



- Kurzfassung -

Mehr Bahn für die Menschen

Künftige Anforderungen an das System Schiene –

Positionspapier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Das System Schiene in Deutschland ist in keinem guten Zustand. Die mangelnde Qualität des Dienstleistungsangebots auf der Schiene verärgert die Reisenden und empört die Öffentlichkeit - und auch die Beschäftigten leiden darunter. Die EVG sagt ganz klar: Das geht anders!

Derzeit sind die Chancen für die Schiene so gut wie lange nicht. Diese müssen dringend erkannt und genutzt werden. Im aktuellen Koalitionsvertrag gibt es eine Reihe positiver Elemente:

- Mit dem "Schienenpakt" sollen 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 erhöht werden.
- Und mit der Berufung eines "Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr" wird der Schiene ein neuer Stellenwert eingeräumt.

Die Ursachen für die schlechte Verfassung des Eisenbahnsystems in Deutschland sind vielschichtig und haben sich über Jahre zu dem heutigen Zustand summiert.

1. Kapazitätsprobleme

1.1. In der Infrastruktur: Sie ist zurückgebaut und seit Beginn der Bahnreform nicht ausreichend finanziert worden. Die Folge: eine überalterte, störanfällige Infrastruktur, die mehr als ausgelastet ist, die Jahr für Jahr weiter altert und deren Instandhaltung immer teurer wird.



Die EVG fordert:

- **Die Politik muss endlich beschreiben, welchen Zielzustand der Eisenbahninfrastruktur sie erreichen will und bis wann.**
- **Der Rückbau von Infrastruktur muss gestoppt werden. Derzeit betrieblich nicht benötigtes Bahngelände muss für künftiges Verkehrswachstum gesichert werden.**
- **Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) muss so dotiert werden, dass bereits 2020 der "Turnaround" hin zu einer Verjüngung und geringeren Störanfälligkeit der Infrastruktur erreicht werden kann.**
- **Baustellen müssen nutzer- und kapazitätsfreundlich geplant werden – so, dass sie möglichst geringen Einfluss auf den laufenden Betrieb haben.**

Um das System Schiene wieder in einen soliden Zustand zu bringen und die im Koalitionsvertrag vorgegebenen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene realisieren zu können, sind bis 2030 durchschnittlich fast 10 Mrd. Euro im Jahr erforderlich.

1.2. Bei Fahrzeugen: Es fehlt an einer branchenbezogenen Fahrzeugstrategie. In den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde zu sehr gespart, zu geringe Reserven geplant, vorschnell verschrottet. Oder es wurde seitens der Bahnindustrie zu spät bzw. in mangelnder Qualität geliefert.

Die EVG fordert:

- **Es muss eine innovative branchenbezogene Fahrzeugstrategie entwickelt werden, mit der leistungsfähige Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können.**
- **Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen stärker als bisher Instandhaltungskapazitäten vorhalten und in rollendes Material investieren.**
- **Ein ganzheitliches Werkekonzzept muss sowohl die schwere als auch die betriebsnahe Instandhaltung umfassen.**
- **Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollten die Aufgabenträger gemeinsam mit den EVU und der Bahnindustrie eine kompatible Fahrzeugstrategie entwickeln und in den Ausschreibungsbedingungen eine größere Anzahl von Triebfahrzeugen sowie Wagen vorsehen.**



1.3 Beim Personal: Die Schraube ist völlig überdreht worden. Personal wurde nur als Kostenfaktor gesehen, Ausbildung und Qualifizierung wurden vernachlässigt, die demografische Herausforderung unterschätzt.

Die EVG fordert:

- **Eine Abkehr von der budgetierten hin zu einer langfristigen Personalplanung.**
- **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.**
- **Attraktivere Arbeitsbedingungen: verlässliche Dienstpläne, Abbau von Überstunden; eine Bezahlung, die der hohen Verantwortung, der Qualifikation und der Belastung durch Schichtdienst angemessen ist.**
- **Der Qualifizierungsbedarf für den digitalisierten Schienenverkehr muss systematisch analysiert und abgedeckt werden.**

2. Strukturprobleme

Deutsche Bahn AG: Mit der Bahnreform wurden schlankere und effektivere Unternehmensstrukturen versprochen. Das Gegenteil ist jedoch eingetreten. Heute arbeiten so wenig Beschäftigte wie noch nie direkt am Produkt. Dafür hat die Zahl der Berater enorm zugenommen; im Konzernvorstand gibt es keine operative Verantwortung mehr. In diesen Strukturen ist der Konzern nicht zukunftsfähig. Für die Weiterentwicklung der Konzernstruktur 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 Kapazitäten bindenden Projektvielfalt.**
- **Ausrichtung der Geschäftsfeldplanung und -steuerung am operativ Notwendigen.**
- **Organisatorische Strukturen, die das Silodenken der Geschäftsfelder reduzieren.**



Eine Trennung von Netz und Betrieb, wie oft gefordert, ist keine Lösung, im Gegenteil: Ein Teil der Probleme des Eisenbahnsystems in Deutschland ist auf eine heute schon zu starke Trennung und zu viele Schnittstellen zurückzuführen. Wir haben nicht zu wenig, sondern zu viel Trennung. Zu kurz gesprungen wäre der Verkauf von DB Schenker Logistik und DB Arriva. Eine Veräußerung würde nur kurzfristige finanzielle Einmaleffekte bringen.

Ausschreibungen im SPNV: Seit 1996 sind die Länder zuständig für den SPNV. Grundsätzlich war das eine richtige Entscheidung, wie die Zuwächse bei Zugverbindungen und Reisenden zeigen. Aber: Solange die Aufgabenträger die Kosten als Hauptkriterium bei ihren Vergabeentscheidungen heranziehen, ist dies eine Einladung an die Unternehmen, neue, unseriöse Geschäftsmodelle zu Lasten der Beschäftigten zu entwickeln. Und: Es gibt bundesweit 27 Aufgabenträger, aber keine klare Linie - jeder Aufgabenträger verfolgt sein eigenes Konzept.

Die EVG fordert:

- **Einen Wettbewerb um die besten und nicht der billigsten Angebote im SPNV.**
- **Den Stopp der Segmentierung des SPNV.**
- **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.**

Schienengüterverkehr: Besonders der SGV leidet unter verzerrten Wettbewerbsbedingungen. Die Schiene wird mit Kostenfaktoren belastet (Trassenpreise, Stromsteuer, EEG-Umlage), von denen andere Verkehrsträger befreit sind. So wird der SGV daran gehindert, seine Vorteile auszuspielen. Dabei fehlt es aber auch an innovativen Konzepten der EVUs. Mit der (von der EVG geforderten und nunmehr durchgesetzten) Halbierung der Trassenpreise gibt es für die EVUs im Schienengüterverkehr nun endlich die erste Entlastung, die aber zeitlich verstetigt werden muss. Und: Die größte Güterbahn in Deutschland, DB Cargo AG, hat es über Jahre hinweg nicht vermocht, eine Strategie zu entwickeln, um mehr Aufträge zu akquirieren und somit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. 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.



Die EVG fordert:

- **Die gesamte Schienengüterverkehrsbranche muss innovative Konzepte für mehr Güterverkehr auf der Schiene entwickeln und umsetzen.**
- **Die DB Cargo AG muss eine bessere Pünktlichkeit und Qualität erreichen.**
- **Die Politik muss die Rahmenbedingungen für den SGV deutlich verbessern.**
- **Die Förderung des Gleisanschlussverkehrs muss verbessert werden.**

3. Politische Rahmenbedingungen:

Koalitionsvertrag 2018: Er zeigt die Bereitschaft, das System Schiene voranzubringen. Aber es kommt auf die konkrete Umsetzung und ausreichende Finanzierung der dafür notwendigen Maßnahmen an. Sie müssen schnellstmöglich im Bundeshaushalt hinterlegt werden: z. B. 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): Ende 2018 sind 29 Schienenprojekte des "potentiellen Bedarfs" in den "vordringlichen Bedarf" hochgestuft worden. Auch hier müssen die Finanzierung und zügige Umsetzung sichergestellt werden.

Intermodaler Wettbewerb: 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 auf Fahrzeuge unterhalb 7,5 Tonnen.**
- **Das Absenken der Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr.**
- **Ein Ende der Mautbefreiung für Fernbusse.**
- **Die Abschaffung der Stromsteuer und die Streichung bzw. drastische Reduzierung der EEG-Umlage im Schienenverkehr.**



"Zukunftsbündnis Schiene" (ZBS): Damit wird die Förderung des Schienenverkehrs endlich umfassend und systematisch angegangen. Das begrüßen wir ausdrücklich. Die dringendsten Maßnahmen müssen bereits im Bundeshaushalt 2020 berücksichtigt werden.

Qualifizierung: 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 inkl. Rahmenlehrplänen gegossen werden.**
- **Prüfungen sollten ausschließlich von neutralen, zertifizierten Stellen abgenommen werden.**
- **Für eine effektive Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten bei den Triebfahrzeugführer/innen brauchen wir die digitale Fahrerkarte. Die Kontrolle muss dem EBA übertragen werden.**

Fazit

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

Ein guter Schienenverkehr ist unabdingbar, um die Mobilität in Deutschland zu erhalten. Das ist möglich! Wir fordern Politik, Unternehmen und Aufgabenträger auf: Stellt die Signale endlich richtig und schafft mehr Bahn für die Menschen!