforderung unterschätzt. Viel zu spät wurde der drohende Knowhow-Verlust erkannt. Auch dies ist kein spezielles Problem bei der DB AG, sondern charakterisiert das Handeln in der gesamten Branche. Der aktuelle Fachkräftemangel verschärft die Krise überall.

Leider gibt das Betriebsverfassungsgesetz den Betriebsräten nur unzureichenden Einfluss auf die Personalplanung. So wären beispielhaft die Vorgänge rund um Mainz im Sommer 2013 (massive Zugausfälle aufgrund von Personalmangel auf Stellwerken) vermeidbar gewesen. Sie waren zwar ein Weckruf, der die Branche jedoch nicht schnell genug zum Handeln veranlasst hat. Gleiches kann nun im SPNV und im SGV beobachtet werden: auch hier kommt es aufgrund von Personalmangel immer häufiger zu Zugausfällen und Qualitätsmängeln. DB-Konzerngesellschaften und die EVUs werben sich gegenseitig die qualifizierten Personale ab.

Die EVG fordert:

- **Eine Abkehr von budgetierten Personalplanungen hin zu einer langfristigen Personalplanung, die mit den Interessenvertretungen abgestimmt ist und die demografischen Entwicklungen berücksichtigt.**
- **Personalplanung, Ausbildung und Weiterqualifizierung dürfen sich nicht nur auf Teilbereiche beziehen: die Beschäftigten müssen das System Eisenbahn kennen und übergreifend einsetzbar sein.**
- **Nachqualifizierung, insbesondere von kurzfristig eingestelltem Personal, um das Qualifizierungsniveau im System zu erhalten; sowie systematische Weiterbildung während des gesamten Berufslebens.**
- **Attraktivere Arbeitsbedingungen: verlässliche Dienstpläne, Abbau von Überstunden; eine Bezahlung, die der hohen Verantwortung, der Qualifikation und der Belastung durch Schichtdienst angemessen ist (auch die Digitalisierung wird vielfach zu höherer Belastung führen).**
- **Der Qualifizierungsbedarf für den digitalisierten Schienenverkehr muss systematisch**



analysiert und abgedeckt werden. Dies gilt z. B. für den Betrieb digitalisierter Stellwerke, die Nutzung des ETCS, für die Produktionssteuerung und -überwachung.

- **Entwicklung von Führungskräften aus den eigenen Reihen.**

Aufgabenträger und EVUs im SPNV denken derzeit über eine Attraktivitäts-Offensive nach, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Die EVG ist bereit, sich hierbei einzubringen, warnt jedoch vor einer substanzlosen Imagekampagne. In allen operativen Bereichen sehen wir einen dringenden Personalnachführungsbedarf. In manchen Bereichen findet die Branche nur schwer Nachwuchs, zudem herrscht eine teilweise hohe Fluktuation. Ihr kann der am besten mit langfristigen Beschäftigungsaussichten, einer qualitativ hochwertigen Ausbildung sowie guten und attraktiven Arbeits- und Sozialbedingungen begegnet werden.

Die EVG fordert:

- **Die Aufgabenträger müssen Quoten für qualifizierte Ausbildungen in den Ausschreibungen verbindlich vorsehen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Es dürfen nur noch Unternehmen am Wettbewerb teilnehmen, die eigene Nachwuchskräfte ausbilden.**
- **Eine echte Ausbildungsinitiative in allen eisenbahnspezifischen Berufen. Eine Konzentration nur auf Triebfahrzeugführer/innen und Zugbegleiter/innen würde zu kurz greifen, denn Mangel herrscht mittlerweile in allen Berufen: im Service, der Fahrdienstleitung, im Rangierdienst, bei den Wagenmeistern, in den Werken und der Instandhaltung.**
- **Die Bundesregierung muss für einheitliche Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards sorgen.**



2. Strukturprobleme

Das System Schiene besteht nicht nur aus der DB AG, daher muss auch eine Strukturdebatte breiter ansetzen. Wir fordern Änderungen bei der DB AG, aber auch bei den Aufgabenträgern im Nahverkehr, an der Wettbewerbsstruktur im SGV sowie im Hinblick auf Forschung und Entwicklung im Eisenbahnbereich.

Deutsche Bahn AG

Mit der Bahnreform wurden den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern schlankere und effektivere Unternehmensstrukturen versprochen. Das Gegenteil ist jedoch eingetreten. Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die Deutsche Reichsbahn waren in vielen Bereichen der Steuerung und Führung schlanker und effektiver als die DB AG.

„Zu viele Häuptlinge, zu wenig Indianer“ - so lautet der Befund. Heute arbeiten so wenig Beschäftigte wie noch nie direkt am Produkt. Mit der Bahnreform war in der 3. Stufe eine völlige Auflösung der Holdingstruktur und der Verkauf aller Transportbereiche als Option vorgesehen. Dass dies der falsche Weg ist, stellte sich schon in den ersten Jahren heraus und wurde in der Ära Mehdorn stückweise korrigiert. Stückweise nur deshalb, weil zwar der Konzerngedanke wieder stärker ausgeprägt und entwickelt wurde, jedoch ohne den Unterbau anzupassen. Als Folge davon wurden den operativen Bereichen immer mehr Kompetenzen entzogen und zusätzliche Hierarchien eingeführt. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Beschäftigten in den Zentralen drastisch erhöht, allein in der Zentrale Personenverkehr von 2011 bis 2018 mehr als verdoppelt. Parallel dazu hat die Anzahl von externen Beratern und Beraterfirmen deutlich zugenommen. Ebenfalls in der Zentrale Personenverkehr werden ca. 500 Berater eingesetzt. In vielen anderen Geschäftsfeldern und in der Konzernzentrale gilt Vergleichbares, was den Konzern finanziell mit mindestens 240 Mio. Euro pro Jahr belastet. Die Anzahl von Projektgruppen im Konzern geht in die Hunderte. Die Situation für die operativen Bereiche wurde dadurch jedoch nicht einfacher und besser, sondern eher schwieriger – insbesondere, wenn Personal aus den operativen Bereichen für Projekt- und Beratungsarbeit abgezogen wurde.

Im Konzernvorstand gibt es niemanden mit direkter operativer Verantwortung. Immer wenn es schwierig wird, werden Personen in den Gesellschaften ausgetauscht, beispielsweise bei DB Cargo AG in den letzten 20 Jahren fast 30 Vorstände und bei der DB Netz AG 32 Vorstände.



Keine Lösung ist es daher, nur die Anzahl der Mitglieder im Konzernvorstand zu erhöhen oder Personen auszutauschen. Es bedarf tiefgreifender struktureller Maßnahmen.

Trennung von Netz und Betrieb löst keine Probleme, sondern vergrößert sie

Immer wieder wird in diesem Zusammenhang die angeblich nötige Trennung von Netz und Betrieb in die Diskussion eingebracht. Interessant ist, dass diejenigen Vertreter/innen von NE-Bahnen, die diese Diskussion forcieren, oft ausländische Bahnunternehmen (Mutterkonzerne) repräsentieren, die in ihren Heimatländern selbst integrierte Strukturen besitzen und verteidigen. Ein Teil der Probleme des Eisenbahnsystems in Deutschland ist jedoch auf eine heute schon zu starke Trennung und zu viele Schnittstellen zurückzuführen. Schaut man sich die Eisenbahnlandkarte an, zeigt sich, dass integrierte Bahnstrukturen oftmals die wesentlich besseren Ergebnisse auch in Punkto Pünktlichkeit und Qualität erbringen. Wir haben also nicht zu wenig, sondern zu viel Trennung. Internationale Erfahrungen bestätigen dies. In der Schweiz oder Österreich werden in integrierten Strukturen gute Leistungen erbracht. In Frankreich hat man nach leidvollen Erfahrungen einer Trennung den Weg zurück in integrierte Strukturen gewählt.

Verfechter der „Trennung von Netz und Betrieb“ haben zudem oft nur die DB AG im Blick. Sie übersehen, dass es neben der DB AG in Deutschland noch über 30 Eisenbahnunternehmen gibt, die ebenfalls integrierte Unternehmen von Infrastruktur und Betrieb darstellen. Viele würden bei einer Trennung vor dem Aus stehen.

Verkauf DB Schenker Logistik und DB Arriva

In der Diskussion ist, dass sich die DB AG (zumindest teilweise) von ihren Töchtern DB Schenker Logistik sowie DB Arriva trennen und sich auf ihr „Kerngeschäft“ konzentrieren sollte. Dadurch seien sowohl finanzielle als auch Qualitätsprobleme unter Kontrolle zu bringen.

Dieser Sichtweise kann sich die EVG nicht anschließen. DB Arriva würde nach einem Verkauf mit hoher Wahrscheinlichkeit in den Nahverkehrswettbewerb in Deutschland einsteigen. Eine Veräußerung würde kurzfristige finanzielle Einmaleffekte bringen – ihnen stünden mittelfristig Verschlechterungen im SPNV-Wettbewerb sowie sinkende Gewinne und damit ein schlechteres EBIT des Konzerns entgegen. Anstelle eines Verkaufs sollte DB Schenker Logistik enger mit DB Cargo verzahnt werden, um mit einem Gesamtkonzept Systemvorteile mit Bezug auf die „letzte Meile“ zu schaffen und zu nutzen.



Konzernstruktur

Richtig ist, dass der Konzern in den bestehenden Strukturen nicht zukunftsfähig ist. 25 Jahre nach der Bahnreform ist es an der Zeit, grundlegend über die Fehlentwicklung von Strukturen im Bahnkonzern nachzudenken, damit dieses Unternehmen die Herausforderungen der Zukunft bewältigen kann.

Hierbei bedarf es auch in der bestehenden Konzernstruktur klarer Entscheidungen, welche Aufgaben der Konzern und die einzelnen Unternehmen wahrnehmen sollen. Mit dem Programm „Zukunft Bahn“ hat die Durchmischung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten drastisch zugenommen. Dies muss unbedingt wieder in geordnete Bahnen gelenkt werden.

Es ist nicht unsere Aufgabe, Unternehmensstrukturen vorzugeben, dennoch fordern wir eine Kurskorrektur. Dabei gelten für uns folgende Prämissen:

- **Klare, schlanke Strukturen mit wieder mehr Verantwortung in den operativen Bereichen; Abbau von Hierarchieebenen.**
- **Abbau der nicht mehr beherrschbaren und vor allem Kapazitäten bindenden Projekt- und Prozessvielfalt; Fokussierung auf das operative Geschäft; massive Reduzierung externer Beratungsleistungen.**
- **Ausrichtung der Geschäftsfeldplanung und -steuerung am operativ Notwendigen - statt vornehmlich an übersteigerten EBIT-Planvorgaben des Konzerns.**
- **Schaffung von organisatorischen Strukturen im Konzern, die das Silodenken der Geschäftsfelder reduzieren; Nutzung der vorhandenen Synergieeffekte im integrierten Konzernverbund.**
- **Implementierung einer geschäftsfeldübergreifenden, mit den Arbeitnehmervertretungen abgestimmten Personalplanung zur Stärkung des operativen Betriebs.**

Strukturelle Veränderungen im Nahverkehr: Ausschreibungen im SPNV

Im Zuge der Bahnreform wurden die Länder ab 1996 zuständig für den in ihren Ländern fahrenden SPNV. Grundsätzlich war das eine richtige Entscheidung. Denn seit 1996 hat sich der SPNV-Markt in Deutschland zu einem der attraktivsten in ganz Europa entwickelt. Das Zugangebot haben um 40 % und die Reisendenzahlen um etwa 80 % zugelegt. Positiv können wir an dieser Stelle auch bemerken: Nachdem lange Zeit in „strukturschwachen Regionen“



Strecken stillgelegt und Gleisanlagen abgebaut wurden, beginnt sich dies in letzter Zeit umzukehren.

Mit der jüngsten Reform des Regionalisierungsgesetzes haben Bund und Länder indes die Chance auf die klimapolitisch gebotene Verdoppelung der Fahrgastzahlen vertan. Insbesondere seien hier zwei Fehler erwähnt: die Verteilung der Mittel auf die Bundesländer (gerade in Ostdeutschland gibt es mindestens zeitweise deutliche Kürzungen) sowie die zu geringe Höhe und Dynamisierung von 1,8 % der Mittel gerade auch im Hinblick auf Personalkosten und Trassenpreise. In der Debatte um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Bundesverkehrsministerium konsequent alle Ausbauprojekte, die reine SPNV-Strecken betrafen, gestrichen, um sie den Bundesländern zu überlassen.

Trotz dieser Punkte stehen die Länder nun auch in der Pflicht, diese Mittel dem Zweck entsprechend zu verwenden und die positive Entwicklung des SPNV fortzuschreiben. Denn leider wird ein zunehmender Teil der Gelder gar nicht ausgegeben sondern „angespart“ für künftige Projekte oder für andere Zwecke als den SPNV verwendet.

Die gelegentlich vertretene Meinung, es gebe keinen Wettbewerb auf der Schiene, lässt sich durch einen Blick auf den SPNV leicht entkräften: Der Marktanteil der nicht-bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) beträgt zurzeit ca. 40 %. Dies ist auch dadurch begünstigt worden, dass die Aufgabenträger ausgeschriebene Strecken auf Basis der finanziell günstigsten Angebote vergeben. Unternehmen mit schlankeren Kostenstrukturen als DB Regio waren dadurch lange Zeit klar bevorteilt. Im Klartext ist dieser Wettbewerb über die Lohnkosten und damit zu Lasten der Beschäftigten geführt worden. Es ist ein langfristiges tarif- und verkehrspolitisches Projekt der EVG, die Beschäftigten in diesem Wettbewerb zu schützen und abzusichern.

Wir sehen hier aber noch weitere kritische Punkte:

Neue unseriöse Geschäftsmodelle: Viele NE-Bahnen weisen inzwischen Entgeltstrukturen und Sozialstandards auf, die denen der DB in nichts nachstehen bzw. sie sogar übertreffen. Solange die Aufgabenträger jedoch weiter die Kosten als Hauptkriterium heranziehen, ist dies eine Einladung an die Unternehmen, neue unseriöse Geschäftsmodelle zu Lasten der Beschäftigten zu entwickeln. So hat es bereits erste Ausschreibungsgewinner gegeben, die über kein eigenes Personal verfügten und so „freihändig“ Personalkosten kalkulieren konnten. Personal wird dann entweder zu fragwürdigen Löhnen eingestellt oder über Leiharbeitsfirmen akquiriert; eine eigene Ausbildung im Unternehmen erfolgt nicht. Das können und wollen wir nicht akzeptieren. Die Unternehmen der SPNV-Branche und ihre Beschäftigten



müssen vor solcherart Dumping-Konkurrenz geschützt werden. Hier sind die Aufgabenträger gefordert, dies über entsprechende Ausschreibungsbedingungen sicherzustellen.

Struktur der Aufgabenträger: Derzeit kümmern sich bundesweit 27 Aufgabenträger um die Bestellung des SPNV (allein in Sachsen z. B. arbeiten fünf Aufgabenträger, und dies relativ unkoordiniert nebeneinander). Das heißt leider auch: Es existieren nahezu 27 verschiedene SPNV-Philosophien. Die Folge ist ein Flickenteppich unterschiedlicher Ausschreibungskonzepte mit negativen Folgen für Reisende und Beschäftigte. Den Kundinnen und Kunden werden zusätzlich komplizierte Tarifsysteme und unterschiedliche Vertriebswege zugemutet. Fahrpläne werden unzureichend koordiniert und Reiseketten unterbrochen, weil – um Pönalen zu vermeiden – Anschlüsse bei Verspätungen nicht abgewartet werden, um Pönalen zu vermeiden. Die rechtlichen Möglichkeiten zum Personalübergang bei einem Betreiberwechsel werden nicht einheitlich angewendet.

Mangelnde Koordination: Synergien werden zu wenig genutzt; es gibt Doppelarbeit von verschiedenen Aufgabenträgern, z. T. sogar in benachbarten oder sich überlappenden Netzen. Besonders eklatant und kostenträchtig ist dies bei den Fahrzeugen, die oft nicht miteinander einsetzbar sind. Dadurch wird der SPNV teurer als notwendig und unflexibel bei Engpässen.

Bund, Länder, Kommunen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) sind daher gefordert, verbindliche Standards zu entwickeln.

Ziel einer guten Eisenbahnpolitik muss sein, einen Wettbewerb um die besten Konzepte zu entfachen, um einen guten, pünktlichen, für die Kundinnen und Kunden attraktiven SPNV zu garantieren.

Dazu gehören auch gute Arbeitsbedingungen. Durch eine Reihe von gesetzgeberischen Akten auf europäischer und Bundes-Ebene (die zum Teil durch massiven Druck der EVG zustande gekommen sind) sowie durch tarifpolitische Maßnahmen besteht heute die Möglichkeit, die Beschäftigten in diesem Wettbewerb abzusichern. Diese Möglichkeiten (beispielsweise die „Soll“-Regelung im Wettbewerbsrecht (GWB)) müssen nun aber auch angewendet werden.

Darüber hinaus sind manche Aufgabenträger in den letzten Jahren dazu übergegangen, ihre Ausschreibungen schrittweise weiter aufzufächern - beispielsweise indem sie den Vertrieb sowie die Instandhaltung des rollenden Materials separat zum eigentlichen Verkehrsvertrag ausschreiben. Dies muss beendet werden, da hier Schnittstellen geschaffen werden, die zu Lasten der Qualität gehen und damit diametral dem Wunsch der Reisenden nach einem



zuverlässigen, pünktlichen Verkehr entgegenstehen.

Die EVG fordert:

- **Einen Wettbewerb um die besten Angebote im SPNV (und nicht die billigsten).**
- **Den Stopp der Segmentierung des SPNV.**
- **Langfristig eine stärkere Vereinheitlichung der Ausschreibungskonzepte.**
- **Eine einheitliche, am Schutz der Beschäftigten orientierte Anwendung der Regelungen zum Personalübergang.**
- **Verpflichtende Vorgaben zur Ausbildung des eigenen Personals in den Ausschreibungen.**

So können auch die Aufgabenträger ihren Beitrag dafür leisten, dass Eisenbahnberufe weiter nachgefragt werden und der Fachkräftemangel beseitigt wird.

Wettbewerbsstruktur im SGV

In der Güterverkehrsbranche ist das Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, klar verfehlt worden. Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr liegt bei 18,6 % (Stand 2017) und ist damit seit 1995 (16,4 %) nur geringfügig gestiegen. Zwar hat der Gütertransport auf der Schiene in absoluten Zahlen seit 1994 deutlich zugenommen – aber auch der Lkw-Verkehr ist in diesem Zeitraum gewachsen.

Ursächlich dafür sind aus Sicht der EVG vor allem zwei Faktoren: Zum einen die verzerrten Wettbewerbsbedingungen. Die Schiene wird mit Kostenfaktoren belastet (Trassenpreise, Stromsteuer, EEG-Umlage), von denen andere Verkehrsträger befreit sind. So wird sie daran gehindert, ihre Vorteile auszuspielen. Denn im Güterverkehr herrscht Marktwirtschaft pur: Die Verloader suchen sich den Anbieter aus, der ihnen den attraktivsten Preis macht. Mit der (von der EVG geforderten und nunmehr durchgesetzten) Halbierung der Trassenpreise gibt es für die EVUs im Güterverkehr nun endlich die erste Entlastung, die aber zeitlich verstetigt werden muss.

Der zweite Faktor ist aber die Schwäche der größten Güterbahn in Deutschland, DB Cargo AG. Im Gegensatz zu anderen EVUs hat es das Unternehmen nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 über Jahre hinweg nicht vermocht, eine Strategie zu entwickeln, um mehr Aufträge zu akquirieren und somit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Beispielhaft zeigt sich dies



am Programm „Zukunft Bahn“ (ZuBa), mit dem 2016 DB-konzernweit Kundenzufriedenheit und Qualität bei gleichzeitigem Abbau von mehr als 3.000 Arbeitsplätzen allein im SGV gesteigert werden sollten. Doch ZuBa ist bei der DB Cargo AG gescheitert. Die Veränderungen innerhalb der Produktion haben nicht zu einer Verbesserung der Produktivität und Qualität bei der DB Cargo AG geführt. Im Gegenteil: Die Kundenzufriedenheit ist 2018 im Vergleich zu 2017 erneut gesunken und die Zahl der gefahrenen Züge geht weiterhin kontinuierlich von Jahr zu Jahr zurück. Die fatale Folge: Der Marktanteil der DB Cargo AG ist seit der Einführung von ZuBa noch weiter zurückgegangen und liegt aktuell nur noch bei knapp über 50 %, bei gleichzeitig steigendem SGV-Marktvolumen.

Erst in den letzten ein bis zwei Jahren und nachdem die EVG mit ihren Betriebsräten massiven Druck ausgeübt hat, ist allmählich ein Umsteuern zu erkennen. Wachstum statt Stagnation lautet die Devise. Dass mehr Personal eingestellt und zusätzliche Triebfahrzeuge sowie Güterwaggons beschafft werden, ist der richtige Weg.

Um wirklich wettbewerbsfähig zu werden, braucht der Schienengüterverkehr Innovationen. Dabei geht es sowohl um technische Innovationen (z. B. bei den Güterwagen) als auch um ganzheitliche logistische Konzepte. Nur mit einem ganzheitlichen Ansatz sind Kunden für das System Schiene zurückzugewinnen. Dabei sind alle Marktteilnehmer/innen gefordert. Der Schienengüterverkehr könnte damit zu einem Lösungsanbieter auch für schwierige logistische Probleme werden. Ein beispielhafter Ansatz dafür ist z. B. die Green City Logistics, die in hochbelasteten Innenstädten durch den Einsatz von Bahnverkehren und elektrischen Lieferfahrzeugen eine Lösung für viel diskutierte Immissionsprobleme in Ballungszentren darstellen könnte. Insgesamt müssen die Verkehre im Güterverkehr (Einzelwagen, Ganzzüge, Kombiniertes Verkehr) deutlich besser miteinander verzahnt werden, um die Leistung für den Kunden zu optimieren.

Besondere Bedeutung für den SGV haben die Zugangsmöglichkeiten zum System Schiene. Für eine Ausweitung von Bahnverkehren muss der Rückbau von Güterverkehrsstellen aufhören und die Gleisanschlussförderung komplett neu aufgestellt werden. Die heutige Gleisanschlussförderung wird von den verladenden Unternehmen als zu kompliziert und als zu langsam wahrgenommen. Die für die Förderung notwendigen Garantiemengen über viele Jahre sind in der volatilen Wirtschaftswelt nicht mehr zeitgemäß und hindern viele Unternehmen daran, sich mit einem eigenen Gleisanschluss zu beschäftigen.



Die EVG fordert:

- **Die DB Cargo AG muss den eingeschlagenen Weg verstetigen; sie muss Korrekturen am Produktionssystem vornehmen, um bessere Pünktlichkeit und Qualität zu erreichen, und ein eigenes unternehmerisches Konzept für mehr Güterverkehr auf der Schiene entwickeln. Hierzu gehören u. a. logistische Gesamtlösungen für eine Green-City-Logistik, neue strategische Ansätze für den Kombinierten Verkehr sowie eine Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenverkehrs.**
- **Die nicht-bundeseigenen EVUs müssen ebenfalls innovative Konzepte entwickeln und umsetzen.**
- **Die Politik muss alles tun, damit die Rahmenbedingungen für den SGV europaweit endlich verbessert werden. Die angesprochene Trassenpreissenkung war ein wichtiger erster Schritt, der aber über die bisher vorgesehene 5-Jahres-Frist hinaus dauerhaft beibehalten werden sollte.**
- **Die Investitionen des Bundes für das Schienennetz müssen wieder stärker den Kapazitäts- und Qualitätsbedarf des SGV berücksichtigen.**
- **Die Förderung des Gleisanschlussverkehrs muss verbessert werden.**
- **Die europaweite Einführung der automatischen Kupplung muss endlich wieder vorangetrieben werden.**

Forschung und Entwicklung

Die Branche investiert auch zu wenig in Forschung und Entwicklung und wird hier zunehmend von anderen Verkehrsträgern abgehängt. Schätzungen zufolge investiert die Automobilindustrie (bezogen auf den Umsatz) 8-mal mehr Geld in die Zukunftsfähigkeit als die Schiene.

Die EVG fordert:

- **Eine gemeinsame Investitionsstrategie von Eisenbahnunternehmen, Bahnindustrie und Bund.**
- **Schnellstmögliche Einrichtung des im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehenen Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ nebst entsprechender Berücksichtigung im Bundeshaushalt.**



Chancen der Digitalisierung sinnvoll nutzen

Generell muss die Mobilität ohne - oder ohne eigenes - Auto umfassend weiterentwickelt werden: einerseits, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen; andererseits, um Menschen, die nicht selbst Auto fahren können (aus finanziellen, gesundheitlichen oder Altersgründen) oder dies schlichtweg nicht wollen, eine gleichberechtigte Mobilität zu ermöglichen.

Die Digitalisierung verspricht neue Möglichkeiten, um die Dienstleistungen von Bahn, Bus und anderen Anbietern besser zu vernetzen und insbesondere in Relationen oder Bereichen mit geringer Verkehrsdichte neue, bedarfsorientierte Angebote zu entwickeln.

Dabei ist jedoch wichtig, dass diese neuen Angebote in das bestehende Bahn- und ÖPNV-Angebot integriert werden und dieses sinnvoll ergänzen. Eine Kannibalisierung von Verkehrsdiensten, die auf Daseinsvorsorge und flächendeckende Bedienung ausgerichtet sind und durch tarifgebundene Unternehmen erbracht werden, wäre weder im Sinne der Kunden noch der Beschäftigten und muss in jedem Falle verhindert werden.

Die neuen Möglichkeiten sollten genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlusssicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen. Dies sollte weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden, profitorientierten (Plattform-) Unternehmen überlassen werden. Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass neue Hürden eingeführt werden und Reisen ohne Auto vom Besitz eines Mobiltelefons, Internetzugangs oder einer Kreditkarte abhängig gemacht werden!

Es muss weiterhin die Möglichkeit geben, gegen Bargeld spontan zu günstigen Preisen und flexibel mit dem Öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein – und dies, ohne dass Mobilitätsdaten erfasst bzw. gespeichert werden.

Die Verkehrsunternehmen sollten gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiterentwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang lehnen wir separate Ausschreibungen des Vertriebs grundsätzlich ab.



3. Rahmenbedingungen

Koalitionsvertrag 2018

Der Koalitionsvertrag zeigt deutlich die Bereitschaft der Politik, das System Schiene voranzubringen. Als Ziel ist dort festgeschrieben, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln und die Gütermengen auf der Schiene zu erhöhen. Aber es kommt auf die konkrete Umsetzung und ausreichende Finanzierung der dafür notwendigen Maßnahmen an. Die Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr ist ein erster wichtiger Schritt für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Die Umsetzung der weiteren konkreten Maßnahmen des Koalitionsvertrags muss schnellstmöglich folgen und insbesondere im Bundeshaushalt hinterlegt werden: Beispielsweise Schaffung eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge, Elektrifizierung von 70 % des Netzes bis 2025, Umsetzung des „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramms, Digitalisierung der Schiene durch Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Positiv ist, dass Ende 2018 29 Schienenprojekte des „potentiellen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in den „vordringlichen Bedarf“ und damit in die höchste Dringlichkeit hochgestuft worden sind. Darin enthalten sind auch die Ausbautvorhaben von sechs Eisenbahnknoten sowie das 740-Meter-Netz, wodurch wichtige Netzkapazitätserweiterungen erzielt werden können. Umso wichtiger ist es auch hier, die Finanzierung und zügige Umsetzung sicherzustellen.

Das Verkehrsministerium hat dem BVWP eine Steigerung des Schienengüterverkehrs um rund 40 % zu Grunde gelegt. Klimapolitisch reicht das bei Weitem nicht aus. Es ist fraglich, ob selbst dieses unzureichende Ziel mit den bisher geplanten Maßnahmen erreicht werden kann.

Die „Förderung der Schiene“ wird als politisches Ziel schon seit langem gerne und oft beschworen. Die Praxis sieht dann oft anders aus. Laut Berechnungen der Allianz pro Schiene stiegen die Verkehrswegeinvestitionen in den letzten zwei Jahren bei der Schiene um etwa 4 %, bei der Straße jedoch um etwa 45 %. Wir sind aber nunmehr an einem Punkt angekommen, an dem sich ein solches schlichtes „Weitermachen“ in der Verkehrspolitik verbietet.

Die Schiene muss politisch endlich Vorrang vor der Straße bekommen – mit den entsprechenden Haushaltsentscheidungen pro Schiene.



Intermodaler Wettbewerb

Die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zu Lasten der Schiene stellen ein Entwicklungshemmnis dar, besonders – aber nicht nur – im Güterverkehr. Damit die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern eine bessere Wettbewerbsposition erlangen kann, sind weitere Maßnahmen des Bundes notwendig.

Die EVG fordert:

- **Ein Abrücken von der bisherigen Finanzierungslogik „Straße finanziert Straße“ bzw. „Schiene finanziert Schiene“ hin zu „Verkehr finanziert Verkehr“.**
- **Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen sowie auch auf Fahrzeuge unterhalb von 7,5 Tonnen. Bei den künftigen Mauthöhen müssen zudem die anfallenden Umweltkosten viel stärker berücksichtigt werden.**
- **Das Absenken der Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr.**
- **Ein Ende der Mautbefreiung für Fernbusse.**
- **Die Abschaffung der Stromsteuer im Schienenverkehr.**
- **Die Streichung oder drastische Reduzierung der EEG-Umlage für den Schienenverkehr.**
- **Anreize für die verladenden Unternehmen zu schaffen, die sie zur Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene veranlassen.**
- **Die Förderung des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr.**
- **Bei Rückbau von Schieneninfrastrukturflächen sind Ersatzflächen an anderen Stellen in dem Bundesland zu schaffen, in dem der Rückbau erfolgt.**

„Zukunftsbündnis Schiene“ (ZBS)

Mit dem „Zukunftsbündnis Schiene“ (ZBS) wird die Förderung des Schienenverkehrs endlich umfassend und systematisch angegangen. Das begrüßen wir ausdrücklich und engagieren uns dabei sehr für das ambitionierte Vorhaben, bis März 2019 die dringendsten Maßnahmen zu identifizieren, damit diese bereits im Bundeshaushalt 2020 berücksichtigt werden können. Positiv ist zudem, dass die konkrete Planung des Deutschland-Takts Teil des ZBS ist. Denn es ist wichtig, ihn jetzt konkret zu planen und die Infrastruktur dafür entsprechend gezielt



auszubauen. Auch hier fehlt es jedoch noch an der Hinterlegung der benötigten Finanzmittel.

„Nationale Plattform Mobilität“ (NPM)

Für eine abschließende Bewertung ist es noch zu früh, dennoch müssen wir zum jetzigen Zeitpunkt bereits deutliche Kritik an der Arbeit der „Nationalen Plattform Mobilität“ (NPM) üben: Die Debatte ist sehr automobilorientiert. Es ist aber eine Illusion zu glauben, dass der Straßen- und Luftverkehr durch Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien künftig so aufrechterhalten werden kann wie bisher.

Für qualifiziertes Personal braucht es die richtigen Rahmenbedingungen

Die Liberalisierung auf der Schiene führte auch zu einer Liberalisierung des Arbeitsmarktes. Heute gibt es weit mehr als 100 Unternehmen, die Triebfahrzeugführer/innen und anderes Eisenbahnpersonal verleihen. Es existieren immer mehr Firmen, die Geld mit der Ausbildung der Fahrpersonale verdienen, jedoch keine qualitativ hochwertige Leistung erbringen. Die Folge ist ein stetiger Anstieg bei den Signalverfehlungen und eine hohe Fluktuation.

Die Digitalisierung mit ihrer hohen Komplexität bringt entsprechende Anforderungen an die Ausbildung mit sich, nicht nur bei Triebfahrzeugführer/innen und Fahrdienstleiter/innen. Fast alle Eisenbahnbeschäftigte tragen eine hohe Verantwortung. Nur durch umfassende und fundierte Ausbildung für alle diese Tätigkeiten können Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kundenfreundlichkeit des Schienenverkehrs erreicht werden

Die EVG fordert:

- **Es muss bei der grundsätzlichen Ausbildungsform von drei Jahren in allen eisenbahnspezifischen Berufen bleiben.**
- **Die sog. Funktionsausbildungen müssen mindestens 12 Monate dauern und in verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsverordnungen inklusive Rahmenlehrplänen gegossen werden.**
- **Im Bereich der Prüfungen sollte diese ausschließlich von neutralen, zertifizierten Stellen abgenommen werden.**
- **Für eine effektive Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten bei den Triebfahrzeugführer/innen brauchen wir die Einführung einer digitalen Fahrerkarte. Die Kontrolle muss dem EBA übertragen werden, analog der Rolle des Kraftfahrbundesamtes. Dafür braucht es auch beim EBA ausreichendes und dafür qualifiziertes Personal.**



Fazit

Aus Sicht der EVG weist die aktuelle Krise des Schienenverkehrs weit über den Tag hinaus. Ein noch weiteres Abdriften des Schienenverkehrs muss verhindert werden, damit die Mobilität in Deutschland nicht gefährdet wird. Wir haben in diesem Papier die wesentlichen Schwachpunkte benannt, aber auch Perspektiven und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Derzeit haben alle beteiligten Akteure lange Aufgabenlisten abzuarbeiten: Die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen, die Bahnindustrie, die Aufgabenträger. Allen voran aber der Bund und die heute handelnden Politiker/innen.

Die Fahrverbote für Diesel-Pkw und die Diskussionen um einen kostenlosen ÖPNV sind deutliche Indikatoren: Eine Verkehrspolitik nach dem Motto der vergangenen Jahrzehnte, in den Sonntagsreden die Schiene zu loben, von Montag bis Freitag aber faktisch die Straße zu fördern, wird nicht mehr funktionieren.

Die Politik hat es in der Hand, als Eigentümer nicht nur die DB AG als das größte Eisenbahnunternehmen in Deutschland wieder auf richtigen Kurs zu bringen – sondern auch die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Schiene ihre Vorteile in einem fairen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern endlich ausspielen kann.

Alle Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme der Verkehrsströme aus, insbesondere im Güterverkehr. Wenn wir den Verkehrskollaps vermeiden wollen, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen, dann geht das nur mit mehr Schienenverkehr. Dafür zu sorgen, ist das Gebot der Stunde.

Die EVG ist überzeugt: Mehr Schienenverkehr ist möglich.

Und: Ein besserer Schienenverkehr ist möglich.