

Drohender Kapazitäts-GAU: Jetzt endlich machen, sonst kollabiert das Schienennetz

Der Personenverkehr boomt. Aktuell fahren so viele Menschen wie nie mit dem Zug. Ähnlich positiv sieht es im Schienengüterverkehr aus. Während der Schienenverkehr in den vergangenen Jahren also insgesamt deutlich anstieg, hat Deutschland sein Netz über Jahrzehnte schrumpfen lassen. Wir sind nach wie vor eines der Schlusslichter bei den Investitionen in die Schiene.

Das darf so nicht weitergehen.

Neben dem Alltagsgeschäft der Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren auf unseren Gleisen aktuell Militär-, Getreide-, Stahl- und zunehmend Ersatztransporte für die wegen Niedrigwasser strauchelnde Frachtschifffahrt. Nun soll die Gütersparte zusätzlich Energieträgertransporte vorrangig zu anderen Verkehren durchwinken. Aber wie denn:

- **Infrastruktur:** mangelhaft
- **Baustellen:** zu viele
- **Wagenmaterial:** zu wenig/veraltet
- **Personalsituation:** äußerst angespannt
- **Digitalisierung:** schleppender Ausbau (elektronische Stellwerke, ECTS, digitale automatische Kupplung etc.)
- **Neubaustrecken:** werden aus Kostengründen ohne Güterverkehr geplant

„Das ist eine Zumutung für die Branche und ihre Beschäftigten“, klagt der GBR-Vorsitzende DB Cargo, Jörg Hensel. „Jetzt rächt sich, dass die Schiene 40 Jahre lang von der Politik vernachlässigt wurde“.

Und jetzt das noch: Energietransporte sollen auf der Schiene oberste Priorität bekommen, um Versorgungsengpässe für die Strom- und Wärmekraftwerke zu vermeiden. Anlass sind die aktuellen Entwicklungen auf dem globalen Gas- und Ölmarkt. Das hat die Bundesregierung in einer „**Energieträgertransportverordnung**“ Ende August festgelegt.

Was sagt die EVG?

Das ist eine Notlösung des Bundes, die zulasten von Fahrgästen, Beschäftigten der betroffenen Unternehmen und der Güterverkehrskunden gehen wird.

Erst Pandemie. Dann das 9-Euro-Ticket.
Jetzt Energiekrise.

Dazu kommt rund um die Uhr das Alltagsgeschäft. Die Kolleg:innen machen 24 Stunden 7 Tage die Woche ihre Arbeit. Drei Monate 9-Euro-Ticket haben in den Belegschaften zu hohen Krankenständen beigetragen. Die Konsequenzen für die Beschäftigten durch die neue Verordnung lassen sich nur erahnen. Die Erfah-

rungen vergangener Monate und Jahre zeigen aber, dass solche belastenden Situationen nicht spurlos an ihnen vorbeigehen.

Schon jetzt sind die Infrastrukturkapazitäten bei der Schiene auch ohne zusätzliche Energieträgertransporte ausgereizt. Dies ist der Bundesregierung bewusst. **Seit Jahrzehnten haben es die politischen Entscheider versäumt, die Schiene in ihren Plänen zu priorisieren.**

Wir fordern von der Politik:

Immer wieder zeigt die EVG die Versäumnisse der vergangenen Jahre auf und fordert ein Umsteuern ein, damit das System Schiene langfristig funktionieren kann und leistungsfähig wird.

- Nehmt die Belange der Beschäftigten ernst. Ein 9-Euro-Ticket darf es nicht mehr als Schnellschuss geben. Ohne die Beschäftigten fährt kein Zug!
- Die Bahn wird nur durch dauerhafte Lösungen attraktiv. Keine kurzfristigen Notoperationen mit Verpuffungseffekt!
- Der Investitionsbedarf für die Schiene darf kein missliebiges Anhängsel eines Koalitionsvertrages sein. Hier geht es um die Lebensader unseres Landes und seiner Menschen. Schluss mit der Knauserei um Finanzen!
- Die Bahn ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Die Klimaziele der Bundesregierung stehen in den Sternen und sind nicht mehr zu halten. Die Millionen an Strafzahlungen müssen in die Schiene gehen. Dann klappt's auch mit dem Klima!

„Jetzt endlich MACHEN!“