



## Gemeinsam für eine starke Bahn!

Die Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen im Eisenbahnbereich in Deutschland sind im Grundgesetz sowie im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben. Weitere Regelungen finden sich unter anderem in der Vergabeordnung und den EU Regularien wieder. Dabei nimmt die Bedeutung der erlassenen Verordnungen und Richtlinien für die Mitgliedsländer stetig zu.

Im § 1 des Regionalisierungsgesetzes ist festgeschrieben, dass die Sicherstellung und ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Demzufolge sollten auch alle verkehrspolitischen Entscheidungen in erster Linie an die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden. Die EVG fordert dabei, die Interessen der Beschäftigten aller Bahnen im Land Sachsen-Anhalt zu berücksichtigen.

Die Bahn war und ist Wegbereiter von moderner nachhaltiger Mobilität und im Vergleich aller Verkehrsträger, so auch im Güterverkehr, einer der umweltfreundlichsten.

Sie ist ein unverzichtbarer Beschäftigungsfaktor als Kernbereich einer innovativen Mobilitätswirtschaft. Damit sind nicht nur die „sichtbaren“ Kolleginnen und Kollegen gemeint, die in oder auf den Zügen Dienst leisten. Eine Vielzahl von nach- und vorgeordneten Arbeitsplätzen ist für den Bahnverkehr unverzichtbar. Vom Fahrzeugbau über die Fahrzeuginstandhaltung, von der Infrastruktur bis zu bahnnahen Dienstleistungen – die Mitarbeiter der Bahnen, die der Reisende sieht, stehen in einem geschätzten Verhältnis zu den nicht direkt „sichtbaren“ bahnnahen, unverzichtbaren Arbeitsplätzen, von 1 zu 6. Diese Tatsache ist vielen Politikern und auch den meisten Mitbürgern unbekannt. Auch wenn in den Statistiken der größten Arbeitgeber des Landes die Bahnen nicht auftauchen, gehört der DB AG Konzern und alle anderen Bahnen, mit ca. 8000 Beschäftigten, zu den größten Arbeitgebern im Land Sachsen-Anhalt!

Die EVG ist für diese Beschäftigten die zuständige Fachgewerkschaft!

Wir sind die Fachgewerkschaft für den Schienenverkehr und alle bahnnahen Dienstleistungen!

Wir haben Antworten und Vorschläge für die nachfolgenden Fragen und Forderungen.

Wir fordern: Eine starke Bahn wird gebraucht!

### **Werden alle verkehrspolitischen Entscheidungen im ÖPNV und SPNV in Sachsen-Anhalt im Sinne einer ausgewogenen Balance zwischen Haushaltsanforderungen und den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Beschäftigten aller Bahnen im Land getroffen?**

Sparen hat in der Haushaltspolitik des Landes oberste Priorität. Es gibt aber Grenzen, die in der Landespolitik ein Tabu bedeuten sollten. Diese werden erreicht, wenn durch verkehrspolitische Entscheidungen die Mobilität der Bevölkerung eingeschränkt wird und Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Man kann nicht mit Fingern auf Konzernzentralen außerhalb von Sachsen-Anhalt zeigen, wenn nicht im Land selbst eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik vorangetrieben wird.

Bei dem von der Allianz pro Schiene Anfang Juli 2012 in Berlin vorgestellten Mobilitäts-Index der Bundesländer belegt Sachsen-Anhalt nur den 15. und damit vorletzten Platz. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in Sachsen-Anhalt knüpft politische Forderungen an das Abschneiden des Landes im ersten „Bundesländer-Index Mobilität“.



Die EVG, wird gemeinsam mit weiteren Verbündeten, die eine ökologische Verkehrswende vorantreiben wollen und das Handeln der Landesregierung auf den Prüfstand stellen.

Der Index bewertet die verkehrspolitischen Maßnahmen der Länder im Hinblick auf ihre Nachhaltigkeit. Er wertet drei Quellen aus: verfügbare statistische Daten, eine Befragung der Länder zu ihren verkehrspolitischen Zielen sowie eine Bewertung dieser Ziele durch verkehrs- und umweltpolitische Verbände.

In der Gesamtauswertung konnte Sachsen-Anhalt mit relativ guter Lärmbilanz und bezahlbaren Mobilitätsangeboten punkten. Allerdings hat die Landesregierung als einzige nicht an der Befragung teilgenommen.

Die EVG im Land Sachsen-Anhalt wird bei jeder (verkehrs)politischen Entscheidung prüfen, ob diese eventuell negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Zahl der Beschäftigten bei den Bahnern im Land haben wird. Mehr Verkehr auf die Schiene - hier muss aus der Forderung endlich Realität werden.

In diesem Zusammenhang erwarten wir auch eine Überarbeitung der derzeitigen Finanzierungsform der HSB GmbH. Als ein wesentlicher Träger der touristischen Infrastruktur im Harz muss die HSB GmbH auch mit ausreichend öffentlichen Mitteln ausgestattet werden. Die derzeitige Finanzierung der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen ist derzeit völlig unzureichend.

Von den Beschäftigten des DB Konzerns im Land, so im Werk Dessau und den Werkstätten der betriebsnahen Instandhaltung in Halle und Magdeburg, der DB Regio AG mit ihren Tochtergesellschaften, der DB Fernverkehr AG, DB Schenker Rail AG, DB Netz AG und DB Station&Service AG, über die Bahnbau GmbH und den DB Dienstleistungen mit Bahnschutz und Bahnreinigung, über HEX Veolia, Harzer Schmalspurbahnen (HSB) und RBB Bitterfeld, sowie dem FEW Blankenburg, VIS Halberstadt, Stahlbau Dessau über ELH Halle bis hin zu Alstom Stendal - tausende „Bahner“ bauen darauf, auch in Zukunft sichere Arbeitsplätze zu haben.

### Wie wird die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel sich in Sachsen-Anhalt auswirken?

Die für 2014 vorgesehene Revision der Regionalisierungsmittel wird eher eine Kürzung als einen Zuwachs mit sich bringen. Die Höhe der Förderung ab 2015 ist daher noch ungewiss. Insgesamt ist das Regionalisierungsgesetz eher unterfinanziert. Der EVG Landesverband fordert, dass zur Finanzierung der SPNV Betriebskosten das Regionalisierungsgesetz des Bundes statt mit 1,5% zukünftig mit 2,5% im Jahr (Inflation plus Mehrleistungen) dauerhaft und über das Jahr 2015 hinaus dynamisiert werden muss. Die EVG im Land Sachsen-Anhalt vertritt die Auffassung, dass den Bestrebungen der bevölkerungsreichen Bundesländer, nämlich eine Revision auf Kosten der Flächenländer, eine Absage zu erteilen ist. Der Bund und die Länder haben eine auskömmliche Finanzierung und damit die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, egal ob diese in Ballungsräumen oder auf dem Land lebt. In abzuschließenden und bestehenden Verkehrsverträgen ist diese Dynamisierung mit zu übernehmen. Nur so lassen sich bei den langen Laufzeiten der Verträge mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Entgelttrunden Entgeltsteigerungen tariflich durchsetzen, ohne dass sich das auf die Kosten der Fahrpreise auswirkt.





Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel hätte für Sachsen-Anhalt fatale und massive Folgen. Schon heute müssen wir den politischen Kampf für unseren Vorschlag aufnehmen. Gerade unter der sich vollziehenden demographischen Entwicklung, die mit einer älter werdenden Bevölkerung einhergeht und sich besonders in den strukturschwachen Regionen auswirkt, gehört die Mobilität zu den Grundbedürfnissen der Menschen.

### **Was kann mit abgestimmten ÖPNV Plänen und Landesentwicklungsplänen für den SPNV und Güterverkehr der angrenzenden Bundesländer Thüringen, Sachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen erreicht werden?**

Die ÖPNV Pläne und Landesentwicklungspläne für den ÖPNV, SPNV und zunehmend auch für die Güterverkehre in den angrenzenden Bundesländern, müssen nach unserer Auffassung in vielerlei Hinsicht abgestimmt werden. Dies muss unter Aspekten des Umweltschutzes, der demographischen Entwicklung und der Gestaltung überregionaler SPNV- und Fernverkehrsverbindungen erfolgen. In diesem Punkt können wir die Parteien in den Ländern nur auffordern, ihre verkehrspolitischen Leitsätze und Ziele miteinander abzustimmen und jegliche Kleinstaaterei auf Kosten der Kunden und Beschäftigten der Bahnen zu unterlassen.

Der EVG Landesverband Sachsen-Anhalt steht dabei als Ansprechpartner zur Verfügung. Die sachsenanhaltinischen gewerkschaftlichen Verkehrsexperten, als auch die der angrenzenden Bundesländer, verfügen auf ihrer verkehrspolitischen Arbeitsebene über ein entsprechendes Know-how und jahrelange Erfahrungen.

### **Was bringt der Wettbewerb zwischen den SPNV Unternehmen?**

Die EVG begrüßt den Wettbewerb im SPNV. Er darf aber weder zu Lohndumping noch zu einem Aufweichen der sozialen Standards führen. Jeder Wechsel des Betreibers bringt Probleme mit sich.

Es sollte nicht vorrangig bei einer Ausschreibung der politischen Wille sein, die EVU in den Netzen auszuwechseln. Stabilität wirkt sich positiv auf das Gesamtsystem Nahverkehr aus. Warum sollte es in Sachsen-Anhalt nicht einen Wettbewerb der Netze geben?

Die Burgenlandbahn mit HEX, die Elbe Saale Bahn mit HEX und das E-Netz Nord mit dem E-Netz Süd – für alle lassen sich vergleichbare Kriterien heranziehen oder aufstellen. Dies wäre ein Wettbewerb, der den Kunden und Eisenbahnern nutzen kann.

Viel wichtiger ist der EVG der Wettbewerb der Verkehrsträger.

Die Mobilitätsbedürfnisse einer modernen Gesellschaft und der globalisierten, arbeitsteiligen Wirtschaft sind ohne einen ausgebauten, modernen und verfügbaren Schienenverkehr nicht zu befriedigen. Die E-Mobilität bzw. das E-Auto sind in aller Munde. Es sei aber daran erinnert, dass diese Mobilität eine überwiegend individuelle Mobilität sein wird. Die Bahnen, von einer S-Bahn bis zum ICE, sind schon Jahrzehnte E-Mobil. Allerdings werden sie bis heute steuerrechtlich benachteiligt. Das sich aktuell in Änderung befindliche Personenbeförderungsgesetz wird die ungleichen Bedingungen nun noch auf den Überlandbusverkehr ausdehnen.

Im Schienengüterverkehr muss auf Standortschließungen und Rückzugspläne verzichtet werden.

Die EVG fordert die Rückkehr der Güterzüge in die Fläche!



## **ÖPNV und SPNV im Vergabegesetz – unsere vernünftigen Forderungen!**

Im Entwurf des Vergabegesetzes Sachsen-Anhalt hat die EVG einige gewerkschaftlich geforderte Punkte einbringen können. Der mit der EVG abgeschlossene BranchenTV ist ein repräsentativer Tarifvertrag und muss bei zukünftigen SPNV Ausschreibungen angewendet werden!

Die EVG erwartet von der Regierungskoalition in Sachsen-Anhalt, dass der aktuelle Verhandlungsstand auch bis zur endgültigen Beschlussfassung Bestand hat.

Wir wollen keine Schlupflöcher und fordern gemeinsam mit den anderen DGB Gewerkschaften einen Mindeststundenlohn von 8,50€.

## **Verkehrspolitische Forderungen und Vorschläge der EVG für Fahrpläne und Umläufe – auch im überregionalen Kontext und für die Güterverkehre im Land.**

Die EVG im Land Sachsen-Anhalt fordert Aus- statt Abbau der Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Die Einbeziehung der regionalen Oberzentren in das ganztägig betriebene bundesdeutsche Fernverkehrsnetz ist dabei unerlässlich!

Mit den nachfolgenden, aber nicht abschließend diskutierten Vorschlägen, möchten wir für die Kunden der Bahn, für die Region Sachsen-Anhalt und die angrenzenden Bundesländer zur besseren Mobilität bzw. Infrastruktur folgende nachhaltige Verbesserungen, und das nicht nur für den Fernverkehr, vorschlagen.

1. Inbetriebnahme eines IC von Hessen oder NRW über Fulda, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg, (Leipzig-Halle-Leipzig Flughafen) Halle, Köthen, Magdeburg, Brandenburg, Potsdam nach Berlin und zurück fahren zu lassen. Damit würde sofort den langjährigen Forderungen von Verbänden aber auch von Städten aus Thüringen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg entsprochen werden. Nach Inbetriebnahme der neuen mitteldeutschen Schnellbaustrecke hätten somit die Mittelzentren in Thüringen und Sachsen-Anhalt einen dauerhaften IC-Anschluss. Magdeburg bekäme eine schnelllaufende Verbindung nach Berlin, Erfurt würde auch endlich wieder mit einer durchgehenden Verbindung von Magdeburg erreichbar sein. Hinzu kommt, dass die Strecke Brandenburg/Potsdam wieder eine gute IC-Anbindung erhalten würde.
2. Inbetriebnahme eines IC von Magdeburg (bzw. einen entsprechenden IC Zulauf über Magdeburg aus Richtung Leipzig oder Hannover) über Berlin nach Rostock. Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Strecke Berlin – Rostock wäre auch hier mit günstigen Fahrzeiten zu rechnen. Den aus Magdeburger Sicht kürzeren Weg über Wittenberge/Schwerin nach Rostock dauerhaft in einem ganzjährigen Takt zu betreiben, scheint nach unseren Erkenntnissen nicht realistisch. Unser Vorschlag würde aus unserer Sicht auch für ein höheres Fahrgastaufkommen sorgen.

Das jetzige Niveau der IC - Verbindungen aus Richtung Leipzig oder Hannover über Magdeburg darf trotz der Vorschläge im Punkt 1 und 2 nicht vermindert werden. Nur vertaktete Umlaufanpassungen, entsprechend unserer Vorschläge, wären denkbar.





3. Inbetriebnahme eines IRE von Hannover nach Halle. Nach dem feststeht, dass die durchgehende Verbindung eingestellt wird, ist unsere Forderung, auch hier einen mit Landesmittel unterstützten schnellen IRE einzusetzen. Im 2 Stunden Takt könnte dieser Hannover, Hildesheim, Goslar, Bad Harzburg, Wernigerode, Halberstadt, Aschersleben und Halle verbinden. In Halle müssten dann alle zwei Stunden die Anschlüsse nach Berlin, Frankfurt und Leipzig/Dresden gewährt werden. Eine Weiteranbindung bis nach Leipzig wäre auch denkbar.

Im Land Sachsen-Anhalt wären so nicht nur die Städte Wernigerode, Halberstadt und Aschersleben, die einschließlich des Landkreises Harz heute schon gegen den Wegfall der durchgehenden Verbindung protestieren, angebunden. Es wären so ebenfalls die niedersächsischen Städte Goslar und Bad Harzburg, die seit dem Wegfall der IR -Verbindungen immer wieder eine Fernverkehrsverbindung gefordert haben, am schnelllaufendem Netz. Festzustellen ist zudem, dass die heutigen RE auf dieser Relation selbst in einer Doppeltraktion regelmäßig überfüllt sind. Oft stehen und sitzen die Fahrgäste auch an Wochentagen in den Gängen. Freitags, sonntags und montags sind die Fahrgastaufkommen jeglichem Reisekomfort abträglich. Das hat sicher auch mit der jetzigen Fahrzeugbaureihe zu tun. Diese Kundenunzufriedenheit schädigt aber das Ansehen des Betreibers und Bestellers.

4. Über eine Anbindung von Dessau in einen Fernverkehrsumlauf, oder mindestens eine Interregioexpressverbindung, die schnell und ohne Zwischenhalte Dessau mit Leipzig, Magdeburg und/oder Halle verbindet, muss ebenfalls schnellstmöglich nachgedacht werden.

Ob diese oder andere Verbindungen mit dem IC oder, wie viele Verbände, Landkreise und Städte fordern, mit einer Neuauflage des Interregio oder dem neuen Dosto-IC gefahren werden, ist erst einmal zweitrangig! Wichtig ist eine zügige Planung und Umsetzung unserer Forderungen.

Die Verantwortung und Daseinsfürsorge für gute und gut vertaktete Mobilitätsangebote trägt nicht nur die DBAG! Politik, Verbände und Gewerkschaften müssen gemeinsam darum ringen, für die Bürger ein gutes Verkehrsangebot durchzusetzen. Es hilft weder Reisenden noch Pendler in Städten ohne Knoten und hohem Fahrgastaufkommen ICE-Halte zu fordern, die völlig unrealistisch sind.

Vorschläge für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur:

1. Zeitnaher Ausbau der Strecke Hannover-Magdeburg-Berlin auf Tempo 200 km/h.  
Hier geht es schlicht und einfach um eine Möglichkeit, eine Umleitungs- oder Ergänzungsstrecke zur Schnellbaustrecke im Norden Sachsen-Anhalts zu haben. Sollten in den nächsten Jahren auf der jetzigen Schnellbaustrecke Hannover-Berlin bauliche Maßnahmen notwendig werden, ist diese Variante durchaus sinnvoll. Alle Fakten und Umstände betrachtend ist auch nur so eine Verbesserung des Fernverkehrsangebotes für die Landeshauptstadt Magdeburg möglich.
2. Ausbau der Strecke Magdeburg-Stendal-Wittenberge auf Tempo 160 km/h.  
Dieser Ausbau wird seit vielen Jahren immer wieder gefordert, wurde aber scheinbar nie ernsthaft geplant. Hier geht es auch darum, die Attraktivität des Nahverkehrs im Vergleich anderer Verkehrsträger zu verbessern.
3. Erhalt des Güterbahnhofes Rothensee einschließlich der Cargowerkstadt bei Inbetriebnahme des neuen Güterverkehrszentrums in Halle/Saale



Es gibt auch im Nahverkehr neue Lösungen, die bei vielen Verbänden und Organisationen, die verkehrspolitische Forderungen aufmachen, weitgehend unbekannt zu sein scheinen. Gemeint ist hier der Interregioexpress (IRE) „Otto der Große“ Magdeburg – Berlin. Interregioexpresse könnten Lösungen sein, Landeshauptstädte und Oberzentren sehr viel schneller als ein Regionalexpress (RE) zu verbinden.

Viele RE'e sind leider, was Verkehrshalte und Reisegeschwindigkeit betreffen, nur bessere Regionalbahnen (RB). Wir fordern den Erhalt des IRE „Otto Der Große“. Dieser muss zukünftig so eine Fahrplanlage erhalten, damit nicht nur die Quellverkehre sondern auch die im Takt fahrenden Relationen bedient werden können. Verkehre ohne Taktung und schlechter Lage lassen nur geringe Fahrgastaufkommen zu. Das ist aber ein „hausgemachtes“ Problem, das sich lösen lässt.

Wir verlangen von der DB Regio AG und dem Land Sachsen-Anhalt sowie den betroffenen Ländern ein Konzept zum weitem Ausbau von IRE Linien. Entsprechende Vorschläge werden wir einbringen. Für die Güterverkehre fordern wir die Einstellung der Gigaliner-Experimente!

Von unseren Landes- und Bundespolitikern fordert der EVG Landesverband ein, sich für gerechte Kostenanlastungen und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen im gesamten Verkehrssektor im Land Sachsen-Anhalt einzusetzen.

## Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

Die Bundesregierung hat am 19. September 2012 dem Entwurf eines Gesetzes *zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich* zugestimmt. Mit diesem Entwurf werden die Regelungen, die den Verbänden und Gewerkschaften im Frühjahr 2012 zur Stellungnahme vorgelegt wurden, noch einmal verschärft. Zum ersten Entwurf hatte die EVG ausführlich Stellung bezogen.

Mit diesem Gesetz will die Bundesregierung den Wettbewerb auf der Schiene weiter intensivieren. Sie geht davon aus, dass aufgrund der Wirkung der Regulierungsvorschriften die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers insgesamt angehoben wird. Dementsprechend sollen vom Grundsatz her alle Schieneninfrastrukturunternehmen (mit Ausnahme der Werksbahnen) gleichgültig, ob diese öffentliche oder private Eigentümer aufweisen, der Regulierung unterliegen. Ausnahmen hiervon sind jedoch möglich, sofern davon keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs ausgeht. Wichtige Vorschriften, wie etwa zur Genehmigungspflicht für Nutzungspreise und zur Anreizregulierung, gelten ausschließlich für die Betreiber von Schienenwegen und von Personenbahnhöfen.

Ausnahmen, insbesondere bei kleinen, wettbewerblich wenig bedeutsamen Unternehmen/ Infrastrukturen, sind jedoch auch hier möglich.

Im Folgenden werden die aus Sicht der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft wichtigsten Forderungen zum Gesetzesentwurf, mit dem sich Bundestag und Bundesrat in den kommenden Wochen beschäftigen werden, kurz zusammenfassend dargelegt.

### 1. Genehmigungspflicht und Anreizregulierung

Die geplante Einführung von Preisobergrenzen für Produktfamilien der Schienenwegs- und Personenbahnhöfebetreiber führt aufgrund von Fehlsteuerungen und Fehlanreizen zu einer Leistungsreduzierung und somit zum Abbau von Arbeitsplätzen.





## **2. Anreizregulierung auch für Investitionen und Instandhaltung**

Die Berücksichtigung der Infrastrukturinvestitionen bei der Anreizregulierung führt, je nach Bereitschaft der Eigentümer, anreizregulierungsbedingt fehlende Mittel zu ersetzen, zwangsläufig zu einer Verringerung der Investitionstätigkeit der Infrastrukturunternehmen mit der Folge einer technologischen Überalterung der Infrastruktur und einer Reduzierung des Schienennetzes.

## **3. Verzinsung von Eigenkapital und Fremdkapital**

Die Berechnung des Preisaufschlags „Eigenkapitalverzinsung“ nach dem Kriterium der „Kapitalmarktüblichkeit“ sowie die Begrenzung der Verrechnung von Fremdkapitalzinsen bei der Preisbildung wird die Bereitschaft der Infrastrukturunternehmen verringern, Investitionen durchzuführen.

## **4. Missbrauchsaufsicht beim Vertrieb von Fahrausweisen**

Eine generelle Öffnung der Vertriebssysteme großer Anbieter ist ohne eine parallel zum Gesetzgebungsverfahren durchzuführende Prüfung der Wettbewerbsverhältnisse auf den Märkten für Vertriebsleistungen nach derzeitigem Stand unverhältnismäßig.

## **5. Diskriminierungsfreie Erbringung von Rangierleistungen auch für andere Zugangsberechtigte**

Die Verpflichtung der Erbringung von Rangierleistungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ohne eine Sicherung des Vorrangs eigener Verkehre für den Fall der Überlastung abzulehnen.

## **6. Eisenbahnpaket der EU-Kommission**

Vor einer Änderung des Regulierungsrahmens in Deutschland muss das von der EU-Kommission angekündigte 4. Eisenbahnpaket abgewartet werden. Erst nach Abschluss des damit einhergehenden EU-Gesetzgebungsverfahrens lässt sich ein möglicher Änderungsbedarf abschätzen. Eine sinnvolle Gesetzesnovellierung in Deutschland ist vorher nicht möglich.

Die ausführliche und detaillierte Stellungnahme der EVG ist online abrufbar oder in den Geschäftsstellen der EVG abzufordern.

# **EVG – wir sind stark in Sachsen-Anhalt!**

