

Unternehmens- und gewerkschaftsübergreifendes Positionspapier Bahnbranche

11 Punkte für die Zukunft einer starken Bahn und Bahnindustrie!

Angesichts der Herausforderungen durch den Klimawandel, einer zunehmenden Urbanisierung und veränderten Mobilitätsbedürfnissen sind Schienenhersteller, Lok- und Wagenhersteller, Zulieferer, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) von herausragender Bedeutung für den Verkehrssektor in Deutschland. Wir sind ein entscheidender Faktor zur Umsetzung der globalen und nationalen Klimaziele sowie einer erfolgreichen Gestaltung der Mobilitätswende. Die Bahnbranche ist nicht nur das Rückgrat der Industrie, sondern auch ein Garant für bezahlbare Mobilität und eine lebenswerte Zukunft für alle Generationen.

Wir als Vertretung der Arbeitnehmer:innen, als Betriebsräte, Gesamt-, Konzern- und Europäische Betriebsräte sowie als einschlägige Gewerkschaften sehen die Leistungsfähigkeit der Bahn und Bahnindustrie akut gefährdet. Damit sind neben den gesetzten Klimazielen auch die Realisierung des Deutschlandtakts, der Erhalt des Deutschlandtickets, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und dessen Modernisierung sowie die Sanierung und der Ausbau der maroden Infrastruktur bedroht. Um hierzu nicht unumkehrbare Fakten zu schaffen, ist aus unserer Sicht für die nächste Legislaturperiode im Bund, wie auch in Europa, den Ländern sowie den Städten und Gemeinden ein beherztes Umsteuern und Handeln notwendig.

Wir fordern von der zukünftigen Bundesregierung sowie allen politisch Verantwortlichen in Brüssel, Berlin, den Landeshauptstädten und den Kommunen:

1. Klares Bekenntnis: Schiene als Branche denken!

Wir erwarten ein klares Bekenntnis zu Schienenherstellern, Lok- und Wagenherstellern, Zulieferern, Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und zum ÖPNV. Nur mit uns können die skizzierten Herausforderungen gemeistert werden. Wir sind ein zentraler Erfolgsgarant für Deutschlands wirtschaftliche Spitzenstellung.

2. Beschäftigung, Wirtschaft und Klima nicht gegeneinander ausspielen: Transformation geht nur gemeinsam!

Grundlage allen Handelns muss die sozial-ökologische Transformation sein. Nachhaltigkeit muss zugleich ökologisch, sozial und ökonomisch gedacht und umgesetzt werden. Demokratie und Fairness schaffen dafür die notwendige Akzeptanz in unserer Gesellschaft. Sozialpartnerschaft ist Grundlage für das Gelingen der Transformation.

3. Gute und aktive Industriepolitik: Für Qualität und Innovationen Made in Germany!

Die Krisen der vergangenen Jahre haben die Anfälligkeit globaler Lieferketten gezeigt. Um Abhängigkeiten zu reduzieren, einen bereits empfindlichen Know-how-Abfluss zu verhindern und die Herstellung ökologischer und krisenfester zu gestalten, muss die massive Verlagerungsstrategie vieler Unternehmen der Bahnbranche in Länder mit den vermeintlich geringsten Herstellungskosten („Best Cost Countries“) ernsthaft hinterfragt werden. Maß und Mitte sind hier aufgrund des Kostendrucks teilweise aus dem Blick geraten.

Eine leistungsfähige Bahnindustrie braucht endlich eine langfristig verlässliche und auskömmliche Finanzierung, um einerseits Investitionsanreize und Planungssicherheit und andererseits den Anteil der lokalen Wertschöpfung in Deutschland und Europa zu erhöhen.

4. Ausreichend Energie zu günstigen Preisen: Zukunft mit erneuerbaren Energien sichern!

Die Verkehrswende und der weitere Ausbau erneuerbarer Energien sind Voraussetzung für die Transformation in Deutschland. Daher sind kurzfristige Maßnahmen wie die Einführung eines Brückenstrompreises, die Entlastungen bei Netzentgelten und der europaweit höchsten Stromsteuer für Schienenbahnen unbedingt notwendig. Die Wettbewerbsfähigkeit und Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien müssen baldmöglichst sichergestellt werden.

5. Soziale und ökologische Kriterien bei öffentlicher Auftragsvergabe: Bestbieterprinzip anwenden!

Die Vergabepaxis der öffentlichen Hand sollte zeitgemäßen Leitlinien folgen. Öffentliche Aufträge dürfen nicht allein auf den niedrigsten Einkaufspreis abzielen, wie dies immer noch gängige Praxis in der Bahnbranche ist. Das hilft weder den Steuerzahlenden noch dem Klima und öffnet unseren Markt mitunter einseitig für Billiganbieter. Nach den MEAT-Kriterien („Most Economically Advantageous Tender“) müssen soziale und ökologische Kriterien in der Ausschreibungspraxis endlich deutlich stärker berücksichtigt werden. Ein neues Bundesvergabegesetz und ein Bundestariftreuegesetz sind die Basis. Wir fordern klare gesetzliche Muss-Vorschriften zur Tariftreue und zum Personalübergang bei Betreiberwechseln – Wettbewerb, der ausschließlich zu Lasten der Beschäftigungsbedingungen stattfindet, muss endlich der Vergabegenheit angehören.

Daneben ist auch ein fundamentaler Kulturwandel in der Vergabepolitik notwendig. Instrumente wie die Vergabegesetze der Länder oder die EU-Sektorenverordnung ermöglichen bereits heute, soziale und ökologische Kriterien bei der Vergabe verstärkt zu berücksichtigen. Wettbewerb um das beste Produkt bzw. die beste Lösung und Kostendisziplin sind ohne Zweifel wichtig, sollten aber kein Selbstzweck sein. Regionalisierungsmittel tragen dann auch zur Stärkung eines heimischen Leitmarktes für Innovationen und Nachhaltigkeit bei, wenn regionale Wertschöpfung, Klimafreundlichkeit, Innovationskraft, Tariftreue und faire Arbeitsbedingungen berücksichtigt werden. Es ist sinnvoll und möglich, mindestens 50 Prozent eines Zuges und der Infrastruktur in Deutschland herzustellen („Local Content“). Davon müssen Bund und Länder klar Gebrauch machen.

Die zukünftige Bundesregierung sowie Unternehmen in öffentlicher Hand müssen prüfen, ob und auf welche Weise die öffentliche Auftrags- und Vergabepaxis so angepasst werden kann, dass eine Nachfrage nach CO₂-arm hergestellten und zertifizierten Stahlprodukten aus der Europäischen Union in den stahlverarbeiteten Branchen wie der Bahn entsteht.

6. Schaffung europäischer grüner Leitmärkte: CO₂-Emissionen sichtbar machen!

Für die Errichtung grüner Leitmärkte ist eine klare Definition des Begriffs „grüner Stahl“ zentral: Der Product Carbon Footprint macht CO₂-Emissionen sichtbar und vergleichbar, was klimafreundlichen Anbietern einen Vorteil verschafft. Ergänzend braucht es ein einfaches Label-System, um Investitionen in grüne Herstellungsverfahren zu fördern.

7. Keine Zerschlagung der Deutschen Bahn: Mehr staatliche Steuerung, mehr Effizienz, mehr eigene Reformen!

Die verbreitete Meinung, dass nur durch eine Zerschlagung der Deutschen Bahn eine bessere politische Steuerung, mehr Effizienz und eine schlankere Aufstellung erreicht würden, ist schlicht falsch. All das ist bereits heute möglich und die Vertretung der Arbeitnehmer:innen ist zu Veränderungen unter dem Dach einer integrierten Bahn bereit.

Die Deutsche Bahn kann nur im Systemverbund die Herausforderungen der Mobilitätswende stemmen. Innovationen durch Digitalisierung und Technik, die damit einhergehenden betrieblichen Synergieeffekte, der unternehmensübergreifende Arbeitsmarkt, einheitliche Tarif- und Sozialleistungen, der Schutz vor Auslagerung von Tätigkeiten sowie die Aus-, Fort- und Weiterbildung entfalten ihre gewünschten Effekte nur, wenn sie aus einer Hand gezielt gesteuert werden. Aufgrund der engen Verzahnung der verschiedenen Unternehmen wäre durch eine Zerschlagung auch die Sicherung der Grundversorgung auf Mobilität nicht mehr zu gewährleisten. Der Druck zur Kostenoptimierung würde dieses fragile System zusätzlich herausfordern und keine Synergien freisetzen, sondern vielmehr eine kontraproduktive Konkurrenz unter den Gesellschaften schüren. Ein ruinöser Wettbewerb, der dem grundgesetzlichen Auftrag zur Mobilitätsversorgung der Bevölkerung widerspricht.

Der Bahn-Familie muss die Chance gegeben werden, die fehlerhaften Entscheidungen der Vorstände und von politischen Akteur:innen aus der Vergangenheit auszuräumen und sich geeint den kommenden Herausforderungen zu stellen. Mit der Gründung der DB InfraGO AG ist ein erster wichtiger Schritt gemacht, sie braucht Zeit, um sich zu bewähren, dann können weitere gemeinwohlorientierte Reformschritte folgen.

8. Auskömmliche und überjährige Finanzierung der Deutschen Bahn: Grundsanie- rung und Ausbau der Infrastruktur vorantreiben, Betriebskosten, Anlagen-, Trassen- und Stationspreise, Regionalisierungsmittel sowie Digitalisierung und Technik im Blick haben!

Um die Züge wieder pünktlich und zuverlässig auf das Gleis zu bekommen, muss die Grundsanie- rung des Bestandsnetzes in den Mittelpunkt der politischen Kraftanstren- gung gestellt werden. Erst durch ein auskömmlich finanziertes und leistungsfähiges Bestandsnetz kann die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden. Für die anvisierte Mo- bilitätswende mit der Verdopplung des Schienenfern- und -regionalverkehrs inklusive eines erhöhten Schienengüterverkehrsanteils ist der Ausbau des bestehenden Bahn- netzes unumgänglich.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Betriebskosten, Anlagen-, Trassen- und Stationspreise, Regionalisierungsmittel sowie Digitalisierung und Technik von größter Bedeutung. Zu den Schlüsseltechnologien zählen die Digitale Automatische Kupplung (DAK) und das einheitliche europäische Zugsleitsystem (ERTMS, European Rail Traffic Management System). Die Herausforderungen für die Infrastruktur und die Transporteure bedeuten eine enorme finanzielle und personelle Kraftanstrengung für die Deutsche Bahn, die nur mit einer sicheren, langfristigen Planung und Mittelausstattung um- setzbar ist.

Die politisch Verantwortlichen müssen diese notwendigen und unumgänglichen Maß- nahmen dringend in den Fokus ihrer verkehrspolitischen Arbeit stellen und jetzt für eine auskömmliche und überjährige Finanzierung der Deutschen Bahn sorgen.

9. Erhalt des Einzelwagenverkehrs: Für verlässliche Lieferketten!

Die Stahlindustrie steht am Anfang zahlreicher industrieller Wertschöpfungsketten. Sie benötigt eine zuverlässige Rohstoffversorgung für ihre Produktionsanlagen, um Schäden und Produktionsausfälle zu vermeiden und damit den sogenannten Einzelwagenverkehr der Bahn. Verkehre zwischen verschiedenen Werksstandorten müssen verlässlich funktionieren, um die Produktionskette aufrechterhalten zu können. Störungen in der Belieferung haben weitreichende wirtschaftliche Folgewirkungen, besonders bei Just-in-time-Lieferungen. Aktuell schwächt dies die Wirtschaft zunehmend und führt zu Verzögerungen sowie letztlich höheren Kosten für die Endverbraucher. Die Stärkung des Einzelwagenverkehrs ist essenziell, da alternative Verkehrsträger wie Straße oder Binnenschifffahrt nur begrenzt nutzbar sind.

10. Zukunftsfähige, klima- und menschenfreundliche Mobilität in den Ländern und Kommunen: Nur mit einem leistungsfähigen Nah- und Regionalverkehr!

Um den Straßenverkehr zu entlasten, den Emissionsausstoß und die Schadstoffbelastung zu senken und somit nicht nur zu einer klimafreundlichen, sondern gesundheitsfördernden Mobilität in den Städten und Gemeinden beizutragen, ist ein attraktiver ÖPNV in den Ländern und Kommunen unerlässlich. Damit der ÖPNV dem Anspruch einer wirklichen und attraktiven Alternative zum Automobil gerecht werden kann, ist ein flächendeckendes, barrierefreies und altersgerechtes Angebot sowie eine hohe Zuverlässigkeit erforderlich.

Nicht nur außerhalb der größeren Städte besteht hier großer Nachholbedarf. Die teils marode Schieneninfrastruktur sowie mangelnde Verfügbarkeit stellen die Verkehrsunternehmen vor immense Herausforderungen und führt immer wieder zum Vertrauensverlust in den Nah- und Regionalverkehr – vor allem bei den Menschen, die auf ihn angewiesen sind. Die erforderliche Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sowie der Ausbau bestehender Schienennetze stellt einen wesentlichen Faktor für die Verkehrswende dar. Das Angebot an verfügbaren Regional-, Stadt-, S-, U- und Straßenbahnnetzen ist dabei ein wichtiger Eckpfeiler für die zukunftsfähige Mobilität in Regionen, Städten und Gemeinden und muss nicht nur instandgehalten, sondern ausgebaut werden.

Attraktive Busse und Bahnen lassen sich nicht gewinnorientiert betreiben. Neben der finanziellen Herausforderung steigender Kosten unter anderem bei Lieferketten, Beschaffung moderner Fahrzeugflotten sowie hoher Energiekosten müssen Verkehrsunternehmen selbst attraktive Arbeitgeber:innen sein, um dem Fach- und Arbeitskräftemangel begegnen zu können. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen neben der Verbesserung der Arbeitsbedingungen auch eine angemessene Vergütung ihrer Beschäftigten, die den stark steigenden Lebenshaltungskosten entgegenwirkt. Die hierfür zwingend erforderliche Anhebung der Beschäftigtengehälter darf sich wiederum nicht automatisch in höheren Kosten für die Fahrgäste niederschlagen.

Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen dürfen – angesichts ihrer mitunter sehr angespannten Haushalte – mit den finanziellen Herausforderungen, die mit der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV einhergehen, nicht allein gelassen werden. Um diese zu entlasten, erfordert es ebenso die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel im Bundeshaushalt.

11. Fachkräftemangel entgegenwirken: Fachkräfte sichern und gewinnen für die Klimaschutzbranche Bahn!

Um die genannten Herausforderungen angehen zu können, ist es wichtig, dem Fachkräftemangel entschieden entgegenzuwirken. Einsparungen im Bereich Aus-, Fort- und

Weiterbildung, Stellenabbau, Verlagerungen und Standortschließungen sind keine Maßnahmen, um sich diesen Herausforderungen zu stellen.

Die Unternehmen aus der Branche sind in der Pflicht, attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze anzubieten und den Frauenanteil zu erhöhen. Sozialpartner und Betriebsparteien verfügen über viele gute Instrumente, um die Zukunft gemeinsam zu gestalten. Mit einer starken Mitbestimmung ist vieles möglich.

Wir fordern die zukünftige Bundesregierung auf, gute Rahmenbedingungen für Fachkräfte, eine qualitativ hochwertige Ausbildung und Instrumente zur Qualifizierung voranzutreiben und praxistauglich zur Anwendung zu bringen. Im Zuge der sich wandelnden Arbeitswelt müssen auch Perspektiven für Arbeitsplatzwechsel über Betriebs- und Branchengrenzen hinaus geschaffen werden. Wichtig ist dabei die Qualität der Arbeit (Tarifbindung, Entgelt, etc.) zu gewährleisten und die betroffenen Kolleg:innen besonders zu unterstützen. Für Fachkräfte aus dem Ausland benötigen wir pragmatische, unbürokratische und attraktive Regelungen. Für junge Menschen sind Angebote gefragt, die ihre Bedürfnisse aufgreifen, um die Anreize für eine Ausbildung zu erhöhen.

Diese Themen müssen jetzt in den Fokus des Handelns der Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft gerückt werden, um die Zukunft von Schienenherstellern, Lok- und Wagenherstellern, Zulieferern, Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und ÖPNV nachhaltig zu sichern. Wir wollen Züge, die fahren, und nicht stillstehen. Wir wollen eine Infrastruktur, die funktioniert. Das alles geht nur mit einer starken deutschen Industrie und Dienstleistern, das alles geht nur mit qualifizierten und einer ausreichenden Anzahl an Beschäftigten. Nur so lässt sich die Verkehrswende erfolgreich gestalten!

Schienenhersteller, Lok- und Wagenhersteller, Zulieferer, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und ÖPNV: Wir gemeinsam für die Zukunft einer sicheren, ökologischen und modernen Mobilität!

Unterzeichnende

Betriebsräte

AG der Dillinger Hüttenwerke
KBR

Alstom Gruppe Deutschland
GBR

Badische Stahlwerke GmbH
BR

Buderus Edelstahl GmbH
BR

DB Bahnbau Gruppe GmbH
GBR

DB Fahrwegdienste GmbH
GBR

DB Regio AG
Ralf Damde, GBR-Vorsitzender

Georgsmarienhütte GMH Gruppe
Monika Friebe, KBR-Vorsitzende, BR-Mitglied GMH GmbH
Michail Tsapanidis, stv. KBR-Vorsitzender, BR-Vorsitzender Mannstaedt GmbH
Frank Gorges, BR-Vorsitzender Bous
Jens Klemm, BR-Vorsitzender SWG
Roland Conrady, BR-Vorsitzender Pleissner
Orhan Eyioglu, BR-Vorsitzender ETE
Alexander Pohland, BR-Vorsitzender Kranbau Köthen
Maik Brüscke, BR-Vorsitzender GWS Burg
Jörg Butterweck, BR-Vorsitzender GeisslerWista
Yasin Abay, BR-Vorsitzender GMH GmbH
Can Yilmaz, BR-Vorsitzender MVO
Michael Kollenz, BR-Vorsitzender Judenburg
Alexander Scharpel, BR-Vorsitzender Kind & Co.

Saarstahl AG
KBR

SHS – Stahl-Holding-Saar GmbH & Co. KGaA
Stephan Ahr, KBR-Vorsitzender
Michael Fischer, stv. KBR-Vorsitzender

Siemens Mobility GmbH
GBR

Stadtwerke München GmbH
BR Betrieb Verkehr

Stahlwerk Thüringen GmbH
BR

Thyssenkrupp AG
KBR

Gewerkschaften



Ansprechpartner
Björn-Markus Gerlach



Ansprechpartner
Heiko Reese