

Netz und Betrieb gehören zusammen: Für eine integrierte Deutsche Bahn

Die Bundeskonferenz hat beschlossen:

In Kürze findet die nächste Bundestagswahl statt. Wir setzen alles daran, die Zukunft der Deutschen Bahn als integriertes Unternehmen mit Schienennetz und Bahnbetrieb politisch zu sichern. Doch die Zerschlagungsbefürworter:innen in der Politik und den einschlägigen Organen der neoliberalen Wettbewerbslobby werden – schon wieder – lauter.

Nur weil wir die drohende Trennung von Netz und Betrieb in der aktuellen Wahlperiode erfolgreich abwenden konnten und die Deutsche Bahn als integriertes Unternehmen fortbesteht, heißt das leider nicht, dass die nächste Bundesregierung diesen Weg auch fortsetzt. Unser Auftrag lautet deshalb: den politischen Akteuren klarzumachen, dass eine Zerschlagung die Eisenbahn in Deutschland auf Jahre hinaus lähmen würde – mit allen negativen Konsequenzen für die deutsche Wirtschaft, die Verkehrswende und die Beschäftigten.

Für uns ist klar:

Die Deutsche Bahn ist Garant für Gute Arbeit und Rückgrat einer klimagerechten Verkehrswende. Sie muss als integriertes Unternehmen erhalten bleiben und zukunftsfest gemacht werden.

Wer die Trennung fordert, will vom eigentlichen Kern des Problems ablenken: dass das System Schiene aufgrund von jahrzehntelanger Unterfinanzierung durch die Politik in einem schlechten Zustand ist. Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn würde es vollends in den Abgrund stürzen – zulasten von Beschäftigten und Fahrgästen, die in Bezug auf Qualität und Pünktlich-

keit sowie so schon mehr als genug ertragen müssen. Es droht eine Vielzahl von Problemen:

Die Argumente für eine funktionierende Eisenbahn in Deutschland und damit für die integrierte DB AG liegen auf der Hand: Die Bahn ist das energieeffizienteste und klimaschonendste Verkehrsmittel. Schienenverkehr und Bahnindustrie sind strategisch wichtige Zukunftsbranchen. Viele Industriesektoren sind auf die Eisenbahn angewiesen. Gerade der Einzelwagenverkehr ist für zahlreiche deutsche Wirtschaftsstandorte unersetzlich.

Die Förderung des Schienenverkehrs ist außerdem Beschäftigungspolitik. Dabei geht es nicht nur um Arbeitsplätze bei den Bahnen selbst, sondern auch in der Bahn- und Bauindustrie und allen Branchen, die mit der Eisenbahn ihre Transportbedürfnisse erfüllen.

Der Eisenbahnsektor würde weiter zersplittert, die ohnehin schon knappen Ressourcen würden gebunden, um die Neuaufstellung zu bewältigen, und die Arbeit an den wirklich wichtigen verkehrspolitischen Problemen läge brach. Das lassen wir den Verkehrspolitik:innen nicht durchgehen. Angesichts der stotternden Verkehrswende und der ungebremsten Klimakrise darf keine Zeit verloren werden.

Resolution der 4. EVG-Bundeskonferenz 19.11.2024

Gute tarifgebundene Arbeitsplätze wären gefährdet und damit auch der DB-interne Arbeitsmarkt, die einheitlichen Tarif- und Sozialleistungen und der Schutz vor Arbeitsplatzverlagerung. Die Deutsche Bahn würde bei Beschäftigten und Bewerber:innen massiv an Attraktivität verlieren und der Fachkräftemangel weiter angefacht. Statt Synergieeffekten entstünden neue Schnittstellen und neue Probleme – auch für die Fahrgäste. Das ist unzumutbar.

Erfolgreiche Bahnländer integrieren, statt zu spalten: Das zeigt ein Blick nach Österreich, in die Schweiz und nach Japan. Kläglich gescheitert sind Trennung und Privatisierung dagegen in Großbritannien. Dort wurde das Personal ausgebeutet, an der Wartung gespart, die Ticketpreise wurden teuer und unübersichtlich – um nur einige dramatische Auswirkungen zu nennen. Deswegen werden dort nun Infrastruktur und Betrieb wieder re-integriert. In diese Falle darf Deutschland nicht tappen!

Bei der hierzulande hohen Auslastung mit viel Mischverkehr ist ein integriertes Bahnsystem einfach leistungsfähiger. Integration und Wettbewerb sind auch kein Widerspruch: In keinem europäischen Land gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland, denn etwa 40 Prozent der Betriebsleistung werden aktuell von "Wettbewerbsbahnen" gefahren.

Statt destruktiver Trennungsdebatte: Bessere Steuerung und verlässliche Rahmenbedingungen für die Bahn

Kurskorrekturen bei den Management- und Steuerungsstrategien der DB sind dringend notwendig. Die Interessen der Beschäftigten, der Fahrgäste sowie die Verlagerungsziele im Personen- und Güterverkehr müssen in den Vordergrund gerückt werden. Dafür braucht es aber keine Zerschlagung. Diese Veränderungen sind innerhalb der bestehenden Rechtsform der Deutschen Bahn machbar und sinnvoll.

Der operative Bereich muss personell gestärkt und Synergieeffekte müssen besser genutzt werden. Das ist schließlich die Stärke des integrierten Unternehmens.

Der neu geschaffenen Infrastruktursparte DB InfraGO muss die Zeit gegeben werden, die sie braucht, um sich als gemeinwohlorientiertes Unternehmen zu etablieren.

Gleichzeitig muss sie weiterentwickelt werden – vor allem mit einer vereinfachten, überjährigen Finanzierung sowie mehr Bundesmitteln für Generalsanierung und Netzausbau.