

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)162-G

Stellungnahme zur ÖA
am 14.01.2015



 **Stellungnahme**

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Antrag der Abgeordneten im Deutschen Bundestag, Sabine Leidig (Fraktion DIE LINKE) u.a.

Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern (BT-Drucksache 18/2494)

Zusammenfassung

- ✓ **EVG begrüßt Sensibilisierung von Bundestag und Öffentlichkeit für die wachsenden Probleme der Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs und insbesondere des Nacht- und Autozugverkehrs**
- ✓ **EVG fordert deutschen Schienengipfel**
- ✓ **EVG schlägt freiwilliges Moratorium mit Verlängerungsoption zum Erhalt des Nacht- und Autozugverkehrs vor**
- ✓ **EVG schlägt Bildung einer paritätisch von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzten Untersuchungs- und Beratungsgruppe aus Repräsentanten der unmittelbar betroffenen Aufsichtsräte vor**
- ✓ **EVG favorisiert Einbettung der Untersuchungsergebnisse in Folgeprozesse des Schienengipfels und in die laufende Strategiesuche des DB-Konzerns**
- ✓ **EVG fordert vom DB-Vorstand Aktionsprogramm „Raus aus der Nische“**
- ✓ **EVG schlägt Einrichtung einer europäischen Koordinierungsstelle u.a. für den internationalen Nachtzugverkehr (Projekt „Nachtstern“) vor**

Grundsätzliche Bewertung des Antrags

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) begrüßt die Initiative der Bundestagsfraktion der Partei „DIE LINKE“, im Wege eines Antrags zum Erhalt des Nacht- und Autoreisezugverkehrs der DB AG den Blick des Deutschen Bundestags aber auch der Öffentlichkeit auf die wirtschaftliche Situation in diesem Teil-Geschäftsfeld und im Ergebnis auf die sich seit Monaten deutlich verschlechternde wirtschaftliche Lage im gesamten Geschäftsfeld des Schienenpersonenfernverkehrs zu lenken – und dies über die „Konzerngrenzen“ hinaus.

Die Bemühungen um einen Erhalt sowie um eine Fortentwicklung der Nacht- und Autoreisezugverkehre werden von der EVG unterstützt. Im Vordergrund steht hierbei die notwendige Sicherung von mindestens 1.000 Arbeitsplätzen bei der DB AG, die direkt und indirekt durch einen Rückzug des Konzerns aus diesem traditionsreichen Geschäft zur Disposition gestellt werden würden. Zudem haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB AG ein hohes Interesse daran, dass das über Jahrzehnte aufgebaute Know-how, an dessen Zustandekommen sie maßgeblich mitgewirkt haben, in ihrem Unternehmen gehalten wird.

Mit Blick auf die Schlussfolgerungen des Antrags, die in vier Beschlussempfehlungen münden, plädieren wir für ein modifiziertes Vorgehen. Im Mittelpunkt steht hierbei die **Durchführung eines deutschen Schienengipfels**. Wichtige Grundvoraussetzung für eine bessere Prognose auch für die in Rede stehenden Verkehre sind deutlich verbesserte verkehrspolitische Rahmenbedingungen für die Schiene. Und zwar im Rahmen einer Verkehrspolitik, die konkrete Verkehrsteilungsziele formuliert und diese durch den widerspruchsfreien Einsatz geeigneter Instrumente in verlässlicher Weise umsetzt. Hierzu soll der Schienengipfel neben einer Bestandsaufnahme erste Klärungen und Fahrpläne erarbeiten, und zwar für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr. Die heutige deutsche Verkehrspolitik ist alles andere als widerspruchsfrei. Dadurch werden erhebliche Steuer- und Kapitalmengen vergeudet.

Für den Teilaspekt Nacht- und Autozugverkehre favorisieren wir die Übertragung der im Forderungskatalog der Fraktion „DIE LINKE“ unter II.2 genannten Aufgaben im Wesentlichen auf eine paritätische Arbeitsgruppe der Aufsichtsräte der DB AG, der DB Fernverkehr AG sowie der DB ERS GmbH.

Das von der Bundestagsfraktion vorgeschlagene Prozedere besitzt zwar den Charme, sehr einfach zu sein bzw. so zu erscheinen. Gleichwohl steht in hohem Maße zu befürchten, dass jede Art von „Weisung“ des Eigentümers, ob nun direkt oder über den Konzernaufsichtsrat, in dieser Frage mit bestehenden aktienrechtlichen Vorschriften nicht zu vereinbaren ist. Mit einem vorzeitigen Scheitern eines notwendigen Diskussionsprozesses wäre den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Erhalt ihrer Arbeitsplätze im Ergebnis überhaupt nicht gedient.

Nicht zuletzt um eine gleichwohl mögliche schärfere Form der Auseinandersetzung zwischen DB AG und Bundesregierung zu vermeiden, erwarten wir vom Vorstand der Deutschen Bahn AG die Bereitschaft zu einem **freiwilligen Moratorium** von zunächst mindestens einem Jahr, in dessen Verlauf das bestehende Angebot an Nachtzug- und Autoreisezugverbindungen in jedem Falle erhalten bleibt. In dieser Zeitspanne soll es der paritätisch aus Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern der Aufsichtsräte der DB AG, der DB Fernverkehr AG und der DB ERS GmbH zusammengesetzten Arbeitsgruppe obliegen, unter Hinzuziehung interner und externer Beratung die wirtschaftliche Situation bzw. Ausgangslage sowie die Möglichkeiten eines Neustarts im Bereich des Nacht- und Autozugverkehrs und die dafür notwendigen Voraussetzungen zu klären. Die EVG plädiert dafür, diese Verkehrsangebote nicht länger „als Nische“ zu betrachten, sondern diese als Teil des Gesamtangebotes „Schienenpersonenfernverkehr“ unter der Nutzung nationaler wie internationaler Synergien offensiv fortzuentwickeln. Dabei betrachten wir die Tätigkeit einer solchen Arbeitsgruppe als einen wichtigen Beitrag im Zuge der notwendigen Befassung der Aufsichtsräte mit der Gesamtstrategie des Konzerns für den Schienenpersonenfernverkehr. Zudem ist sie ein Baustein der durch den geforderten Schienengipfel zu initiierten Neujustierung der deutschen (Schienen-)Verkehrspolitik. Sollten nach einem Jahr noch keine ausreichenden Erkenntnisnisse über die weitere Entwicklung der Märkte und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen vorliegen, so verlängert sich zum Schutz von Know-how und Systemkomponenten das Moratorium im Nacht- und Autoreisezugverkehr automatisch um ein weiteres Jahr.

Ausschließlich teilloptimierte und deshalb suboptimale Zustände durch eine eindimensionale Betrachtung der einzelnen Angebotsgruppen im SPFV müssen vermieden werden. Auch und gerade diesem Ziel, nämlich der Umsetzung einer gesamthafte Konzernplanung in diesem Geschäftsfeld dient ein Verzicht des Vorstands auf weitere voreilige Verkehrseinstellungen in den Bereichen Auto- und Nachtzug.

Zu beachten ist: Wir erachten es grundsätzlich als nicht sinnvoll, staatlicherseits mit einer dauerhaft wirkenden Zwangsmaßnahme auf den Konzern einzuwirken, wenn gleichzeitig den Schienenverkehr belastende und benachteiligende politische Rahmenbedingungen – wie gegenwärtig – deutlich verschärft werden. Mit dem Ziel, die Arbeitsplätze im gesamten Konzern zu erhalten, würden derartige staatliche Eingriffe ohne einen entsprechenden (finanziellen) Ausgleich die Wirtschaftlichkeit des Konzerns insgesamt erheblich belasten und zusätzlichen Einsparungsdruck mit entsprechenden Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung produzieren.

Verbesserte verkehrspolitische Rahmenbedingungen dienen zudem auch den Anbietern von Schienenverkehrsleistungen außerhalb des DB-Konzerns. Auch hier gilt es, durch die Sicherung und Fortentwicklung von Angeboten Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Im Einzelnen möchten wir im Rahmen dieser Stellungnahmen folgende Teilaspekte näher beleuchten:

- **Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigte und Sozialstandards**
- **Verkehrspolitische Verantwortung des Bundes**
- **Strategische Aufgaben der Konzernführung DB AG**
- **Europäische Dimension der SPFV-Strategie(n)**

Teilaspekte des Antrags

Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigte und Sozialstandards

Wichtig ist für uns die Absicherung der Kolleginnen und Kollegen, die im Bereich der Nacht- und Autozugverkehre tätig sind. Neben den Beschäftigten der DB Fernverkehr AG, die im Wesentlichen die Traktions- und Instandhaltungsleistungen sicherstellen sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ERS GmbH betroffen. Auch für diesen Mitarbeiterkreis gilt entgegen den Aussagen im Antrag der Fraktion „DIE LINKE“ die Absicherung durch den Konzernweiten Arbeitsmarkt. In einem marktwirtschaftlichen Umfeld ist die Möglichkeit des Arbeitsplatzabbaus oder der Schließung von Betrieben leider nicht auszuschließen. Der konzernweite Arbeitsmarkt, der im zwischen EVG und Agv MoVe vereinbarten DemographieTV fortgeschrieben wurde, sichert dieses Risiko nahezu vollständig ab. Davon profitieren alle Beschäftigtengruppen der betroffenen Verkehrsbereiche.

Gleichwohl hat die EVG ein hohes Interesse daran, dass den Kolleginnen und Kollegen am angestammten Wohnort, in der angestammten Region, im angestammten Tätigkeitsbereich weiterhin Beschäftigungsmöglichkeiten geboten werden. Deswegen setzt sich die EVG mit Nachdruck für einen Verzicht der DB-Führung auf eine voreilige Abwicklung der davon bedrohten Verkehrsbereiche und stattdessen für die Erarbeitung von Fortführungs- und Fortentwicklungsszenarien unter Beteiligung der betroffenen Konzernmitarbeiterinnen und –mitarbeiter und ihrer Repräsentanten ein. Hierzu müssen aber auch die Politik und die Konzernführung ihre Hausaufgaben erledigen.

Wichtig ist zudem, über Jahrzehnte angehäuften Know-how in diesen sehr spezialisierten Angebotsbereichen nicht aufzugeben. Ein späterer Wiedereintritt in diesen Markt wäre ungleich teurer als eine heutige Sanierung und der mittelfristige Ausbau dieser Geschäfte.

Verkehrspolitische Verantwortung des Bundes

Die erzielte Einigung im Koalitionsvertrag zu verkehrs- und bahnpolitischen Themen erlaubte in der Geburtsstunde der heutigen Großen Koalition am Ende des Jahres 2013 vorsichtigen Optimismus auf Seiten all jener, die eine Stärkung des umweltfreundlichen und ressourcensparenden Schienenverkehrs erreichen möchten. Davon kann nach nur 12 Monaten nicht mehr die Rede sein. Auch die „Light“-Variante einer Politik „pro Schiene“ hat nicht stattgefunden. Stattdessen tragen zusätzliche Belastungen etwa durch die EEG-Umlage, die Senkung der Lkw-Maut, die zu befürchtende unzureichende Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln sowie aus Sicht der EVG weiterhin fehlende Mittel zur Sicherung des Bestandsnetzes und zur Ausweitung der Schieneninfrastrukturkapazität zu einer Schwächung aller Unternehmen der Schienenverkehrsbranche bei. Im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs kommen zwei Jahre nach Öffnung der Märkte für den Fernbusverkehr die Folgen dieser politischen Entscheidung nach und nach zum Tragen – mit teilweise katastrophalen Folgen für diese Sparte. Umsatz- und Gewinneinbrüche bei der DB AG, aber auch Probleme bis hin zu Betriebseinstellungen bei den wenigen SPFV-Anbietern außerhalb des Bahnkonzerns lassen Schlimmes erahnen. Die Zahl an Verbindungen und Relationen, die sich laut Unternehmen nicht mehr wirtschaftlich darstellen lassen, steigt. Die Möglichkeiten zum Ausgleich erlittener Verluste bzw. unterdurchschnittlicher Renditen außerhalb der Rennstrecken sinkt in gleichem Maße. Denn Wettbewerb durch den Fernbus findet in erster Linie dort statt, wo bereits viele Menschen unterwegs sind – also zwischen den Metropolen bzw. Ballungsräumen und nicht im Ergänzungsnetz. Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auch im Busbereich, etwa durch eine Erhebung kostendeckender Infrastrukturbenutzungsgebühren einschließlich der Stationsgebühren findet nicht statt.

Angebote, die dauerhaft unterhalb der im SPFV erwarteten Durchschnittsrendite liegen, haben es folglich schwer, diese Marktveränderungen zu überleben. Die Gefahr ist groß, dass Nacht- und Autozugverkehre dieser Entwicklung schlussendlich zum Opfer fallen. Aber auch auf anderen Gebieten setzt der Bund völlig falsche Anreize: So muss die DB AG die für den Mittelfristzeitraum bereits festgelegte Dividendenhöhe, die sie an den Bund für die Infrastrukturfinanzierung ausschütten muss, in jedem Falle erwirtschaften. Hierzu reichen die Gewinnbeiträge der Infrastrukturgesellschaften allein nicht aus. Aus diesem Grund wird der Verkehrsbereich in deutlichem Maße neben den ohnehin zu entrichtenden Trassenbenutzungsgebühren über eine entsprechende Gewinnabführung der DB ML AG an der Finanzierung des Bestandsnetzes beteiligt. Verlustbringer, aber auch Angebote, die nicht genug Gewinn in den Konzern spülen, werden im Rahmen dieser „Systematik“ wegrasiert.

Festzuhalten bleibt: Die Bundesregierung trifft ein hoher Schuldanteil an der sich im Bereich von Nacht- und Autozugverkehren, aber auch zunehmend im gesamten Bereich des SPFV deutlich verschlechternden Lage. Es reicht nicht aus, einzig und allein von den Unternehmen und deren Beschäftigten Beiträge zu (noch) höherer Effi-

zienz und Wirtschaftlichkeit einzufordern. Der Schlüssel zum Erfolg des Schienenpersonenfernverkehrs liegt in besonderem Maße in den Händen der Verkehrspolitik.

Aus diesem Grunde fordert die EVG die Einberufung eines Schienengipfels in Deutschland, auf welchem Politik, Unternehmen, Gewerkschaften, Kunden und Verbände eine Bestandsanalyse vornehmen, Ziele identifizieren und die Voraussetzungen für eine Renaissance des Schienenverkehrs klar benennen. Die EU-Kommission ist als Gast an diesen Beratungen zu beteiligen.

Seit geraumer Zeit favorisiert die EVG die Erarbeitung eines Masterplans Verkehr mit konkreten Zielen und Vorgaben für die in Deutschland zu erreichende Verkehrsteilung. Dieser Masterplan ist ein geeignetes Vehikel, das durch einen Schienengipfel angeschoben werden könnte. Die Wirkungszusammenhänge zwischen politischen Zielen und dem verfügbaren verkehrspolitischen Instrumentarium sind durch die Wissenschaft hinreichend erforscht. Mit der Benennung und Rollenzuweisung des Deutschland-Taktes im Koalitionsvertrag von Union und SPD räumt die Große Koalition die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Masterplans bereits indirekt ein.

Wir fordern die Politik auf, endlich darzulegen, was sie tatsächlich will. Schienenkenntnisse einerseits, um dann andererseits einseitig die Schienenkonkurrenz zu begünstigen, passen nicht zusammen und vernichten wiederkehrend volkswirtschaftliches Vermögen. Die Entwicklung im Nacht- und Autozugsegment ist hierfür ein Beleg und gleichzeitig Warnzeichen für die Entwicklung im gesamten Schienenverkehr. Der Schienengipfel muss der Start- und Ausgangspunkt für einen verkehrspolitischen Paradigmenwechsel sein – vergleichbar mit der Energiewende.

Strategische Aufgaben der Konzernführung DB AG

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft erkennt an, dass die DB AG trotz schwierigster Rahmenbedingungen und hoher Investitionskosten in den zurückliegenden Jahren am Nacht- und Autozugverkehr festgehalten hat. Seit geraumer Zeit ist jedoch „die Luft raus“. Trotz fortbestehender Nachfrage und in Gutachten aufgezeigter Möglichkeiten, diese Angebote aufrechtzuerhalten und auszuweiten, hat die DB AG den Rückzug aus diesen Märkten angetreten. Zum einen folgt sie damit, wie oben dargelegt, in logischer Konsequenz dem verfehlten Anreizschema der Bundespolitik. Zum anderen scheut sie sich zunehmend, schwierige Märkte zu bearbeiten. Nach Auffassung der EVG besteht jedoch konzeptioneller Raum, um bestehende Potentiale insbesondere im Nachtzugverkehr zu heben. Ansatzpunkte, die zu einem Neustart beitragen könnten, sind folgende Themen (Aktionsprogramm „Raus aus der Nische“):

- Suche nach geeigneten Partnern wie etwa Verkehrs- und Gastronomie-Unternehmen zur Senkung des Kapitalrisikos
- Entwicklung/Anschaffung neuer wartungsärmerer Fahrzeuge

- Offensiver Marktauftritt für den Nachtzug
- Einheitliche Vermarktung von Tages- und Nachtzügen (ICE *Tag* und ICE-*Nacht*) als eine „Zugfamilie“. Aufgabe der „Produktnischen-Sichtweise“
- Verknüpfung von Tag- und Nachtzügen
- Für (zunächst) margenschwache Verkehre EU-zulässige Senkung der Trassenpreise (insbesondere während der An- und Hochlaufphase) auf Grenzkostenniveau.
- Nutzung der HGV-Infrastruktur – dadurch Ausweitung der Aktionsradien des nächtlichen SPFV im Verhältnis zum Flugverkehr und zukünftig auch zum Nachtfernbus.
- Erschließung neuer Kundengruppen ohne klassischen Komfortanspruch (junge Leute) – „Erlebnis Nachttour“ statt ausschließlich „Hotel auf Rädern“
- Bildung eines Europa-Hubs beispielsweise zur Bedienung europäischer Metropolen von Deutschland aus (London, Kopenhagen/Stockholm, Warschau, Wien/Budapest, Rom, Paris/Lyon/Spanien) mit entsprechenden Zubringerdiensten

Hierbei kommt neben der Konzernführung dem Bund tatsächlich eine hohe Verantwortung zu. Er muss durch geeignete Weichenstellungen die Grundlagen dafür schaffen, dass sich Schienenverkehr wieder rechnet und das unternehmerische Risiko beherrschbar bleibt. Eine weitere Variante wäre die Bestellung von staatlich zu finanzierenden Nachtzugverkehren durch den Bund auf der Grundlage der im Grundgesetz in Art. 87e formulierten Daseinssicherung auch im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs.

Sowohl die vorgeschlagene Arbeitsgruppe als auch der Schienengipfel können hierzu erste Vorstellungen und „Fahrpläne“ formulieren.

Europäische Dimension der SPFV-Strategie(n)

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft geht davon aus, dass sich kurz- bis mittelfristig die Mitgliedsländer der EU auf die Formulierung eines mehrheitsfähigen Vorschlages für ein 4. Eisenbahnpaket einigen werden. Ein wichtiger Punkt ist hierbei voraussichtlich die Öffnung des Schienenpersonen(fern)verkehrs für nicht ortsansässige Unternehmen in allen Ländern der EU. Die Frage nach der Notwendigkeit dieses weiteren Liberalisierungsschrittes soll an dieser Stelle nicht erörtert werden.

Zur Verbesserung der Koordination zwischen den Schienenverkehrsunternehmen regt die EVG die Schaffung einer Koordinierungsstelle für gemeinsame Verkehrsan-

gebote und Angebotsnetzwerke an. Durch eine Pflichtmitgliedschaft der Schienenpersonenfernverkehr betreibenden Unternehmen sowie mittels Moderation dieses Gremiums durch die EU-Kommission oder ERA entstehen Anreize für die Unternehmen, neue Kooperationsmodelle zu entwickeln, die ohne einen Anstoß von außen kein Interesse der einzelnen Bahnen finden würden.

Ziel ist die Entwicklung eines europäischen Metropolennetzes, das im „Nachtsprung“ (Projekt „Nachtstern“) zunächst die aufkommensstärksten europäischen Ziele auf der Schiene miteinander verbindet. Hierbei sollte die „erschwingliche“ Variante der Verkehrsteilnahme im Mittelpunkt stehen. Entscheidender Vorteil hierbei ist die Nutzung von produktionstechnischen und marktpolitischen „Skaleneffekten“. Diese werden überhaupt erst im Falle einer gesamthaften Herangehensweise aller Unternehmen sichtbar.