ZUKUNFT BAHN GEHT NUR ZUSAMMEN!

Warum eine Zerschlagung der Bahn zu nichts führt

EVG kommt an.

BESSER GEMEINSAM!

NETZ UND BETRIEB GEHÖREN ZUSAMMEN: FÜR EINE INTEGRIERTE DEUTSCHE BAHN

Deutschland braucht auch künftig ein integriertes Bahnunternehmen mit Schienennetz und Bahnbetrieb. Eine Zerschlagung würde die Eisenbahn dagegen um Jahrzehnte zurückwerfen – mit allen negativen Konsequenzen für Fahrgäste, Beschäftigte und die Verkehrswende.

Die EVG und die Beschäftigten haben in der Wahlperiode 2021-2025 die drohende Trennung von Netz und Betrieb verhindert und den Fortbestand der Deutschen Bahn als integriertes Unternehmen gesichert – ein großer Erfolg. Doch die Trennungsdebatte ist leider nicht beendet. Die Zerschlagungsbefürworter:innen sind zurück und lauter als je zuvor im Bundestag, im Bundesrat und bei der neoliberalen Wettbewerbslobby.

Für die EVG und viele andere Expert:innen steht fest: Eine Zerschlagung der Bahn würde nichts verbessern, sondern weitere Unruhe im System Schiene verursachen – zulasten von Fahrgästen und Beschäftigten. Der Blick zu erfolgreichen Bahn-Nationen zeigt: Entscheidend für einen besseren Schienenverkehr ist vor allem eine ausreichende und langfristig gesicherte Finanzierung der Infrastruktur.

Der Bund muss dem DB-Management auch sinnvolle verkehrspolitische Ziele vorgeben und das Planungsrecht verbessern. Die Entscheidungen von Bund und Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen müssen transparent sein, Verkehrsverlagerung und Klimaschutz voranbringen, dabei aber immer den Beschäftigten, den Reisenden und der Wirtschaft dienen.

EVG
kommt an.

DARUM MUSS DIE INTEGRIERTE BAHN BEWAHRT WERDEN:

- Eine Trennung von Netz und Betrieb würde **gute tarifgebundene Arbeitsplätze** gefährden.
- Struktur- und Rechtsform-Debatten würden die Eisenbahnbranche auf Jahre hinaus lähmen und wichtige **Ressourcen binden.**
- **Auch der internationale Vergleich zeigt:** Erfolgreiche Bahnländer haben integrierte Bahnunternehmen. Versuche der Trennung und Privatisierung hingegen sind meist kläglich gescheitert.
- Integrierte Bahnsysteme sind bei hoher Auslastung und viel Mischverkehr wesentlich **leistungsfähiger.**
- **Integration und Wettbewerb sind kein Widerspruch:** In keinem Land Europas gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland.

LÖSUNGEN UMSETZEN: AUSREICHENDE FINANZIERUNG UND BESSERE STEUERUNG STATT TRENNUNG!

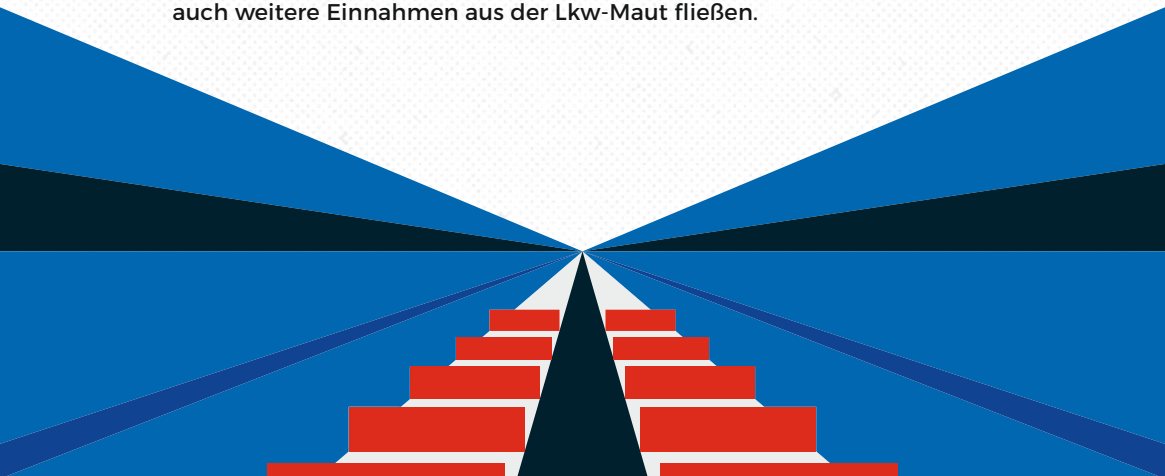
INVESTITIONSOFFENSIVE FÜR DAS MARODE SCHIENENNETZ

Die überalterten Gleise, Weichen und Brücken machen den Schienenverkehr störanfällig und unpünktlich – das spüren Reisende, Industrie und Beschäftigte tagtäglich. Mit über 90 Milliarden Euro ist der Investitionsstau alarmierend hoch. Der Bund muss endlich ausreichend in den Netzerhalt sowie mindestens 4 Milliarden Euro jährlich für den Aus- und Neubau investieren.

LANGFRISTIGE FONDS-FINANZIERUNG – STATT JÄHRLICHEM RINGEN UM FINANZIELLE MITTEL

Damit schneller geplant und gebaut werden kann, braucht Deutschland schleunigst eine überjährige Finanzierung wie in Österreich oder der Schweiz. Dort wird kontinuierlich, langfristig planbar und umfassend in die Schieneninfrastruktur investiert. In der Schweiz gibt der Staat jährlich 477 Euro pro Einwohner für das Schienennetz aus, in Österreich sind es 336 Euro – in Deutschland sind es nur 115 Euro pro Kopf.

Die vielen einzelnen Finanzierungstöpfe, die jährlich neu bewilligt werden müssen, bremsen den Schienenverkehr hierzulande zusätzlich aus. Auch deswegen ist der Schlüssel für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit Zukunft eine ausreichende und langfristige Fonds-Finanzierung, in die auch weitere Einnahmen aus der Lkw-Maut fließen.



REFORM DER SCHULDEN-BREMSE JETZT!

Vor allem für die neu geschaffene Infrastruktursparte DB InfraGO gilt: Es braucht eine klare, effektive Finanzierung über mehrere Jahre hinweg. Insbesondere die Investitionen für die Generalsanierung und den Infrastrukturausbau muss der Bund hochfahren. Für diese Zukunftsinvestitionen fordern wir gemeinsam mit dem DGB, die Schuldenbremse schnellstmöglich zu reformieren.

UNTERNEHMEN UND INFRASTRUKTURENTWICKLUNG BESSER STEUERN

Auch wenn wir die Trennung ablehnen, fordern wir Kurskorrekturen bei den Management- und Steuerungsstrategien. Die Interessen der Beschäftigten und 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 Möglichkeiten des Zusammenwirkens besser genutzt werden. Das ist schließlich die Stärke eines integrierten Unternehmens.

EVG
kommt an.

ARGUMENTE UND HINTERGRUND-INFORMATIONEN

SICHERE ARBEITSPLÄTZE UND GUTE AUSBILDUNG STATT EXISTENZANGST

Die Bahn sichert durch den internen Arbeitsmarkt viele Arbeitsplätze und die berufliche Mobilität der Beschäftigten. Denn wenn Aufgaben durch Innovationen oder Digitalisierung wegfallen oder die persönliche Tauglichkeit nicht mehr gegeben ist – z. B. nach einem Unfall oder einem traumatischen Vorfall – finden die Beschäftigten eine andere Arbeit im Unternehmen oder können sich neu qualifizieren. Damit wird wichtiges Know-how im Betrieb gehalten und das Unternehmen übernimmt soziale Verantwortung für die Beschäftigten. So sorgen DB Jobservice und DB Zeitarbeit für ein lückenloses Erwerbsleben, was gleichzeitig die Sozialkassen entlastet. Zugleich bieten integrierte Unternehmen bessere Entwicklungsmöglichkeiten: Anders als eine abgespeckte Ausbildung in Teilbereichen ist eine bereichsübergreifende Ausbildung spannender und vermittelt übergreifendes Fachwissen zum System Eisenbahn.

GEMEINSAME TARIFPOLITIK STATT FLICKENTEPPICH

Die EVG und ihre Mitglieder haben in der Tarifpolitik viel erreicht: unternehmensweite Entgeltregelungen, gemeinsame Arbeitszeitregeln, betriebliche Altersvorsorge und vieles mehr. Auch beim Wechsel innerhalb der Deutschen Bahn bleiben Anrechnungszeiten und Kündigungsschutz erhalten. Bei einer Trennung bestünde dagegen die Gefahr, dass sich Lohn, Zulagen und Prämien auseinanderentwickeln und einzelne Bereiche sogar den Anschluss verlieren. Das gilt auch für Fahrvergünstigungen, Jobticket, Betriebsrente oder Jahresarbeitszeitkonten, auf die sich die Beschäftigten dank der EVG-Tarifverträge verlassen können. Mit einer Trennung würden diese Sozialleistungen ihre Gültigkeit verlieren und müssten unter schlechteren Voraussetzungen neu erkämpft werden.

KEINE EXPERIMENTE MIT DER INFRASTRUKTUR

Für etliche Beschäftigte bedeutet eine Trennung Angst um ihren Arbeitsplatz, denn viele Aufgaben würden einem knallharten Ausschreibungswettbewerb unterworfen und an Billiganbieter ausgelagert werden. Das betrifft auch den sensiblen Infrastruktur-Bereich. So wie z. B. in Dänemark, wo der Betreiber den Unterhalt des Netzes schrittweise ausschreibt und an andere Unternehmen vergibt. Ein solcher Flickenteppich ist hochgefährlich, denn Qualität, Langlebigkeit und Sicherheit im Schienennetz stehen auf dem Spiel. Auch Rechtsformen wie Behörde, Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) oder GmbH bieten dagegen keinen Schutz.

SYSTEM-BLICK UND INNOVATIONEN – STATT TELLERRAND UND STILLSTAND

In den nächsten Jahren stehen viele Zukunftsprojekte an, für die wir eine integrierte Bahn als Systemführerin brauchen. Dazu gehören der Deutschlandtakt, die Digitalisierung, Elektrifizierung, Reaktivierungen, die Digitale Automatische Kupplung, neue Antriebe sowie der Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur. Bundesbehörden können das nicht leisten, und die „Wettbewerbsbahnen“ sind nicht dem Gemeinwohl, sondern ihren Geldgeber:innen verpflichtet. Die integrierte Bahn fördert Innovationen auch durch die Vielfalt unterschiedlicher Kompetenzen und Tätigkeiten. Denn klar ist: Ideen entstehen oft im gemeinsamen Arbeitsalltag und im informellen Austausch in der Eisenbahnfamilie. Eine Trennung würde hingegen bedeuten: weniger Budget, weniger Personal und ein begrenztes Betätigungsfeld. Jede:r würde sich auf Kosten anderer Bereiche optimieren und Wissen abschotten. Auch die Bereiche, die die Deutsche Bahn für alle administrativ steuert – Sicherheit, Lagezentrum, Entgeltabrechnung, Buchhaltung, Training, Recruiting und vieles mehr – würden sich bei einer Trennung um ein Vielfaches verteuern.

MOBILITÄTSSICHERUNG STATT MOBILITÄTSAUSFÄLLE

Ein großes bundesweit tätiges Unternehmen bietet durch seine Personal- und Materialreserven und eine enge Verzahnung der Bereiche bessere Möglichkeiten, Mobilität abzusichern und damit die Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Dies hat sich in der Corona-Krise und nach einer Reihe von Ausfällen im Schienenpersonennahverkehr mit „Wettbewerbsbahnen“, zum Beispiel bei missglückten Betriebsaufnahmen, gezeigt.

DEUTSCHLANDTAKT VORANTREIBEN STATT GEFÄHRDEN

Für die Umsetzung des Deutschlandtaktes plant die Deutsche Bahn massive Investitionen in Netz, Züge, Werke und Personal. All das stünde bei einer Aufspaltung auf der Kippe. Denn für den Deutschlandtakt braucht es eine gute Abstimmung zwischen Fahrplankonzept, Ausbaustrategie für Infrastruktur und Bahnhöfe sowie für die Fahrzeuge. Das Beispiel der Schweiz zeigt, dass sich ein landesweiter Taktfahrplan am besten im integrierten Modell umsetzen lässt: mit Planung, Durchführung und Betrieb in einer Hand.

ERFOLGREICHE VERSUS GESCHEITERTE EISENBAHNLÄNDER

Die Trennung und Privatisierung von Netz und Betrieb in Großbritannien führte zu unzähligen Pannen, schwerwiegenden Unfällen und großer Unzufriedenheit, deshalb will die Regierung sie rückgängig machen und die Bahn wieder in öffentliches Eigentum überführen. In Frankreich wurde die Eisenbahninfrastruktur vor wenigen Jahren wieder in die nationale Bahngesellschaft SNCF integriert. Auch Österreich, die Schweiz – die beiden erfolgreichsten europäischen Eisenbahnländer – und die berühmte Schienennation Japan arbeiten mit dem integrierten System.

STRUKTURWANDEL DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT GESTALTEN

Die Deutsche Bahn ist ein bedeutender industriepolitischer Faktor: In Zeiten des Strukturwandels können in betroffenen Regionen durch gezielte Ansiedlung, Ausbau und Modernisierung von Bahnwerken Beschäftigungsrückgänge in anderen Branchen aufgefangen werden. So entstanden beim Ausbau des DB-Instandhaltungswerks Cottbus in der bisherigen Braunkohleregion Niederlausitz viele neue Arbeitsplätze. Das zeigt: Die integrierte Bahn kann durch eine kluge Ansiedlungs- und Strukturpolitik den sozial-ökologischen Wandel der deutschen Wirtschaft mitgestalten.

EVG
kommt an.

EVG-FAKTENCHECK
DAS SAGT DIE GEGENSEITE

„WEGEN DES INTEGRIERTEN KONZERNS IST EIN ENORMER ZUSÄTZLICHER REGULIERUNGS-AUFWAND NOTWENDIG.“

FALSCH. Auch bei getrennten Unternehmen gelten umfangreiche EU-Vorschriften, die erheblichen Aufwand für die Unternehmen bedeuten: zum Beispiel getrennte Rechnungsführung, getrennte Informations- und Entscheidungsbereiche für die Trassenvergabe, Einschränkungen von Doppelfunktionen bei Führungskräften. Dieser Aufwand würde also auch bei einer Trennung anfallen – nur an anderer Stelle. Viele der bürokratischen Vorschriften sind ohnehin wenig sinnvoll.

„NUR DURCH DIE TRENNUNG KÖNNEN INTERESSENKONFLIKTE ZWISCHEN DEM BUND ALS EIGENTÜMER DES NETZES UND DEM BUND ALS EIGENTÜMER DER DB-VERKEHRSSPARTEN AUFGELÖST WERDEN.“

FALSCH. Angenommen, die Trennung wäre da: Weiterhin wäre der Bund Eigentümer sowohl des Netzes als auch der Verkehrsunternehmen. Man würde ihm Interessenkonflikte und den Hang zur Diskriminierung von Wettbewerbern unterstellen. Als nächstes käme dann die Forderung, die Verkehrsunternehmen der DB an die Börse zu bringen bzw. zu privatisieren. Und das würde die Eisenbahn in Deutschland zum Spielball von Profitgier und Spekulationen machen!

„DER INTEGRIERTE KONZERN BEHINDERT DEN WETTBEWERB.“

FALSCH. Intensiver Wettbewerb auf der Schiene findet längst statt. In keinem Land Europas gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland – rund 40 Prozent der Betriebsleistung werden aktuell von „Wettbewerbsbahnen“ erbracht. Noch mehr Konkurrenzdruck ist gerade das, was die Eisenbahn bei uns behindert. Wir brauchen mehr Zusammenarbeit zwischen den Bahnunternehmen und nicht noch mehr ruinösen Wettbewerb. Wir haben bereits zu viele Schnittstellen und Reibungsverluste. Die Eisenbahn braucht bessere Wettbewerbsbedingungen gegenüber Straßenverkehr und Luftfahrt (zum Beispiel bei den unfairen Energiesteuern), eine ausreichende und langfristige Finanzierung der Infrastruktur und integrierte, flächendeckende und einfache Verkehrsangebote. Anders ausgedrückt: Wir brauchen mutige Entscheidungen im Sinne des Gemeinwohls statt neoliberaler Wettbewerbsfantasien.

EVG

kommt an.

Impressum:
Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstr. 23, 10117 Berlin