



## **Eine starke Schiene für unser Klima: Unsere Forderungen an die neue Bundesregierung (2021-2025)**

***Deutschland braucht mehr denn je eine echte Verkehrswende. Dies geht nur mit einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, denn sie ist der wirtschaftlichste Weg!***

Der Klimaschutz ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Bis 2030 sollen 65 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden, bis 2040 sogar 88 Prozent und bis 2045 soll Deutschland Treibhausgasneutralität erreichen – so lauten die ehrgeizigen Ziele des 2021 novellierten Klimaschutzgesetzes. Um diese zu realisieren, muss sich vor allem der Verkehrssektor einer grundlegenden Reform unterziehen, denn er ist neben der Industrie, Land- und Energiewirtschaft, einer der Hauptverantwortlichen des Klimawandels. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 Millionen Tonnen lag der Verkehrssektor im Jahr 2020 zwar unter der festgelegten Höchstgrenze von 150 Millionen Tonnen, doch hat er dies primär dem Verkehrsrückgang während der Corona-Pandemie zu verdanken. Um unser Klima zu retten, benötigen wir dringend eine echte Verkehrswende, die aus unserer Sicht nur mit einer dezidierten Stärkung der Schiene gelingen kann. Denn die Eisenbahn ist schon heute im Fernverkehr das klimafreundlichste Transportmittel. Aus diesem Grund sollte die neue Bundesregierung den Bahnsektor in der kommenden Legislaturperiode klar in den Fokus ihres verkehrspolitischen Handelns nehmen. Welche Maßnahmen nötig sind, um den Verkehrsträger Schiene zukunftssicher aufzustellen, zeigen die nachfolgenden Punkte.



## ***Die Eisenbahninfrastruktur muss zwingend neuorganisiert und kapazitätssteigernd ausgebaut werden!***

### ***Die heutige Situation:***

Die Verkehrsleistung steigt, der Schienenausbau sinkt: Laut einer aktuellen Erhebung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur<sup>1</sup> ist die Verkehrsleistung im Bahnsektor in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Wurden im Schienenpersonenverkehr im Jahr 2002 1.973 Millionen Menschen befördert, so waren es im Jahr 2019 bereits 2.931 Millionen Menschen. Auch der Schienengüterverkehr hat einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen. Mit Blick auf diese steigenden Zahlen ist es umso verwunderlicher, dass das Schienennetz im gleichen Zeitraum deutlich geschrumpft ist: Umfasste das Netz der DB AG im Jahr 2002 noch 35.800 Streckenkilometer, so waren es 2019 nur noch 33.400 Streckenkilometer. Die aktuelle Eisenbahninfrastruktur ist für die kontinuierlich wachsende Verkehrsleistung längst nicht mehr ausgelegt. Aufgrund sanierungsbedürftiger Brücken und Tunnel, einer Vielzahl von Langsamfahrstellen, dem massiven Gleisrückbau und einer massiven Reduzierung der Gleisanschlüsse sowie fehlender Ladegleise ist ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb bereits heute nicht mehr möglich. Daher benötigen wir dringend einen Zukunftsplan für die gesamte Schieneninfrastruktur, der nicht mehr nur auf Sicht fährt, sondern steigende Verkehrsleistungen mit vorausschauendem Aus- und Neubau schneller ermöglicht.

### ***Unsere Forderungen an die Politik:***

In der Legislaturperiode 2021-2025 sollte die Bundesregierung ...

- ***die Pro-Kopf-Investition in die Eisenbahninfrastruktur weiter erhöhen.***

Zwar stieg die Pro-Kopf-Investition von 76 Euro im Jahr 2019 auf 88 Euro im Jahr 2020 an, doch landet Deutschland damit weiterhin im europäischen Vergleich auf einem der hinteren Ränge. Die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III verankerten Mittel reichen nicht aus, um das

---

<sup>1</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2020/2021.



Schienennetz langfristig und nachhaltig zu verbessern.

- **die finanziellen Mittel zur Steigerung der Infrastrukturqualität zielgerichteter einsetzen** zum Beispiel für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe, die Schaffung eines 740-Meter-Netzes für Güterzüge zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und den überfälligen Ausbau einheitlicher digitaler Zugleit- und Zugsicherungssysteme im nationalen und transeuropäischen Schienenverkehr. Neben den großen Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans dürfen kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen, die nicht weniger bedeutsam sind, nicht in Vergessenheit geraten. Dazu zählen auch finanzielle Programme, welche die notwendigen Umbauten und Neuausrüstungen der Bestandsschienenfahrzeuge unterstützen.
- **einen Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild einführen.** Im Schienen-sektor ist der Infrastrukturausbau eine ausgesprochen langfristige Angelegenheit, die Kontinuität sowie Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Mittel erfordert. Mit einer klassischen, jährlichen Haushaltsfinanzierung kann dies nicht gewährleistet werden. Durch einen Infrastrukturfonds wäre die Finanzierung nicht länger von der jeweiligen politischen Meinung im Bundestag mit kurzfristigem Haushaltsdenken abhängig. Auf diese Weise könnten Bau- und Planungskapazitäten langfristig hochfahren und das nötige Personal dauerhaft angeworben werden. Voraussetzung für den Erfolg eines Infrastrukturfonds ist allerdings, dass ihm ausreichend finanzielle Mittel zugeführt werden.
- **Netz und Betrieb mithilfe einer echten Bahnreform II trennen.** Bis dato befinden sich rund 90 Prozent des deutschen Gesamtnetzes im Besitz des DB Konzerns. Folglich werden diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Wirtschaftsbetriebe mit Gewinnorientierung geführt und zur Abgabe einer Dividende verpflichtet, wodurch Gewinnerzielungsabsichten mit Gemeinwohlinteresse vermischt werden, was bekanntlich fatale Folgen auf den Aus- und Neubau des Schienennetzes hat. Aus diesem Grund gehören Netz und Betrieb dringend voneinander getrennt. Hierfür gilt es die vier Kernelemente DB Netz,



DB Station und Service, DB Energie und die Werkstätten in einer bundeseigenen, unabhängigen Infrastrukturgesellschaft zusammenzuführen und zwingend von der Gewinnorientierung zu befreien. Geeignet hierfür wären eine gemeinnützige Aktiengesellschaft oder eine gemeinnützige GmbH.

- ***den Deutschlandtakt kontinuierlich weiterentwickeln und dessen Ausbauprojekte schnellstmöglich realisieren, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des deutschen Schienennetzes zu steigern.*** Es ist zweifelhaft, ob die im „Abschlussbericht Zielfahrplan Deutschlandtakt“ enthaltenen Infrastrukturinvestitionen und Realisierungspläne ausreichen, um die Klimaziele im festgelegten Zeitrahmen zu erreichen.

Die zügige Realisierung der zentralen Projekte für den Deutschlandtakt, die den Schienengüterverkehr in stärkerem Maße berücksichtigen sollten, ist eine große gemeinschaftliche Anstrengung, die es in der kommenden Legislaturperiode zu meistern gilt. Hierfür ist es notwendig, zusätzliche innovative Finanzierungsmöglichkeiten zu entwickeln. Es wäre beispielsweise von entscheidendem Vorteil, das Schienennetz anstatt aus einem Konglomerat von Beiträgen der Länder und Aufgabenträger künftig nur noch aus einer Hand, nämlich der des Bundes, zu finanzieren. So könnte sichergestellt werden, dass Eigeninteressen den gemeinwohlorientierten Projektrealisierungen nicht länger im Wege stehen. Weiter sollte die Politik neue und wirksame Formen der transparenten Beteiligung an Prozessen von Aus- und Neubaumaßnahmen für die Infrastruktur erarbeiten. Denn oftmals sind es örtlich begrenzte Interessenkonflikte zwischen Bund und Ländern, EU-Nachbarstaaten oder auch berechtigte Einwände von Bürgern, die eine schnelle und zeitgerechte Realisierung des Deutschlandtakts erschweren.



## ***Die Sicherheitsmaßnahmen im und am Zug müssen dringend verschärft werden!***

### ***Die heutige Situation:***

Unsere Züge und Bahnhöfe sind noch längst nicht sicher! – so lautet das Fazit einer von der GDL im Jahr 2020 veröffentlichten Studie zum Thema Sicherheit beim Zugpersonal<sup>2</sup>. Im Schnitt wird das Zugpersonal zweimal pro Jahr körperlich angegriffen. Sechs von acht befragten Personen wurden schon einmal bedroht. Doch nicht nur das Zugpersonal, sondern auch die Fahrgäste sehen sich zunehmend mit Übergriffen sowie steigender Aggressivität und Brutalität konfrontiert. Leider verzichten viele Betroffene auf eine Anzeige bei der Polizei. Angst und Unsicherheit sind für die meisten ständige Begleiter.

### ***Unsere Forderungen an die Politik:***

In der Legislaturperiode 2021-2025 sollte die Bundesregierung ...

- ***gemeinsam mit den Arbeitgebern stärker ihrer Fürsorgepflicht für das Zugpersonal nachkommen.*** Es müssen wirksame Konzepte zur Prävention und Nachsorge erarbeitet und schnellstmöglich umgesetzt werden. So gilt es etwa dafür Sorge zu tragen, die Züge mit ausreichend Zugbegleitpersonal zu besetzen.
- ***für eine stärkere Präsenz der Bundespolizei an Bahnhöfen und in Zügen sorgen.*** Zusätzliches Sicherheitspersonal muss dort präsent sein, wo eine erhöhte Gefahr besteht und es in der Vergangenheit zu Übergriffen gekommen ist. Dies schreckt potenzielle Täter ab und sorgt bei Fahrgästen und Zugpersonal für ein größeres Sicherheitsgefühl.
- ***Vorfälle wie Übergriffe, Anspucken und Beleidigungen gegen das Zugpersonal als sogenannte Offizialdelikte „von Amts wegen“ einstufen.*** Bislang werden solche Vorfälle lediglich auf Strafanzeige der Betroffenen als

---

<sup>2</sup> Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (Hrsg.): „Mit Sicherheit“. Ergebnisse einer bundesweiten Wiederholungsbefragung beim Zugpersonal. Frankfurt: 2020.



sogenannte Antragsdelikte verfolgt. Dies ist zumindest in Deutschland ein gesamtgesellschaftliches Problem, das dringend von der Politik angegangen werden sollte. Als Vorbild könnte dafür das Schweizer Modell dienen, wo bereits seit etlichen Jahren erfolgreich eine konsequente Verfolgung derartiger Vorfälle als sogenannte Offizialdelikte „von Amts wegen“ stattfindet. Dies erleichtert den Geschädigten das Vorgehen und hat auf potenzielle Täter einen gewissen Abschreckungseffekt. Seit Einführung dieser Regelungen sind die Übergriffe auf das Zugpersonal in der Schweiz rückläufig.

***Es braucht eine wertschätzende Arbeits-, Sozial-, und Ausbildungs-politik, um dem vorherrschenden Fachkräftemangel im Schienen- sektor entgegenzuwirken!***

#### ***Die heutige Situation:***

Der Fachkräftemangel in Deutschland ist eine der zentralen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte für alle Akteure aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Engpässe machen auch vor dem Schienensektor nicht halt – vor allem Lokomotivführer werden seit Jahren händeringend gesucht. Im Jahr 2019 standen im Durchschnitt 100 offene Stellen lediglich 25 als arbeitssuchend gemeldete Lokomotivführer gegenüber. Diese angespannte Personallage stellt ein immenses Hindernis für die wachsende Schiene und die zu erreichenden Klimaziele dar. Damit sich wieder mehr Menschen für Schienenberufe interessieren, ist es unabdingbar, dass Arbeitnehmer in der Branche die Wertschätzung und Anerkennung von Politik und Unternehmen erhalten, die sie verdienen. Dabei sind faire Arbeits-, Ausbildungs- und Sozialbedingungen, mehr Mitbestimmungsrechte sowie Tariftreue das A und O.

#### ***Unsere Forderungen an die Politik:***

In der Legislaturperiode 2021-2025 sollte die Bundesregierung ...

- ***das 2015 in Kraft getretene Tarifeinheitsgesetz (TEG) abschaffen, um der sinkenden Tarifbindung in Deutschland entgegenzuwirken.*** Die Tarifbindung in Deutschland sinkt unaufhaltsam. Im Osten ist sie noch einmal deutlich geringer als im Westen. Dabei hat fehlende Tarifbindung für viele Arbeitnehmer



weitgreifende Konsequenzen. In Sachsen-Anhalt beispielsweise liegen die Einkommen von Beschäftigten in nicht tarifgebundenen Unternehmen circa 18 Prozent unter den Einkommen tarifgebundener Unternehmen. Es ist Aufgabe der Politik, dieses Problem dezidiert anzugehen und dies gelingt ihr nur, indem sie vor allem Gewerkschaften und deren Arbeit stärkt. Denn ohne starke Gewerkschaften lässt sich die Tarifbindung nicht erhöhen. Mit der Einführung des TEG hat die amtierende Regierung durchsetzungsstarke Gewerkschaften allerdings nachhaltig geschwächt. Es wurden Probleme neu geschaffen, die es bis dahin im Tarifalltag nicht gab. Das Gesetz gefährdet gewerkschaftlichen Pluralismus und lässt bewusst offen, wie es im Anwendungsfall überhaupt konkret umzusetzen ist. Daher gehört es dringend abgeschafft!

- **die Mitwirkung und Mitbestimmung der Arbeitnehmervertreter in den Betrieben mithilfe einer umfassenden Überarbeitung des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) stärken.** Das im Juni 2021 in Kraft getretene Betriebsrätemodernisierungsgesetz, in dem unter anderem der Kündigungsschutz für Initiatoren einer Betriebsratsgründung erweitert und das Wahlverfahren vereinfacht wurde, ist sicherlich ein guter und wichtiger Schritt für mehr betriebliche Mitbestimmung gewesen. Doch reicht dieses in einer sich immer stärker wandelnden Arbeitswelt noch längst nicht aus. Daher ist eine umfassendere Überarbeitung des BetrVG zwingend erforderlich. So muss etwa der Arbeitnehmerbegriff dringend ausgeweitet werden. Auch sollte eine Regelung integriert werden, die vorsieht, dass für den Fall, dass sich ein Arbeitgeber rechtswidrig gegenüber dem Betriebsrat verhält und mitbestimmungspflichtige Angelegenheiten ohne die Beteiligung des Betriebsrats einführt, die Maßnahmen erst dann umgesetzt werden dürfen, wenn sie rechtssicher geklärt oder wirksam mitbestimmt sind.
- **einen Rechtsanspruch auf Altersteilzeit mit Erreichen des 55. Lebensjahres für Schicht- und Wechseldienstleistende einführen,** denn Schicht- und Wechseldienst stellen überdurchschnittlich hohe gesundheitliche Belastungen für Eisenbahner dar. Ein Rechtsanspruch auf Altersteilzeit soll älteren Arbeitnehmern einen vorzeitigen sozialverträglichen Ausstieg aus dem



Erwerbsleben ermöglichen. So können Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden. Voraussetzung hierfür sollte allerdings sein, dass der Mitarbeiter bereits 20 Arbeitsjahre im Schicht- und Wechseldienst geleistet hat, wobei die letzten zehn Arbeitsjahre in diesem Schicht- und Wechseldienst verbracht sein müssen.

- **die Ausbildung der Eisenbahnfachkräfte neu denken, um dem vorherrschenden Fachkräftemangel langfristig entgegenzuwirken.** Zur Erhöhung der Ausbildungsqualität in der Lokomotivführerausbildung fordern wir eine zeitnahe Revision der Triebfahrzeugführerscheinverordnung TfV. In dieser Revision muss auch unter Prüfung der EU-Konformität über den Zugang in die Ausbildung zum Lokomotivführer und über die Anforderungen an die Ausbildungs- und Prüfungsorganisation neu entschieden werden.

Um die Attraktivität der Eisenbahnbranche zu steigern, sollte zudem die berufliche Fortbildung im Bereich der geprüften Berufsspezialisten, des Bachelor Professional sowie des Master Professional ausgebaut oder gar erst etabliert werden. Nur so lassen sich kontinuierliche Bildungsprozesse und attraktive Berufskarrieren gestalten.

Außerdem dürfen berufliche Fortbildung und akademische Bildung nicht länger in Konkurrenz zueinanderstehen. Vielmehr sollten sie als Symbiose zwischen praktischer Anwendung und Forschung einerseits und den Übergängen zwischen beiden Bildungswegen andererseits verstanden werden. Dies muss sich vor allem auch in attraktiven Beschäftigungs- und Fortbildungsbedingungen sowie Karrieremöglichkeiten widerspiegeln.

Der Transformation von Tätigkeiten im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung ist nur mit Weiterbildung zu begegnen. Dies hält die betroffenen Fachkräfte mit größerer Sicherheit in dieser Branche.

Die positive Entwicklung des Bedarfs an heutigen und zukünftigen Eisenbahnfachkräften ermöglicht es uns, Fachkräfte aus anderen stärker von der dynamischen Digitalisierung betroffenen Wirtschaftsbereichen zu integrieren. So sollte die Politik den Quereinstig von branchenfremden und -nahen Fachkräften durch Anpassungsfortbildungen noch stärker fördern.