



# Empfehlungen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zur Industriestrategie der Bundesregierung

Die EVG vertritt **Beschäftigte im Mobilitätssektor** und äußert sich schwerpunktmäßig zu den verkehrswirtschaftlichen Bestandteilen einer **industriepolitischen Strategie**. Diese kann nur gemeinsam mit energie- und verkehrspolitischen Zielen konzipiert werden, dazu gehören:

- **klimateurale**, nachhaltige **Gesellschaft** und Produktionsweise
- **aktive Strukturpolitik** mit gleichen Lebenschancen und **gleichwertigen Lebensbedingungen** in allen Regionen
- **soziale Gerechtigkeit** sowie gleichberechtigte und **selbstbestimmte Teilhabe** für alle

Zentrales Element müssen immer **Beschäftigungsbedingungen Guter Arbeit** sein wie insbesondere Tarifbindung, faire Bezahlung und qualifizierte Aus- und Weiterbildung. Gute Arbeitsbedingungen müssen grundsätzliches Ziel und nicht nur Mittel zur Fachkräftesicherung sein.

Der **Schienenverkehr ist unverzichtbar für die Versorgung** der Industrie in Deutschland mit Rohstoffen und zum Transport von Gütern. Gleichzeitig ist die **Bahnindustrie** hierzulande eine der weltweit führenden und der Bahnbau ein wichtiges Standbein der deutschen **Bauindustrie**. Auch ein künftig **klimateurales Verkehrssystem** braucht den energiesparenden Schienenverkehr, denn erneuerbare Energien stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung. Der Schienenverkehr wird bereits zu 90 Prozent elektrisch betrieben und ist bei Weitem der **energieeffizienteste Verkehrsträger**. Damit verringert die Schiene auch die Abhängigkeit des Industriestandortes Deutschland von Energieimporten. Zudem ist die deutsche Bahnindustrie bei alternativen Batterie- und Wasserstoffantrieben führend.

Als Fundament für den **systemrelevanten Schienenverkehr** müssen Bund und Länder vorrangig das Schienennetz ausbauen. Stadt-, Straßen- und Regionalbahnen sollten dabei als wichtige **Standortfaktoren** für die betriebliche Mobilität der Industrie berücksichtigt werden. Der Schienenverkehr und der ÖPNV müssen sichere Pfeiler der **Daseinsvorsorge** sein. Ihre Bedeutung wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Diese Verkehrsangebote müssen verlässlich, gut strukturiert, erschwinglich und einfach zu nutzen sein. Durch Wettbewerb wird ein solches gemeinnütziges Ziel nicht erreicht. Daher gilt es das **Verkehrsangebot** in einem politischen, transparenten Prozess zu entwickeln.



Damit die Schiene wieder zum **Rückgrat des Verkehrssystems** wird, sind erhebliche Aus- und Neubauvorhaben sowie Reaktivierungen erforderlich, dazu gehören vor allem:

- Strecken gemäß **Bundesverkehrswegeplan** und **Deutschlandtakt**
- **Reaktivierung** von Strecken für den **Schienenpersonennahverkehr** in den Flächenländern
- Ausbau und Erweiterung von **S-Bahn-Systemen** in den Ballungsgebieten
- Neuaufbau und Ausbau von **Straßen- und Stadtbahnnetzen** sowie Stadt-Umland-Bahnen
- Neubau von **Gleisanschlüssen**, Anbindung von Gewerbe- und Industriestandorten

Zur schnellen Realisierung fordern wir, dass die Bundesregierung die Empfehlungen der **Beschleunigungskommission Schiene** schnellstmöglich umsetzt. Im Gegensatz dazu leisten viele Projekte zum Neubau von Fernstraßen keinen Beitrag zum Klimaschutz und sind zu Recht umstritten. Auch bei der Planungsbeschleunigung muss deshalb die für den Standort Deutschland zukunftsweisende **Verkehrswende** handlungsleitend sein.

Der industrielle Wandel führt zu einem **Strukturwandel** in den Regionen. Das im Grundgesetz verankerte Ziel, im ganzen Bundesgebiet **gleichwertige Lebensverhältnisse** zu schaffen, wurde viel zu lange vernachlässigt. Gleichzeitig führt die Konzentration von Einwohner:innen und Arbeitsplätzen in den Ballungsgebieten zu Problemen. Mit der Deutschen Bahn in öffentlichem Eigentum und einem Schienenverkehr, der überall guten Anschluss für Personen und Güter bietet, kann der nachteilige Konzentrationsprozess umgekehrt werden. **Öffentliche Unternehmen** können durch **regionale Standortpolitik** die industrielle und soziale Entwicklung positiv beeinflussen.

Die wettbewerbsfixierte Politik der vergangenen Jahrzehnte hat zu weiterer **Segmentierung von Wertschöpfungsketten** geführt. Auch der Schienenverkehr ist dadurch weniger verlässlich geworden. Funktionierende Prozesse werden aufgespalten, wenn sie nicht in der Kontrolle der Eisenbahnunternehmen selbst liegen. Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen, Strecken sowie Leit- und Sicherungstechnik gehören zusammen und dürfen nicht durch unnötig viele Schnittstellen destabilisiert werden.

Die deutsche Bahnindustrie ist eine **strategische Branche** für den Aufbau eines nachhaltigen, klimaneutralen Verkehrssystems in Europa. Deshalb muss bei der Industrie- und Wettbewerbspolitik darauf geachtet werden, dass **Wertschöpfungs- und Lieferketten** weit überwiegend in Deutschland und Europa liegen und mehrfach vorhanden sind.

Auch die Bedürfnisse des **Binnenmarktes** und die **Entwicklung der Kaufkraft** wurden zu lange vernachlässigt. Daher sollten auf der europäischen Ebene aktive **Wirtschafts- und Strukturpolitik** wieder größeres Gewicht im Vergleich zur Wettbewerbs- und Marktausrichtung bekommen. Das wird Europa auch politisch stärken.