

VERKEHRS- POLITISCHE ANFORDERUNGEN DER EVG

zur Bundestagswahl 2025

Bei der Bundestagswahl 2025 treffen die Wähler:innen in Deutschland eine weitreichende Richtungsentscheidung. Es geht unter anderem darum, die Demokratie gegen Hass und Hetze zu verteidigen sowie den Sozialstaat zu stärken. Ein wichtiges Thema ist aber auch die Zukunft der Mobilität in unserem Land.

Die nächste Bundesregierung wird die Folgen zahlreicher Krisen zu bewältigen haben. Umso wichtiger ist es, klare Leitlinien für alle Politikbereiche festzulegen. Für uns als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist dabei natürlich der Verkehrssektor von besonderem Interesse.

Im Zentrum unserer verkehrspolitischen Anforderungen an die nächste Bundesregierung stehen die Sicherung und der Ausbau von Beschäftigung im Verkehrssektor sowie der Klimaschutz. Die Gründe liegen auf der Hand: Die Bahn ist das energieeffizienteste und klimaschonendste Verkehrsmittel. Schienenverkehr und Bahnindustrie sind strategisch wichtige Zukunftsbranchen, außerdem sind viele Industriesektoren auf die Eisenbahn angewiesen. Gerade auch der Einzelwagenverkehr ist für zahlreiche deutsche Wirtschaftsstandorte unersetzlich.


Die Förderung des Schienenverkehrs ist auch Beschäftigungspolitik. Dabei geht es nicht nur um Arbeitsplätze bei den Bahnen selbst, sondern auch in der Bahn- und Bauindustrie sowie weiteren Branchen, die anderweitig mit der Eisenbahn verbunden sind oder sie als Transport- und Beförderungsmittel nutzen. Dabei ist für uns klar:

Die Deutsche Bahn ist aufgrund der EVG-Tarifverträge Garant für gute Arbeit und Rückgrat einer klimagerechten Verkehrswende. Sie muss als integriertes Unternehmen erhalten bleiben und zukunftsfest gemacht werden. Pläne zur Trennung von Schienennetz und Bahnbetrieb lehnen wir entschieden ab.

» Integrierte Unternehmen sichern - keine Zerschlagung der Deutschen Bahn

2025 wird ein Schicksalsjahr für die Schiene. Es gilt, die Zukunft der Deutschen Bahn als integriertes Unternehmen mit Netz und Betrieb zu sichern. Dabei geht es nicht nur um die DB: Deutschland als Bahnland steht bei der Bundestagswahl als Ganzes auf dem Spiel. Das hat auch Auswirkungen auf den Klimaschutz, denn hier geht es nur mit der Schiene voran.

Dass eine Trennung von Netz und Betrieb nach der vergangenen Bundestagswahl abgewendet werden konnte und die Deutsche Bahn weiterhin als integriertes Unternehmen besteht, ist ein großer Erfolg für die EVG und die Beschäftigten. Auch die Gründung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO, die das System effizienter machen und Synergien heben soll, ist ein wichtiger Schritt. Doch nach wie vor ist die Trennungsdebatte leider nicht beendet. Die Rufe der Zerschlagungsbefürworter:innen sind bereits wieder hörbar: im Wahlkampf ebenso wie in den einschlägigen Organen der neoliberalen Wettbewerbslobby.



Dabei ist der Kern des Problems ein anderer: Das System Schiene ist aufgrund von jahrzehntelanger Unterfinanzierung in einem schlechten Zustand. Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn würde es vollends in den Abgrund stürzen – zu Lasten von Fahrgästen und Beschäftigten, die in Bezug auf Qualität und Pünktlichkeit sowieso schon mehr als genug ertragen müssen. Es droht eine Vielzahl von Problemen:

- Die Trennung des integrierten Unternehmens würde die gesamte Eisenbahnbranche weiter fragmentieren und auf Jahre hinaus lähmen, wesentliche Ressourcen binden und von den wirklich wichtigen verkehrspolitischen Erfordernissen ablenken. Angesichts der stotternden Verkehrswende und der ungebremsten Klimakrise darf aber nicht noch mehr Zeit verloren werden.
- Eine Trennung von Netz und Betrieb würde gute tarifgebundene Arbeitsplätze gefährden: Der unternehmensübergreifende Arbeitsmarkt bei der DB, einheitliche Tarif- und Sozialleistungen, Schutz vor Auslagerung von Tätigkeiten – all das steht auf dem Spiel. In Zeiten des Fachkräftemangels würde die Deutsche Bahn auch massiv an Attraktivität als Arbeitgeberin verlieren. Zudem fielen betriebliche Synergieeffekte weg. Stattdessen entstünden zahlreiche neue Schnittstellen und damit neue Probleme, die insbesondere die Fahrgäste zu spüren bekämen.
- Ein Blick ins Ausland zeigt: Erfolgreiche Bahnländer – wie beispielsweise Österreich, die Schweiz und Japan – haben integrierte Bahnunternehmen. In Großbritannien ist die Trennung und Privatisierung dagegen kläglich gescheitert. Deswegen werden aktuell Infrastruktur und Betrieb in eine neue „Great British Railways“ reintegriert.
- Integrierte Bahnsysteme sind bei hoher Auslastung und viel Mischverkehr wesentlich leistungsfähiger. Zudem sind Integration und Wettbewerb kein Widerspruch: In keinem Land Europas gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland – rund 40 Prozent der Betriebsleistung werden aktuell von „Wettbewerbsbahnen“ erbracht.

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.
- Auch die neu geschaffene Infrastruktursparte DB InfraGO muss weiterentwickelt werden – mit einer vereinfachten, überjährigen Finanzierung sowie mehr Bundesmitteln für Generalsanierung und Netzausbau.

» Investitionsoffensive für das überlastete und störanfällige Schienennetz

Die überalterten Gleise, Stellwerke und Brücken machen den Schienenverkehr störanfällig und unpünktlich. Das spüren Reisende, Industrie und Beschäftigte tagtäglich. Mit über 90 Milliarden Euro ist der Investitionsstau im deutschen Schienennetz alarmierend hoch. Der Bund muss deshalb umgehend und dauerhaft ausreichend zusätzliche Mittel für den Netz-Erhalt und Ausbau zur Verfügung stellen.

Damit schneller geplant und gebaut werden kann, braucht Deutschland schleunigst eine überjährige Finanzierung wie in Österreich oder der Schweiz. Dort wird kontinuierlich und langfristig planbar in die Schieneninfrastruktur investiert. In der Schweiz hat der Staat 2023 pro Einwohner:in 477 Euro für das Schienennetz ausgegeben, in Österreich waren es 336 Euro – Deutschland war die Schieneninfrastruktur dagegen nur 115 Euro pro Kopf wert. Auch Deutschland muss endlich mehr in den Aus- und Neubau investieren – mindestens 4 Milliarden Euro jährlich.

Die Vielzahl einzelner Finanzierungstöpfe, die jährlich neu bewilligt werden müssen, bremst den Schienenverkehr hierzulande zusätzlich bürokratisch aus. Der Schlüssel für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit Zukunft ist dagegen eine auskömmliche und langfristige

Fonds-Finanzierung, in die auch weitere Einnahmen wie beispielsweise aus der Lkw-Maut fließen. Bei solchen Investitionen in die Zukunft darf nicht länger gespart werden. Es bedarf daher dringend einer Reform der längst überholten Schuldenbremse, um Infrastrukturinvestitionen zu ermöglichen.

» **Schutz bei SPNV-/ÖPNV-Vergaben mit zeitgemäßen und sozialen Mindeststandards**

Die Angst der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße vor schlechteren Arbeits-, Lohn- und Sozialbedingungen nach Ausschreibungen muss endlich der Vergangenheit angehören. Vom Bund fordern wir deshalb endlich klare gesetzliche Muss-Vorschriften zur Tariftreue und zum Personalübergang für alle Beschäftigten bei Betreiberwechseln, an die Länder und Kommunen gebunden sind.

Ebenso sollte es Vorgaben zu Personalkonzepten und -reserven der Betreiber geben. Denn die Kolleg:innen arbeiten längst an der Belastungsgrenze: Es fehlt an Personal, es herrscht Fachkräftemangel und die Zahl der Übergriffe nimmt weiter zu.

Für uns ist klar: Um mehr Nachwuchskräfte zu gewinnen, brauchen wir verbindliche Ausbildungsquoten. Darüber hinaus sind qualifizierte Anforderungen für betriebliche Erstausbildungen sowie für robuste und nachprüfbar Personalkonzepte inklusive Sicherheitspersonal nötig. Diese Vorgaben müssen für alle Unternehmen gleichermaßen gelten und regelmäßig kontrolliert werden.

» **Nah- und Regionalverkehr: Mehr Mittel, mehr Angebote, mehr Sicherheit**

Wir begrüßen das Deutschlandticket und setzen uns dafür ein, dass es dauerhaft finanziert wird und zu einem attraktiven Preis erhalten bleibt. Insbesondere für Kinder, Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende, Eltern im Elterngeldbezug und Senior:innen braucht es deutschlandweit einheitlich ein vergünstigtes Deutschlandticket.

Wenn immer mehr Menschen Bus und Bahn fahren, dann müssen auch zusätzliche Verkehrsangebote mit mehr Personal, weiteren Fahrzeugen und zusätzlichen Linien, insbesondere im ländlichen Raum, finanziert werden. Dafür reichen die aktuell vom Bund bereitgestellten Mittel für den Nahverkehr nicht aus. Damit endlich mehr Geld in den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs fließt, müssen sich Bund, Länder und

Kommunen schnell auf eine umfassende Investitionsoffensive verständigen – insbesondere die Regionalisierungsmittel für den SPNV müssen erhöht werden. Zudem gilt es, eine bessere Finanzierung für den übrigen ÖPNV einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen. Auch Strecken-Reaktivierungen müssen vereinfacht und stärker gefördert werden.

Zudem muss auch die Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen verbessert werden, denn die Zahl der bedrohlichen Vorfälle und Beleidigungen erreicht bereits seit einigen Jahren besorgniserregende Höchststände. Deshalb fordern wir insbesondere mehr Präsenz sowie bessere Ausstattung und Ausbildung des Sicherheitspersonals. Alle Züge müssen rund um die Uhr zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen mit Zugbegleitpersonal besetzt sein, Züge mit erhöhter Bedrohungslage mit zusätzlichem Sicherheitspersonal. Ebenfalls muss die personelle Ausstattung der Polizei des Bundes und der Länder verbessert werden, um mehr flächendeckende Präsenz in und um Stationen sowie häufigere Mitfahrten zu ermöglichen und die Strafverfolgung zu erleichtern.

» **Schienen Güterverkehr stärken, Arbeitsplätze sichern**

Für die Industrie in Deutschland und Europa ist der Schienen Güterverkehr existenziell wichtig. Bis 2030 soll hierzulande ein Viertel des Güterverkehrs auf der Schiene unterwegs sein. Dafür müssen die Nutzung des Schienennetzes günstiger und der Schienen Güterverkehr insbesondere gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähiger werden. Deshalb setzen wir uns für höhere finanzielle Förderungen ein – insbesondere im Einzelwagenverkehr, bei Trassen- und Anlagenpreisen, ETCS sowie für Innovationen. So müssen Güterwagen bis 2030 auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) umgerüstet werden – europaweit koordiniert und auskömmlich gefördert. Zudem gilt es, Railcoaches als Küm-



merer:innen und Lots:innen für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu finanzieren, damit Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung und der Inanspruchnahme von Förderprogrammen Unterstützung erhalten.

All das ist wichtig, um gute, tarifgebundene Arbeitsplätze bei den Güterbahnen abzusichern und die Kommunen vom klimaschädlichen und unsicheren Lkw-Verkehr zu entlasten. Dadurch entstehen auch größere Gestaltungsmöglichkeiten für eine geschlechtergerechte und sichere Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere auch für Familien in Ballungsräumen (z. B. für ÖPNV/SPNV, Spielplätze, Fuß- oder Fahrradwege).

Von der zukünftigen Bundesregierung fordern wir, dass sie sich auf europäischer Ebene dafür einsetzt, dass der Schienengüterverkehr zu einem Sektor von allgemeinem Interesse erklärt wird. Damit wäre es den EU-Mitgliedstaaten einfacher möglich, den ökologischen Güterverkehr auf der Schiene besser zu unterstützen, ohne dass Verfahren der EU-Kommission wegen unerlaubter Beihilfen drohen. Für uns ist klar: Der flächendeckende Schienengüterverkehr ist eine Leistung der Daseinsvorsorge, muss politisch und finanziell abgesichert werden und darf nicht dem Wettbewerb zum Opfer fallen.

» **Mehr Einsatz für Bahnen und Busse - auch in Europa**

Von der nächsten Bundesregierung erwarten wir, dass sie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch in Europa vorantreibt. Zukünftig darf bei der EU-Verkehrspolitik nicht mehr der Wettbewerb zwischen den Bahnen im Vordergrund stehen, sondern die Verkehrsverlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf Eisenbahn und Umweltverbund. Bahnen und Busse sind die Lösung, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor in Europa zu erreichen.

Wir fordern zudem wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten, bei Steuern und Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs - auch außerhalb von Hochgeschwindigkeitsstrecken und Güterkorridoren.

Europa braucht die Verkehrswende, um zukunftsfähig zu werden. Deutschland hat dabei eine besondere Verantwortung - als Transitland und als Ziel- und Quellort vieler Verkehrsströme. Die nächste Bundesregierung muss sich konsequent für die europäische Wende hin zum klimaneutralen Verkehr einsetzen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und unverzichtbar für Teilhabe am kulturellen und wirtschaftlichen Leben - und je mehr Menschen sich gegen den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr entscheiden, desto besser für das Klima, die Umwelt und ein lebenswertes Umfeld für alle. Deswegen müssen Verkehrsangebote stärker an den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer:innen ausgerichtet werden, denn zum Beispiel Senior:innen, Menschen mit Behinderung und auch Eltern haben besondere Anforderungen an öffentliche Mobilität. Barrierefreie Fahrzeuge und Zugänge zu Haltestellen oder Verkehrsangebote abseits der typischen Berufspendler:innen-Verbindungen beispielsweise nutzen vielen Menschen und können dabei helfen, den öffentlichen Verkehr für mehr Menschen attraktiv zu machen. Hier ist auch die Politik gefragt, denn sie schafft dafür die regulatorischen und finanziellen Rahmenbedingung.



Impressum:
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin
www.evg-online.org · politik@evg-online.org

The logo for the Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) is displayed in white on a red background. It consists of the letters 'EVG' in a bold, sans-serif font, with the 'E' and 'V' connected. Below the logo, the slogan 'kommt an.' is written in a smaller, white, sans-serif font.

EVG
kommt an.