

Für eine ökologische Verkehrswende in Deutschland



*EVG-Positionspapier zur verkehrs- und schienen-
politischen Umsetzung des Koalitionsvertrags*

Für eine ökologische Verkehrswende in Deutschland

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP vom November 2021 enthält einige für uns wichtige Punkte:

- Die Ampelkoalition will die **Investitionen** in die **Schieneinfrastruktur** erhöhen. Es soll erstmals mehr Geld in die Schiene als in die Straße fließen.
- Die **Finanzierung** soll **verkehrsträgerübergreifend** organisiert werden. Damit können auch Einnahmen aus der Lkw-Maut in die Schiene fließen.
- **Planungs- und Genehmigungsverfahren** sollen beschleunigt werden. Beginnen will die Ampelkoalition bei den Schienenprojekten, die für den Deutschlandtakt inklusive des Güterverkehrs wichtig sind.
- Die **Tarifbindung** bei Vergaben soll gestärkt werden. Zudem will sich die Koalition explizit für faire Arbeitsbedingungen im ÖPNV und SPNV einsetzen und dafür die **Tariftreue** stärken und die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, Tarifverträge zur Bedingung bei Ausschreibungen zu machen.
- Der **integrierte DB-Konzern** soll erhalten bleiben, einschließlich des konzernweiten Arbeitsmarktes. Allerdings sollen die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station&Service) innerhalb des Konzerns zu einer neuen, **gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte** zusammengelegt werden.

Der enorme **Investitionsstau** muss nun endlich abgebaut sowie ein modernes und klimafreundliches Bahnangebot geschaffen werden, um die **Verkehrsverlagerungs- und Klimaschutzziele** zu erreichen. Wenn die Ampelkoalition mehr Fortschritt wagen will, muss sie auch mehr Schiene wagen. Doch Vorsicht an der Bahnsteigkante! Noch ist nicht erkennbar, ob bzw. inwieweit die Koalitionspartner diese Ziele auch wirklich konsequent verfolgen.

Wir haben die Umsetzungsprozesse von Anfang an kritisch begleitet und bringen uns weiterhin aktiv in die politische Debatte ein. Dabei stehen für uns **sichere Arbeitsplätze** und **gute Beschäftigungsbedingungen** im Vordergrund und sind Maßstab für unsere Positionen. Wir haben daher konkrete Vorschläge für die Umsetzung der **Verkehrswende** in Deutschland und damit der Umsetzung des Koalitionsvertrages erarbeitet. Dabei steht für die EVG insbesondere der Schienenverkehr im Mittelpunkt.

Inhalt

1. Gute Arbeit	4
1.1 Vergaben und Tariftreue	4
1.2 Ausbildung	7
1.3 Vereinbarkeiten	8
2. Infrastrukturfinanzierung und DB-Konzernstruktur	9
2.1 Die Schieneninfrastrukturfinanzierung auskömmlich und effektiver gestalten	10
2.2 Die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge erhalten und den integrierten Konzern sichern	11
2.3 Die Struktur der bestehenden Eisenbahninfrastrukturgesellschaften erhalten	11
2.4 Die DB-Dienstleister und das Konzernprivileg erhalten	12
2.5 Die betriebliche und unternehmerische Mitbestimmung ausbauen sowie die Rechte der Mitbestimmungsgremien im Umstrukturierungsprozess beachten	12
3. Wettbewerbsbedingungen und Infrastruktur-Ausbau	13
3.1 Infrastruktur-Ausbau	13
3.2 Wettbewerbsbedingungen	15
3.2.1 Güterverkehr	16
3.2.2 Personenverkehr	17
Notizen	18



© 2016 by transdev/Uwe Miethe

1. Gute Arbeit

1.1 Vergaben und Tariftreue

Mit dem Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung unter anderem darauf verständigt, für **faire Arbeitsbedingungen** im ÖPNV zu sorgen. Dafür soll die **Tariftreue** gestärkt werden und Tarifverträge eine Bedingung bei Ausschreibungen werden. Als EVG begrüßen wir dies, fordern für echte Verbesserungen aber auch, dass nicht irgendwelche, sondern **repräsentative, stetig fortentwickelte Tarifverträge** angewendet werden müssen und ein sozial geschützter **Personalübergang** bei Betreiberwechsel bei allen Vergaben im Öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene wie auf der Straße verbindlich vorgeschrieben wird.

Immer wieder fallen vor und nach Betreiberwechseln, aber auch zu anderen Zeiten, Züge und Busse tage-, wochen- oder sogar monatelang aus, weil das Personal fehlt. Auch an der Ausbildung wird gespart. Die **Wettbewerbsfixierung** der Aufgabenträger und vieler Verkehrspolitik:innen führt dazu, dass zusammengehörnde Teile von Verkehrsleistungen immer mehr auseinandergerissen werden (z.B. durch separate Vergaben von Betrieb, Instandhaltung, Vertrieb oder durch die Zulassung von Subunternehmerketten).

Dieses freie Spiel der Marktkräfte nützt weder den Beschäftigten noch den Fahrgästen oder den öffentlichen Finanzen. Diese Verfahrensweise setzt nicht eine bestmögliche Verkehrsleistung in den Fokus, sondern erhebt den Wettbewerb zum Selbstzweck. Mögliche Synergien bei Vergabe kompletter Pakete bleiben ungenutzt, und die Regiekosten der Aufgabenträger steigen. Damit gehen bundesweit Millionen an Regionalisierungsmittel für Verkehrsleistungen verloren.



Aus Sicht der EVG ist die Einrichtung eines **Runden Tisches für Vergaben** im ÖPNV und SPNV dringend notwendig. Dabei sollen eine ehrliche Bestandsaufnahme und die Überprüfung geplanter Ausschreibungen auf Robustheit und Solidität erfolgen.

Für die Zukunft fordern wir wirtschaftlich solide und an hoher Stabilität und Qualität orientierte Angebote. Wir fordern die **Vorgabe robuster Personalstärken** und einer verbindlichen Personalnachführung durch eigene **Ausbildung beim Betreiber** über die gesamte Laufzeit des jeweiligen öffentlichen Auftrags.

Wir fordern weiterhin von den Aufgabenträgern, **Betrieb, Instandhaltung und Vertrieb** grundsätzlich gemeinsam zu vergeben, den Einsatz von **Subunternehmen** möglichst weitgehend zu unterbinden und **Leiharbeit**, vor allem bei sicherheitsrelevanten Berufen, konsequent auf Ausnahme- und Übergangssituationen zu beschränken. Ebenfalls fordern wir eine **regelmäßige Kontrolle**, ob die vorgegebenen Qualitäts-, Ausbildungs- und Sozialkriterien eingehalten werden.

Es sind jetzt zügig Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr notwendig. Wir fordern, dass die **Regionalisierungsmittel**, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, wieder ausschließlich für den SPNV verwendet und wie im Ko-

alitionsvertrag vereinbart, weiter erhöht werden – gerade auch vor dem Hintergrund der Einführung des „Deutschlandtickets“. Für den städtischen ÖPNV und die Nahverkehrsentwicklung im ländlichen Raum sind **weitere Finanzierungsstrukturen** notwendig, wie diese ebenfalls im Koalitionsvertrag mit dem „Ausbau- und Modernisierungspakt“ angekündigt sind.

Die Vergabestellen von Bund, Ländern und Kommunen geben jährlich rund 450 Mrd. Euro für die öffentliche Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen aus. Dazu gehören z.B. auch Leistungen des SPNV sowie des Busverkehrs, Sicherheitsdienste oder Bauleistungen bei der Infrastruktur.

Die Vergabestellen verfügen daher über eine enorme Gestaltungsmacht, z.B., um die Tarifbindung zu stärken oder auch andere soziale oder ökologische Kriterien zu berücksichtigen. Doch viel zu oft ist der Preis das einzige bzw. ausschlaggebende Vergabekriterium. Durch neues EU-Recht (insbes. die Vergaberichtlinie 2014/24/EU und die Arbeitnehmerentsenderichtlinie (EU) 2018/957) wurden die Spielräume für **soziale und ökologische Kriterien** im nationalen **Vergaberecht** deutlich erweitert. In den Regelungen im Vergabekapitel des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und in den Landesgesetzen werden diese neuen Spielräume größtenteils bisher leider nicht berücksichtigt.

Auch wenn das geplante **Bundestarifreugesetz** ausschließlich für Vergaben des Bundes und bundeseigener Unternehmen gelten soll, steht die Bundesregierung mit dem Koalitionsvertrag in der Pflicht, Verbesserungen in der ÖPNV-Vergabepolitik der Länder abzusichern, und sie hat auch die Kompetenz dazu, dies durch Änderung bestimmter Bundesgesetze zu erreichen.

- Wir fordern, dass bei Vergaben im ÖPNV und SPNV sowie den verkehrsnahen Dienstleistungen grundsätzlich **repräsentative, stetig fortentwickelte Tarifverträge** angewendet werden müssen und die Einhaltung dieser Vorgaben verbindlich zu kontrollieren sind. Dabei ist nicht nur das Monatstabellenentgelt zu berücksichtigen. Das Entgelt des Arbeitgebers gegenüber den Beschäftigten umfasst vielmehr alle Bestandteile, die den durch den Arbeitgeber zu erbringenden Gegenwert der Arbeitsleistung bestimmen. Als Entgelt ist somit das gesamte „Tarifgitter“, mit Zulagen und Zuschlägen, Urlaub, Arbeitszeitregelungen und sonstigen tariflichen Ansprüchen der Beschäftigten anzusehen. Die repräsentativen Tarifverträge sollen durch unabhängige, paritätisch besetzte **Tarifreubeiräte** festgelegt werden.
- Bei der Vorschrift zum **Personalübergang** im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ist die „Soll“-Regelung in § 131 durch ein „Muss“ zu ersetzen, um Beschäftigte effektiv zu schützen. Auch die Verpflichtung zur Berücksichtigung aller betroffenen Beschäftigten, ohne eine rechtswidrige Fokussierung auf nur wenige Beschäftigungsgruppen ist gesetzlich klarzustellen, um zu verhindern, dass Aufgabenträger nur einzelne Berufsgruppen für den Personalübergang vorsehen.
- Entsprechende Lösungen zum Personalübergang müssen auch im Bereich der **Busunternehmen** geschaffen werden. Diese müssen sowohl beim Übergang zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und bei Übergängen von eigenwirtschaftlichen zu bestellten Verkehren Anwendung finden.
- Alle Vorgaben müssen ebenso für eventuelle **Subunternehmen** gelten. **Untervergaben** gilt es auf jeweils ein Nachunternehmen zu begrenzen; diese müssen die Ausnahme bleiben und dürfen nicht zur Regel werden.
- Beschäftigte müssen die Möglichkeit haben, ihr **Recht auf Übernahme** durch den neuen Betreiber einzuklagen – und das bereits während des Vergabeverfahrens, also ab Veröffentlichung der Ausschreibungsbedingungen.
- Im § 613 a BGB muss klargestellt werden, dass im SPNV und ÖPNV auch dann von einem **Betriebsübergang** auszugehen ist, wenn dieselben oder annähernd dieselben Verkehrsdienste angeboten werden, aber keine Betriebsmittel, wie Fahrzeuge oder Werkstätten, übergehen.
- Die **Kernarbeitsnormen** der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) müssen als Vergabevoraussetzung vorgeschrieben werden.
- **Direktvergaben** sind ebenso effiziente Verfahren wie Ausschreibungen und müssen wieder als eines der Regelverfahren im Gesetz festgelegt werden. Aktuell lässt das deutsche Recht dies kaum zu, obwohl Direktvergaben nach EU-Recht umfangreicher möglich wären.

Entsprechende Festlegungen könnten auch als Teil von **qualitativen Vorgaben** in das **Regionalisierungsgesetz** aufgenommen werden. Aus unserer Sicht sind mindestens die folgenden Qualitätsvorgaben essenziell:

- Tariftreue
- Personalübergang bei Betreiberwechsel für alle betroffenen Beschäftigten
- Ausbildung über die gesamte Vertragslaufzeit sicherstellen
- Vorgabe verbindlicher und robuster Personal-konzepte
- Regelmäßige Kontrollen der Vorgaben sowie Sanktionen bei Verstößen.
- Darüber hinaus sollten auch weitere qualitative Vorgaben im Regionalisierungsgesetz aufgenommen werden, die besonders aus **Fahrgastsicht** wünschenswert sind:
- Sicherstellung durchgehender Verbindungen in andere Bundesländer; Abstimmung auf bundesweiten Fahrplan (Deutschland-Takt)
- Durchgehende Fahrkarten und Fahrgastrechte

1.2 Ausbildung

Die Bundesregierung will die Berufsausbildung verbessern und dafür eine **Ausbildungsgarantie** schaffen, einen **Zukunftsfonds** einrichten sowie gemeinsam mit Ländern und Kommunen die **Berufsschulen modernisieren**. Dies bewerten wir positiv und fordern die schnelle Umsetzung. Darüber hinaus fordern wir verbindliche **Ausbildungsquoten** in Ausschreibungen und eine **bessere Ausbildungsqualität**.

Wir setzen uns dafür ein, dass bereits in den Sekundar- und Regel-Schulen stärker für **Ausbildungsberufe** geworben wird. Dabei darf der Fokus nicht ausschließlich auf Abiturient:innen liegen. Ausbildungen sollten generell so breit aufgestellt sein, dass ein Gesamtbild des Berufes und seines Umfeldes vermittelt wird. In der gegenwärtigen Praxis werden Berufsausbildungen jedoch immer spezifischer. Deshalb sollten die **Ausbildungsinhalte** unter Beteiligung der Jugend- und Auszubildendenvertretungen überarbeitet und wieder breiter aufgestellt werden. Dabei müssen Ausbildungsberufe und duale Studiengänge an zukünftige Herausforderungen und eine stetige Transformation angepasst werden. Dies schließt die Digitalisierung, Optionen bei Weiter- und Fortbildung sowie einen stärkeren Nachhaltigkeits- und Umweltbezug mit ein. Möglichst hohe **Flexibilität und Wahlfreiheit** für den eigenen Werdegang müssen die Prämissen der Zukunft sein. Wir sind davon überzeugt, dass eine Berufsausbildung hohen Qualitätsansprüchen genügen muss, denn sie legt die Grundlagen für das gesamte Berufsleben eines jungen Menschen. Wichtig ist zudem, dass **flächendeckend ausreichend Ausbildungsstandorte** zur Verfügung stehen.

Um die Eisenbahner:innen-Berufe für die Zukunft attraktiv zu machen und eine gute Ausbildung zu sichern, muss die **drei-jährige Berufsausbildung** wieder die Regel sein und bei Funktionsausbildungen ein Recht auf weitergehende Ausbildung sichergestellt werden. Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen gilt es, die Verlagerung hin zu Funktionsausbildungen zu unterbinden, da sie kein Ersatz für vollwertige Ausbildungen sind.

Bei Ausschreibungen im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) müssen verbindliche **Ausbildungsquoten** festgeschrieben und kontrolliert werden. Es muss nachgewiesen werden, dass mit eigener Ausbildung der notwendige Personalbedarf

über die gesamte Vertragslaufzeit abgedeckt werden kann. Zudem muss auch die **Übernahme von Azubis** bei Betreiberwechseln zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen gesichert sein.

Gemeinsam mit anderen Gewerkschaften fordern wir einen **umlagefinanzierten Ausbildungsfonds**, mit dem Ziel, das Interesse der Arbeitgeber:innen an Ausbildungen zu erhalten und zu wecken. Auch kleinere Unternehmen können von diesem Fonds profitieren. Ein gutes Beispiel dafür ist die „Fachkräfteoffensive Bahn Bayern“. Dort werden Eisenbahner:innen unternehmens- und institutionsübergreifend gemeinsam ausgebildet.

Aufgrund des **Nachwuchsmangels** in der Branche müssen auch Azubi-Bewerber:innen von den Unternehmen eine Chance bekommen, deren Bewerbung in der Vergangenheit chancenlos geblieben wäre. Dafür müssen besondere Förderangebote ausgebaut sowie neue Ansätze und Ideen entwickelt werden. Ein Positivbeispiel hierfür ist das **Berufsvorbereitungsprogramm** „Chance plus“ der Deutschen Bahn. Es zeigt auch, dass Absolvent:innen derartiger Projekte große Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber entwickeln, der ihnen eine Chance gegeben hat. Diese Idee kann Vorbild für ein **Branchenbündnis** sein, bei dem Jugendliche auf die Ausbildung im Bereich der Bahnen und im öffentlichen Verkehr vorbereitet werden.

Ein weiterer Schlüssel gegen den **Fachkräftemangel** besteht in der Verstärkung der Bemühungen um weibliche Auszubildende und junge Arbeitnehmer:innen. Beispielsweise müssen **Ausbildungen in Teilzeit** ermöglicht werden. Das schafft mehr Vereinbarkeit, von der insbesondere viele Frauen profitieren würden.

1.3 Vereinbarkeiten

Im Koalitionsvertrag setzt sich die Bundesregierung das Ziel, die Vereinbarkeiten von **Beruf und Familie sowie Pflege** voranzubringen. Die angestrebten Verbesserungen unterstützen wir und fordern gleichzeitig weitreichendere Maßnahmen. Bei der **Gleichstellung und Frauenförderung** gibt es einige wichtige Ziele, insgesamt bleibt der Koalitionsvertrag bei diesem Thema jedoch hinter unseren Forderungen zurück, bei der Umsetzung umso mehr.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie soll durch die **Steigerung öffentlicher Bildungsausgaben, Erhöhung der Zahl der Kinderkrankentage, Vereinfachungen und Verbesserungen beim Elterngeld sowie verlängertem elternzeitbedingtem Kündigungsschutz** verbessert werden. Diese Schritte begrüßen wir. Auf eine schnellere Umsetzung drängen wir bei der geplanten Einführung der zweiwöchigen vergüteten **Freistellung für Partner:innen nach der Geburt eines Kindes**. Dies soll erst 2024 erfolgen, was Strafzahlungen Deutschlands an die EU zur Folge hätte. Generell fordern wir, dass Vereinbarkeiten auch aus betrieblicher Perspektive gedacht werden und Ansprüche auf Eltern- oder Pflegezeit nicht zu einer Mehrbelastung anderer Kolleg:innen führen.

Durch die angekündigte **Erhöhung des Pflegegeldes sowie mehr Zeitsouveränität für pflegende Angehörige** und Nahestehende plant die Bundesregierung die Vereinbarkeit von Beruf und Pflege zu steigern. Die angestrebten Verbesserungen begrüßen wir. Diese müssen nun zügig umgesetzt werden. Andererseits sieht der Koalitionsvertrag jedoch **keine Regulierung von Gewinnmaximierung bei privaten Betreibern von Pflegeeinrichtungen** vor. Wir fordern, Gewinne auch für eine gute pflegerische und personelle Versorgung zu reinvestieren. Kritisch bewerten wir zudem, dass die Pflegeversicherung um eine freiwillige, paritätisch finanzierte Vollversicherung ergänzt werden soll. Dies würde dazu führen, dass viele Pflegebedürftige sich eine solche Vollversicherung nicht leisten könnten und daher leer ausgehen würden. Wir fordern daher eine **Pflegebürgervollversicherung**, in die alle einzahlen und die sämtliche pflegerische Kosten übernimmt.

Ein weiterer wichtiger Punkt beim Thema Vereinbarkeiten ist die **Gleichstellung und Frauenförderung**. Hier sieht der Koalitionsvertrag vor, die ILO Konvention Nr. 190 über die Beseitigung von Gewalt und Belästigung in der Arbeitswelt zu ratifizieren, so wie wir es fordern. Der Gesetzgebungsprozess wurde nach Druck der Gewerkschaften endlich in die Wege geleitet und die Ratifizierung ist in greifbarer Nähe. Die Vorhaben, um mehr **Frauen in Führungspositionen** zu bringen, sind aus unserer Sicht nicht ausreichend. Über die Vereinbarkeiten des Koalitionsvertrages hinaus bedarf es einer Überarbeitung des „Zweiten Führungspositionen-Gesetz“ (FüPoG II). Aktuell ist es für Unternehmen möglich sich für Vorstände, Aufsichtsräte und Leitungsebenen darunter als Ziel für den Frauenanteil 0 Prozent zu setzen. Wir fordern eine Ausweitung der festen Quoten für Führungsgremien und die Abschaffung dieser „0-Prozent-Zielgröße“. Darüber hinaus kritisieren wir die **Ausweitung der Mini-Jobs**, hiervon sind vor allem Frauen betroffen.

Um die Lohnlücke zwischen Männern und Frauen zu schließen, will die Koalition das **Entgelttransparenzgesetz** weiterentwickeln und zur Durchsetzung eine Prozessstandschaft einführen, so dass es für Arbeitnehmende möglich wird, ihre Rechte durch Verbände geltend zu machen. Das Ziel, die Lohnlücke zu schließen, unterstützen wir; ob dies mit den vorgesehenen Maßnahmen des Koalitionsvertrags allerdings gelingt, bleibt abzuwarten.

Bessere Vereinbarkeiten sind aus unserer Sicht nicht nur ein Anliegen, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen von Frauen verbessert, sondern die aller Arbeitnehmer:innen. Darüber hinaus sollten sich die Arbeitgeber auch im eigenen Interesse beim Werben um Fachkräfte für bessere Vereinbarkeiten einsetzen. Daher fordern wir europaweit die Umsetzung des **Women-in-Rail** Abkommens.



2. Infrastrukturfinanzierung und DB-Konzernstruktur

Kernanliegen der EVG an eine „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zum sogenannten **Integrierten Konzern** bekannt. Dies unterstützen wir als EVG ausdrücklich. Doch das Ziel der Politik nach einer künftig „gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ wirft aus Sicht der EVG sehr viele Fragen auf. Die Eisenbahninfrastruktur ist seit Jahrzehnten hoffnungslos unterfinanziert. Künftig soll das **Gemeinwohl** anstelle der Gewinne im Vordergrund stehen. Geklärt werden muss aber, wie eine **dauerhafte Finanzierung** der Anlagen und ihrer Instandhaltung aussieht. Folgerichtig muss jetzt definiert werden, was an Leistungen auf der Schiene und in den Bahnhöfen erbracht werden soll, um den verkehrlichen Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden – und zwar mit den eigenen Mitarbeitenden im **Konzernverbund**. Dafür braucht es steigende **Investitionen** in Personal und **Arbeitsbedingungen**, die Maßstäbe setzen.

Für die EVG ist klar: Eine zukunftsfähige Struktur muss auch die **konzerneigenen Dienstleistungsgesellschaften** nachhaltig stärken. Eine Leistungsvergabe an Dritte darf nicht die Folge sein. Erst wenn alle folgenden Fragen zufriedenstellend geklärt sind, kann es an die Ausgestaltung der „gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ gehen.



2.1 Die Schieneninfrastrukturfinanzierung auskömmlich und effektiver gestalten

Die Diskussion um die „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ bietet die Chance, endlich eine auskömmliche und **effektivere Finanzierungssystematik** für die Eisenbahn in Deutschland zu schaffen. Aus Sicht der EVG müssen dafür insbesondere die folgenden Anforderungen erfüllt werden:

- I. In Summe muss am Ende ein echter und langfristig auskömmlicher **Mittelaufwuchs** für das gesamte System Schiene stehen. Nur unter dieser Voraussetzung sind aus Sicht der EVG Änderungen an der DB-Konzernstruktur überhaupt denkbar. Veränderungen an den Finanzierungskreisläufen zwischen Bund und DB AG sowie im Konzern selbst (z.B. Entfall der Dividende an den Bund) dürfen nicht zu Kürzungen der Mittel im Bundeshaushalt für das System Schiene oder zu Mehrbelastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.
- II. Um den **Sanierungsstau** bei der Infrastruktur effektiv und schnell abbauen zu können, muss – über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hinaus – eine verlässliche, **überjährige Planbarkeit** aller zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden.
- III. Für eine effizientere und schnellere Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ist zusätzlich die **Vereinfachung der Förderstruktur** und eine Bündelung von Mittel- bzw. Fördertöpfen notwendig. In diesem Zuge ist es weiterhin wichtig, auch die Aufwandsförderung für die Infrastruktur zu ermöglichen.
- IV. Die **Finanzierungssystematik** muss dem DB-Konzern die Möglichkeit geben, sich weiterhin zu günstigen Konditionen auf dem **Kapitalmarkt** zu refinanzieren. Hierzu ist ein **positives Rating** bei den Kapitalgebern sicherzustellen. Nur so kann erreicht werden, dass die DB AG in ausreichendem Maße Eigenmittel in Infrastruktur und Transportgesellschaften investieren kann.

2.2 Die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge erhalten und den integrierten Konzern sichern

In der Diskussion um die „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ muss darauf geachtet werden, dass der Integrierte Konzern nicht durch die „Hintertür“ aufgelöst wird.

Kernelemente des integrierten Konzerns sind insbesondere die **Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge**. Diese stellen sicher, dass der DB-Konzern tatsächlich integriert handeln kann: operativ und finanziell. Der integrierte Konzern garantiert zudem den **konzernweiten Arbeitsmarkt**, der nicht nur zur Beschäftigungssicherung, sondern auch in Zeiten des Fachkräftemangels von enormer Bedeutung ist.

Die Kappung der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge, wie sie derzeit in der Diskussion steht, würde das Ende des integrierten Konzerns darstellen. Dies lehnen wir klipp und klar ab.

2.3 Die Struktur der bestehenden Eisenbahninfrastrukturgesellschaften erhalten

Der Betrieb und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur ist eine hochkomplexe Materie. Die DB-Infrastrukturgesellschaften haben hierzu eine in Deutschland einzigartige Kompetenz aufgebaut. Um diese bestmöglich zu bewahren, die Transaktionskosten so gering wie möglich zu halten und bestehende Projekte nicht zu gefährden, müssen die **DB Netz AG** und die **DB Station&Service AG** in ihrer Organisationsstruktur 1:1 in die neue Infrastruktursparte übertragen werden.

Die **Eigenständigkeit** der beiden **Geschäftsbereiche** ist in jeder gewählten Unternehmensorganisations- und Rechtsform der Sparte durch eine Verankerung in der Unternehmenssatzung und den Geschäftsordnungen für Vorstand und Aufsichtsrat sicherzustellen.

Dazu zählt auch, dass Bahnhöfe nur ganzheitlich betrachtet werden dürfen, d.h. inkl. Gebäude und Vermarktung sowie Liegenschaftsflächen und Verkehrsstation. Eine **Abspaltung der Empfangsgebäude** würde sofort zu einer großen Finanzierungslücke bei den Verkehrsstationen führen.

2.4 Die DB-Dienstleister und das Konzernprivileg erhalten

Die DB-Dienstleister sind auf Grund ihres Know-Hows und der starken Bahnaffinität unverzichtbare Partner für einen sicheren Eisenbahnbetrieb sowie bei der Instandhaltung, der Instandsetzung und dem Schutz der kritischen Eisenbahninfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund müssen das **Konzernprivileg** sowie das **Kontrahierungsgebot** bzgl. aller DB-Dienstleistungsgesellschaften, auch über den Dezember 2023 hinaus verbindlich erhalten bleiben. Alle bestehenden Dienstleistungsgesellschaften müssen Teil des integrierten Konzerns bleiben. Die **Absicherung** der dortigen **Arbeitsplätze** ist aus Sicht der EVG von zentraler Bedeutung.

Darüber hinaus ist es erforderlich, die **infrastrukturauffinen Dienstleistungen** in die neue Infrastruktursparte zu integrieren, um dieser einen durchgehenden Zugriff auf unverzichtbare Betriebsleistungen zu garantieren. Für den **Schutz kritischer Infrastrukturen** dürfen diese Leistungen nicht dem volatilen Marktgeschehen ausgesetzt werden.

2.5 Die betriebliche und unternehmerische Mitbestimmung ausbauen sowie die Rechte der Mitbestimmungsgremien im Umstrukturierungsprozess beachten

Die Gründung einer neuen Infrastruktursparte darf in keinem der beiden bisherigen Geschäftsbereiche zu einer Einschränkung der betrieblichen Mitbestimmung führen. Deshalb muss auch die aktuelle Struktur der bestehenden **Betriebsräte** von DB Netz und DB Station&Service in jeder gewählten Unternehmensorganisations- und Rechtsform jeweils 1:1 in die neue Sparte übertragen werden.

Hinsichtlich der unternehmerischen Mitbestimmung ist für die neue Sparte ein **paritätischer Aufsichtsrat** zu gründen, der auch die Arbeitnehmer:innen aus dem kleineren Geschäftsbereich der Bahnhöfe angemessen repräsentiert.

Die gesetzlichen Vorgaben für die Beteiligung der betrieblichen **Mitbestimmungsgremien** (Interessenausgleich, Sozialplan etc.) müssen im anstehenden Umstrukturierungsprozess zum Aufbau der geplanten Infrastruktursparte genau beachtet werden. Dies benötigt ausreichend Zeit. Die EVG wird eine Reduzierung der betrieblichen Mitbestimmung, etwa um einen politisch gesetzten Starttermin sicherzustellen, nicht hinnehmen.



3. Wettbewerbsbedingungen und Infrastruktur-Ausbau

3.1 Infrastruktur-Ausbau

Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, erheblich mehr in die **Schieneninfrastruktur** als in die Straße zu investieren. Dies ist notwendig, um die dort ebenfalls festgeschriebene angestrebte **Verdopplung der Personenverkehrsleistung** und die Steigerung des **Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent Marktanteil** bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Bisher wird das Investitionsziel jedoch verfehlt. Auch die Höhe der Mittel für die Schiene bleibt hinter dem Bedarf zurück. Für die dringend notwendige **Beschleunigung von Schieneninfrastrukturprojekten** wurde immerhin die angekündigte Kommission umgesetzt.

Der Ausbau des Schienennetzes muss durch schlankere **Planungs- und Genehmigungsverfahren** sowie mehr Personal beim Eisenbahn-Bundesamt und den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen beschleunigt werden. Auch die Zeit zwischen Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der tatsächlichen Umsetzung ist zu lang. Daher ist die Novellierung der Regularien dringend notwendig, um benötigte Infrastrukturmaßnahmen bedeutend schneller umsetzen zu können.

Die Ergebnisse der **Beschleunigungskommission Schiene** begrüßen wir und fordern die rasche Umsetzung unter Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten. Außerdem müssen der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** und die Bewertungskriterien der **Nutzen-Kosten-Analyse** grundlegend überarbeitet werden. Anstelle des Aus- und Neubaus von Autobahnen sollte der BVWP Investitionsvorhaben abbilden, die für die Verkehrswende notwendig sind.

Für eine echte Verkehrswende muss die Schiene bei den Infrastrukturausgaben – wie in Österreich oder der Schweiz – **Priorität vor der Straße** erhalten. Dafür muss der Bund auch die Verwendung der **Mauteinnahmen** für Investitionen in die Schieneninfrastruktur wieder ermöglichen und langfristig zusagen.

Wir fordern, die **Kapazitäten** im Schienennetz bis 2030 zu verdoppeln. Dafür muss der Bund jetzt die Maßnahmen des Deutschlandtaktes zum Knoten- und Engpassausbau, zum zweigleisigen Ausbau, für mindestens 740 Meter lange Züge, zur Blockverdichtung sowie zur Verbesserung der Hinterland-Anbindungen und Güterverkehrskorridore vordringlich vorantreiben und beschleunigen. Hierfür braucht die Schiene mindestens eine Verdopplung der **Aus- und Neubaumittel** auf jährlich **4 Milliarden Euro**. Zusätzlich sind auch die Bundesmittel für **andere Investitionsfelder** bei der Schieneninfrastruktur – z.B. für Modernisierung, Reaktivierung, Kapazitätssteigerung, Digitalisierung, Bahnhöfe sowie Elektrifizierung – von heute gut **7 Milliarden Euro** jährlich bis 2030 zu verdoppeln. Die Grundstücke für den Infrastrukturausbau müssen vorab gesichert werden.

Die Umsetzung des **Deutschlandtakts** bis zum Jahr 2030 muss der Bund stringent verfolgen, ausreichend finanzieren und den Zielfahrplan bestmöglich realisieren. Dabei ist eine verbindliche Vereinbarung von **Umsetzungsetappen** von besonderer Bedeutung. Bahnhöfe, Abstellanlagen, Überholgleise und Begegnungsmöglichkeiten müssen so ausgebaut werden, dass die wachsenden Verkehrsaufgaben im Personen- und Güterverkehr zuverlässig bewältigt werden können. Frühzeitig muss eine ausreichende Zahl geeigneter Fahrzeuge beschafft werden.

Das Programm **Digitale Schiene Deutschland** und die Umrüstung des Zugsleitsystems auf **ERTMS** (European Rail Traffic Management System) begrüßen wir und fordern den umfassenden Ausbau in Deutschland bis 2040. Von der Bundesregierung und der EU erwarten wir, dass auch die **Ausrüstung der Fahrzeuge** mit der notwendigen Technik vollumfänglich finanziert wird. Wir fordern außerdem, dass die Umstellung sozialverträglich und mit Fokus auf die Beschäftigten geschieht, deren Tätigkeit sich grundlegend ändern wird.

Alle **Eisenbahngrenzübergänge** zwischen Deutschland und den Nachbarländern müssen bis spätestens 2030 mit **Fahrleitungen** ausgerüstet sein. Der Bund sollte mit einem Sonder-

finanzierungsprogramm erreichen, dass bis 2030 **75 Prozent** des Schienennetzes **elektrifiziert** sind. Wir fordern, dass alle Infrastrukturmaßnahmen für Oberleitungs-Lkw (e-Highways) gestoppt werden. Das Schienennetz auszubauen und zu elektrifizieren, ist ökologisch und volkswirtschaftlich effizienter, auch der Sicherheitsvorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Lkw ist besonders groß.

Es gilt jetzt innerhalb der aktuellen Legislaturperiode geeignete Mechanismen zu finden wie beispielsweise **Fonds**, um die benötigten Gelder und entsprechenden Aufwüchse auch langfristig verbindlich und zur **überjährigen Verwendung** bereitzustellen. Dies ist auch notwendig, damit die entsprechenden **Planungs- und Baukapazitäten** geschaffen und genutzt werden. Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung eine bessere Finanzierung der **Lärmsanierung** für Schienenwege angekündigt. Diese Mittel wurden in den Bundeshaushalten 2022 und 2023 jedoch reduziert. Wir fordern, dass die Lärmsanierungsmittel wie angekündigt aufgestockt werden.

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch **Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)** lehnen wir ab. Diese führen zu höheren Kosten für die Allgemeinheit und schränken die demokratischen Gestaltungsmöglichkeiten ein. Wir wenden uns auch gegen **Prestigeobjekte**, die einer verkehrlichen Effizienzprüfung nicht standhalten. Bund und Länder sollen vielmehr durch Maßnahmen wie **Reaktivierungen**, Eröffnung von **Ausweichstrecken**, **Gleisanschlüsse**, **Lückenschlüsse** und **verkehrsträgerübergreifende Liniennetzkonzepte** die Schiene und den Umweltverbund flächendeckend zu Alternativen zum motorisierten Individualverkehr entwickeln und finanzieren.

Die sogenannte **Anreizregulierung** im Eisenbahnregulierungsgesetz ist nicht sachgerecht. Sie sichert weder die ausreichende Finanzierung der Infrastruktur noch eine sinnvolle Verteilung der Fixkosten auf die Verkehrssegmente. Das Gesetz muss daher erneut überarbeitet werden.

Wir fordern vom Bund, dem Masterplan Schienenverkehr einen **Masterplan Verkehr** zur Seite zu stellen, der ein Gesamtkonzept für die Verkehrswende vorlegt, die Rollen der Verkehrsträger bestimmt und eine konsistente Investitionsstrategie darlegt. Der Masterplan sollte unter breiter Beteiligung erarbeitet und die Umsetzung durch einen Lenkungskreis konsequent vorangetrieben werden.



© Daimler AG

3.2 Wettbewerbsbedingungen

Im Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung ambitionierte Ziele für deutlich mehr Schienenverkehr gesetzt. Bei wichtigen Maßnahmen zur Zielerreichung bleibt sie aber vage: **Klimaschädliche Subventionen** sollen (irgendwann) abgebaut und die **Nutzung der Schiene** soll günstiger werden (aber nur wenn haushalterisch machbar).

Die Ziele der Bundesregierung für 2030 zur Verdopplung der Personenverkehrsleistung und für einen Eisenbahn-Anteil von 25 Prozent am Güterverkehr unterstützen wir. Die **Trassen-, Anlagen- und Stationspreise** müssen durch öffentliche Zuschüsse dauerhaft deutlich reduziert werden. Die Trassen- und Anlagenutzung sollte auch bei der nichtbundeseigenen Infrastruktur gefördert werden. Die Mehrfachbelastung durch **Stromsteuer** und **Emissionshandel** muss der Bund beenden, indem er Bahnen und Busse von der Stromsteuer befreit.

Klima- und umweltschädliche Subventionen, wie Steuervergünstigungen auf Diesel und Kerosin, müssen zügig abgebaut werden. Die entsprechenden Schritte gilt es jetzt innerhalb dieser Legislaturperiode zu vereinbaren. Dadurch können Milliarden für Investitionen gewonnen werden. Die **versteckten Folgekosten** des Verkehrs bei Gesundheit, Umwelt und Klima müssen endlich von den Verursachern getragen werden, z.B. durch eine Ausweitung der Maut.

Um dauerhaft mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus zu bewegen, muss das Angebot flächendeckend und nutzer:innenfreundlich ausgebaut werden. Wichtige Voraussetzungen dafür sind Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal. Auch eine **bundesweite Mobilitätsgarantie** mit Mindest-

qualitätsstandards, wie die flächendeckende Bedienung wenigstens im Stundentakt, die **Vereinfachung des Tarifsystems** und **dauerhafte Preisreduzierungen** wie ein 365-Euro-Ticket sind weitere Schritte. Den Preis für das Deutschlandticket gilt es daher perspektivisch abzusenken – insbesondere für Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende, Leistungsempfänger:innen und Senior:innen. Langfristig sprechen wir uns für eine kostenlose ÖPNV-Nutzung aus.

Der Bund sollte dem Fachkräftemangel entgegenwirken und die **Aus- und Weiterbildung** im Schienenverkehr schnell finanziell fördern – wie bereits beim Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt. Für die Transformation von Berufsbildern soll eine gesonderte vollumfängliche Finanzierung sichergestellt werden.

Es darf keine Verschlechterungen von **Ausbildungs- und Qualifikationsanforderungen** geben. Insbesondere eine Absenkung des Sprachniveaus lehnen wir ab. Bei internationalen Verkehren sollte die Übergabe von Zügen in grenznahen Bahnhöfen erfolgen. Des Weiteren müssen gleiche **Sozialbedingungen** bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten, beispielsweise dass Pausen nicht auf Triebfahrzeugen stattfinden, sondern in Pausen- bzw. Sozialräumen.



3.2.1 Güterverkehr

Wesentlich für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland ist die Stärkung und dauerhafte **Förderung des Einzelwagenverkehrs**. Anstatt Ladestellen zu schließen, müssen **Gleisanschlüsse** für Industrie- und Logistikstandorte umfangreich und unbürokratisch gefördert und zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist die Einführung der **Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** in einem europaweit koordinierten Prozess. Die Umstellung in Deutschland und Europa kann nur mit einem umfassenden finanziellen Engagement des Bundes und der EU gelingen. Gleichzeitig muss dafür gesorgt werden, dass Beschäftigten, deren Tätigkeitsprofil sich grundlegend ändert, weiterführende Qualifikationen und Perspektiven geboten werden. Dafür müssen die Betriebsparteien rechtzeitig Sorge tragen.

Um die angestrebte Verlagerung von Gütern auf die Schiene aktiv vorantreiben, sollten auch durch den Bund finanzierte unternehmensunabhängige Beauftragte – sogenannte **Rail-coaches** – auf Ebene der Kommunen und Bundesländer genutzt werden. Sie setzen sich für die Reaktivierung von Strecken, die Anbindung an Industrie- und Logistikstandorte sowie Verladeplätze ein und überzeugen Unternehmen von der Schiene.

Güterbahnen zahlen auf allen Strecken und für jeden Kilometer eine Schienenmaut. Wir fordern bessere Wettbewerbsbedingungen durch die Erhöhung der **Lkw-Maut**, die Ausweitung auf alle Straßen und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Mautermäßigungen und Förderungen für **Gas-Lkw** sowie die Zulassung von **Riesen-Lkw** lehnen wir ab. Gütertransporte müssen auf die Schiene verlagert werden. Nicht nur bei Ferntransporten, sondern auch im Regionalbereich und bei mittleren Entfernungen gibt es wichtige Verlagerungspotenziale.

Auch die Verknüpfung der Verkehrsträger muss verbessert werden, z.B. durch den **Aus- und Neubau von Umschlagterminals** für den Kombinierten Verkehr. Der Bund muss die dafür vorgesehenen Haushaltsmittel anheben und **alternative Umschlagtechnologien** für den Transport nicht kranbarer Fahrzeuge fördern.

Wir fordern den **Aufbau und die Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur** für Wasserstoff- und E-Lkw an Umschlagbahnhöfen. So kann der **Kombinierte Verkehr mit der Schiene** und alternativ angetriebenen Nutzfahrzeugen im Nahbereich ausgebaut werden.

Hochwertige Arbeitsplätze bei den Eisenbahnen dürfen nicht länger durch **Lohn- und Sozialdumping im Straßenverkehr** bedroht werden. Der Bund muss mit deutlich höheren Bußgeldern im Straßenverkehr für mehr **Verkehrssicherheit** sorgen und die **Sozialvorschriften** mit mehr Personal im Straßenkontrolldienst durchsetzen.



3.2.2 Personenverkehr

Wir fordern die Bedienung im **Schiene**personenfernverkehr (SPFV) für alle Städte über 100.000 Einwohner:innen sowie von Mittel- und Oberzentren mindestens im **Stundentakt**. Für den SPFV im Deutschlandtakt ist die einheitliche Bedienung durch **einen Betreiber** die effizienteste Möglichkeit, die auch den Interessen der Beschäftigten und der Fahrgäste am besten entspricht. Daher lehnen wir **Ausschreibungsmodelle** für den SPFV ab. Für den **Deutschlandtakt** muss die Schieneninfrastruktur so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im Halbstundentakt, mindestens aber im Stundentakt bedient und alle Linien mit kurzen Umsteigezeiten – auch zum mitvertakteten übrigen Nahverkehr – verknüpft werden können. Wir fordern den koordinierten Aufbau eines internationalen **Nachtzugnetzes** und weitere **grenzüberschreitende Fernverkehrsrelationen** durch die europäischen Bahnen. Hinsichtlich der Beförderungstarife müssen die Angebote vollständig in den Vertrieb der DB AG integriert werden.

Bahnfahrende müssen wie Fluggäste bei grenzüberschreitenden Reisen von der **Mehrwertsteuer** befreit werden. Die Kerosinsteuerbefreiung für den klimaschädlichen Luftverkehr muss abgeschafft werden. Flugverbindungen für Strecken von weniger als 1.000 Kilometer sollten eingestellt werden.

Das **49-Euro-Deutschlandticket** sorgt für zusätzliche Reisenende in Bussen und Bahnen des SPNV. Nun muss der Bund die **Regionalisierungsmittel** für mehr **Personal**, zusätzliche **Fahrzeuge** und weitere **Verkehrsangebote** deutlich erhöhen. Für einen effizienten Mitteleinsatz muss die zweckentsprechende Verwendung der Gelder fortlaufend vom Bund überprüft werden.

Im **Personenbeförderungsgesetz** muss dringend klargestellt werden, dass soziale Standards für die Beschäftigten auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren gelten – gerade im **Busbereich**. Um das Lohn- und Sozialdumping im **Fernbusbereich** einzudämmen, muss die **Mindestkontrolldichte** erhöht, müssen **Sanktionsmöglichkeiten** verschärft und die Konzession bei wiederholten Verstößen konsequent entzogen werden, und zwar auch bei Verstößen, die durch Subunternehmen des Konzessionsnehmers begangen wurden. Die **Mautbefreiung** für Fernbusse gehört endlich abgeschafft.

Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing sind konsequent mit dem öffentlichen Nahverkehr zu verzahnen, damit sie einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Auch die Möglichkeiten zum sicheren **Abstellen** von **Fahrrädern** an Bahnhöfen und die **Mitnahme** im Schienenpersonenverkehr müssen erweitert werden. **Park and Ride**-Möglichkeiten sind als Grundbedingung für die Nutzung der Schiene auf dem Land ebenso wie ausreichende und eng getaktete Busverbindungen mit Anschlussmöglichkeiten zu fördern.

Notizen



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin



www.evg-online.org