

Für eine sozial-ökologische Verkehrswende
**GERECHTE UND MUTIGE MOBILITÄTSPOLITIK
IN DEUTSCHLAND UND EUROPA**





**Verkehrspolitischer Leitantrag, beschlossen
auf dem 3. Ordentlichen Gewerkschaftstag
der EVG vom 16. bis 20. Oktober 2022**

Als Teil der deutschen Gewerkschaftsbewegung tritt die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) für wichtige gesellschaftliche Ziele ein: unsere natürliche Lebensgrundlage durch die **Abkehr von fossilen Brennstoffen insbesondere im Verkehrsbereich zu erhalten und gleichzeitig allen Menschen Mobilität für Beruf, Ausbildung, Sorgearbeit, Ehrenamt, Freizeit und Versorgung in guter Qualität und bezahlbar zu ermöglichen.**

Der **Verkehrssektor ist elementarer Teil der Daseinsvorsorge** unserer Gesellschaft und eine Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft. Die Mobilität von Menschen und der Transport von Waren sind unverzichtbar für Wohlstand und Teilhabe der Menschen am kulturellen und wirtschaftlichen Leben. **Dabei werden Arbeitsplätze und Existenzen von Millionen von Arbeitnehmer:innen und Tausenden unserer Mitglieder gesichert und geschaffen.**

Wir vertreten die Interessen der abhängig Beschäftigten im Schienenverkehr und in großen Teilen des Verkehrs- und Transportbereichs: bei Eisenbahn- und Busunternehmen, Behörden, betrieblichen Sozialeinrichtungen, in Werken, in der Schifffahrt sowie bei Berg- und Seilbahnen. Unser Ziel ist es, Sicherheit und Qualität der Arbeitsplätze bei Bahn, Bus, anderen Verkehrsträgern und weiteren Organisationen in unserem Vertretungsbereich zu verbessern. **Die Eisenbahn- und Verkehrspolitik betrachten wir als politische Gestaltungsaufgabe, die nicht an den Markt oder die Unternehmen delegiert werden kann.**

Allerdings steht der Verkehrssektor im Hinblick auf Zukunftsfähigkeit und Effizienz vor großen Herausforderungen, denn ein Großteil des herkömmlichen Verkehrs verursacht klimaschädliche Treibhausgase. **Seit Jahrzehnten gelingt es nicht, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu senken. Damit die Klimaziele noch erreicht werden können, muss jetzt endlich gehandelt werden.** Um den globalen Temperaturanstieg auf unter zwei Grad zu begrenzen, müssen die Emissionen von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen bis 2030 drastisch reduziert und bis spätestens 2045 auf null gebracht werden. **Dies ist nur mit dem Ausbau des Schienenverkehrs und dem Betrieb aller motorisierten Verkehrsmittel auf Basis erneuerbarer Energiequellen möglich.** Um diese Ziele zu erreichen, muss der Staat jetzt seine gestaltende Rolle annehmen und die Mobilitätswende engagiert vorantreiben.

Mit Ausnahme der Straße wurden Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland jahrzehntelang vernachlässigt. Vorhaben und Initiativen wie der Masterplan Schienenverkehr oder einige der im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung von 2021 formulierten mobilitätspolitischen Ziele sind positive politische Signale. Die Vorhaben, die Investitionen in die Schiene weiter zu erhöhen und erstmals mehr Geld in die Schiene als in die Straße fließen zu lassen, sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr lassen zwar vorsichtigen Optimismus zu, es besteht jedoch weiterhin großer Nachholbedarf: **Für den Umbau des Verkehrssystems sowie die Modernisierung und den Ausbau des Schienenverkehrs sind weiterhin Milliarden sowie eine schnellere Umsetzung der Vorhaben – insbesondere durch eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren – notwendig.** Dies soll durch die von der Ampel-Regierung geplante „Beschleunigungskommission Schiene“ erreicht werden. Vordringlich ist dabei aber die Ausstattung mit mehr Personal bei Planungsbehörden, Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU).

Für die Verkehrs- und Energiewende brauchen wir einen Konsens in der Gesellschaft, der einen ökologischen Strukturwandel zulässt. Alle Klima- und Umweltschutzmaßnahmen müssen mit den sozialen Belangen und den Interessen der Beschäftigten im Einklang stehen. Die sozial-ökologische Verkehrswende wird nur gelingen, wenn Schienenverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiv sind und bleiben.

Durch eine Verkehrsverlagerung werden zudem breite Spielräume für eine geschlechtergerechte und sichere Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere auch für Familien in Ballungsräumen, geschaffen und ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der Klimaziele geleistet.

DIE EVG STEHT FÜR:

_ GUTE ARBEIT MIT ZUKUNFT

In der Corona-Krise zeigte sich die Bedeutung der Beschäftigten bei Bussen und Bahnen, die buchstäblich die Betriebe und damit einen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge am Laufen hielten. Anlass genug, die Situation dieser Beschäftigten politisch wieder in den Fokus zu rücken. **Wir fordern, dass bei Bezahlung, Ausbildung, Arbeitsplatzsicherheit und verlässlichen Grundlagen für die Lebensplanung nicht gespart wird, damit Wissen, Motivation und die Verbundenheit zum System Schiene nicht verloren gehen.** Sonst wird sich der Fachkräftemangel weiter verschärfen und es droht der Kollaps von Teilen des Systems.

Klar ist: Ohne die Beschäftigten des Eisenbahn- und Verkehrssektors findet keine Verkehrswende statt. Deshalb darf es keinen Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten geben. Wo es Wettbewerb gibt, ist dieser so zu regulieren, dass ausnahmslos alle Beschäftigten vor Nachteilen geschützt werden. Zugleich müssen gute Ausbildung und Arbeit gesichert und deren Auslagerung verhindert werden.

Wir fordern faire Bedingungen und gute soziale Mindeststandards für Arbeit und Ausbildung, auf die Verlass ist – das ist unser klarer Anspruch an die Verkehrspolitik!

Um in Zukunft ausreichend Fachkräfte für die Branche zu haben, braucht es eine **Qualitätsoffensive für die Ausbildung, die die Attraktivität unserer Verkehrsberufe sichert.** Nur gut ausgebildete Fachkräfte können ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot für die Fahrgäste gewährleisten. Dazu gehört auch, dass die Verkehrsunternehmen dem demografischen Wandel und dem Fachkräftedeband mit Hilfe der eigenen Berufsausbildung begegnen. Hierzu wirken wir bei den Ländern und Aufgabenträgern darauf hin, einheitliche Regelungen zur **Ausbildungsverpflichtung in Ausschreibungen** zu schaffen. Wir fordern außerdem eine verstärkte Dezentralisierung des Ausbildungsangebotes im Verkehrsbereich, um gezielt jungen Menschen in ländlichen Regionen einen Zugang zum Ausbildungsmarkt anzubieten und die Folgetätigkeit möglichst regional zu verankern.

Die Interessen der Beschäftigten dürfen bei **Vergabeverfahren** im SPNV und ÖPNV nicht mehr nachrangig behandelt oder gar ignoriert werden. Entscheidend sind **verbindliche Vorgaben (als gesetzliche Muss-Vorschriften) zu Tarifreue sowie zum Personalübergang bei Betreiberwechseln** ohne Einkommensverluste zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen und für alle Beschäftigtengruppen. Auch **soziale Mindeststandards** müssen festgeschrieben werden, beispielsweise definierte Ausbildungsbedingungen für qualifizierte betriebliche Erstausbildungen und entspre-

chende Quoten, die für alle gleichermaßen gelten, sowie robuste und konkret nachprüfbar Personalkonzepte.

Durch eine Klarstellung im **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) muss dringend festgelegt werden, dass soziale Standards für die Beschäftigten auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren – gerade im Busbereich – beachtet werden müssen. Um das Lohn- und Sozialdumping im Fernbusbereich einzudämmen, müssen die Vorschriften für Kontrollen (zum Beispiel eine Mindestkontrolldichte) und Sanktionsmöglichkeiten (wie der Entzug der Konzession auch bei wiederholten Verstößen von Subunternehmen) verschärft werden.

Wir fordern zudem ein **Eisenbahner:innenschutzgesetz**, um das Berufsbild der Eisenbahner:innen zu schützen und die Qualität in der Branche zu sichern. Durch ein solches Maßnahmenpaket soll gewährleistet werden, dass die Einhaltung von Arbeitszeiten durchgesetzt und kontrolliert wird, unter anderem durch eine elektronische Fahrerkarte und **klare Zuständigkeit und Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt** (EBA). Der Missbrauch von **Werkverträgen** muss gestoppt und sogenannte **Sub-Ketten** müssen unterbunden werden. Der Leistungseinkauf darf nicht als Mittel des Wettbewerbs zwischen Belegschaften genutzt werden und zu Lasten der Arbeitsbedingungen gehen. Für uns ist entscheidend: Wer Nachunternehmen beauftragen will, braucht die Zustimmung des Betriebsrates.

Um die Eisenbahner:innen-Berufe für die Zukunft attraktiv zu machen und eine gute Ausbildung zu sichern, muss die **dreijährige Berufsausbildung** wieder die Regel sein und bei Funktionsausbildungen ein Recht auf weitergehende Ausbildung sichergestellt 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.

Außerdem müssen Politik und Unternehmen dafür sorgen, dass **Beschäftigte und Fahrgäste vor Übergriffen und Gewalt geschützt** werden. Denn die Zahl der Übergriffe insbesondere gegen Beschäftigte und Sicherheitspersonal im Verkehrssektor steigt stetig an. Wir fordern daher flächendeckende Präsenz der Bundespolizei in Verkehrsstationen, um die Sicherheit zu verbessern.

_ FÖRDERUNG UND AUSBAU UMWELTFREUNDLICHER VERKEHRSTRÄGER

Der „**Masterplan Schienenverkehr**“ von 2020 stellt einen wichtigen Meilenstein hin zur Erreichung des Ziels dar, die Bahn als umweltfreundlichen Verkehrsträger zukunftsfest zu machen und Deutschland einen entscheidenden Schritt näher an die Erreichung seiner Klimaziele zu bringen. **Die vereinbarten Kernziele – mehr Kapazität bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr und eine Erhöhung des Marktanteils der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent bis 2030 – unterstützen wir.** Auch das im Masterplan formulierte Vorhaben, Tariftreue, Personalübergang und Selbsterbringungsquoten für zentrale Teileleistungen zum Standard in Ausschreibungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu machen, begrüßen wir ausdrücklich.

Um die ambitionierten Verkehrsverlagerungs- und Klimaziele zu erreichen, sind die im „Masterplan Schienenverkehr“ beschlossenen Maßnahmen jedoch nicht ausreichend. Insbesondere die darin vorgesehene **Investitionssteigerung für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur auf mindestens 3 beziehungsweise später 4 Milliarden Euro pro Jahr** ist ein guter Anfang, aber längst

nicht genug. Auch die Sofortmaßnahmen, die im Masterplan festgelegt werden, sind nicht ausreichend und zu langsam in der Umsetzung. Zusätzlich sind auch die **Bundesmittel für andere Investitionsfelder bei der Schieneninfrastruktur**, zum Beispiel für Modernisierung, Reaktivierung, Kapazitätssteigerung, Digitalisierung, Sanierung und Ausbau von Bahnhöfen sowie Elektrifizierung, von heute gut 7 Milliarden Euro jährlich bis 2030 mindestens zu verdoppeln. Streckenstilllegungen und Entwidmungen lehnen wir ab.

Weitere Maßnahmen sind erforderlich, die nicht nur den Verkehrsträger Schiene betreffen. Wir fordern daher, dem „**Masterplan Schienenverkehr**“ einen „**Masterplan Verkehr**“ zur Seite zu stellen, der ein Gesamtkonzept zur Bewältigung einer ökologischen Verkehrswende vorlegt, die zukünftigen Rollen der anderen Verkehrsträger bestimmt und unter breiter Beteiligung eine glaubwürdige, konsistente und transparente Investitionsstrategie konkretisiert. Der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und die Bewertungskriterien der Nutzen-Kosten-Analyse müssen grundlegend überarbeitet werden**, damit die Investitionsvorhaben abgebildet werden, die für die Verkehrswende notwendig sind.



– GUTE VERKEHRSINFRASTRUKTURENTWICKLUNG

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 die Verwendung der Mauteinnahmen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur wieder ermöglichen. Die verkehrspolitische Grundausrichtung des Koalitionsvertrags von 2021 ist positiv „pro Schiene“ – erstmals soll mehr Geld in die Schiene als in die Straße fließen. Erhalt und Sanierung von Straßen sind für die Daseinsvorsorge und den öffentlichen Personennahverkehr unabdingbar und müssen weiterhin gewährleistet werden.

Wir fordern, die **Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 zu verdoppeln**. Dafür muss der Bund die **Maßnahmen zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes** zum Ausbau von Knoten und Engpässen, zum zweigleisigen Ausbau und für mindestens 740 Meter lange Züge, zur Blockverdichtung, zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen und der Güterverkehrskorridore vordringlich vorantreiben und beschleunigen. Hierfür braucht die Schiene kurzfristig mindestens die vereinbarte Verdopplung der Aus- und Neubaumittel auf wenigstens 4 Milliarden Euro. Die Strecken der nicht-bundeseigenen Bahnen sollen in dieses Konzept und dessen Finanzierung durch den Bund einbezogen werden. Um den Ausbau des Schienennetzes zu finanzieren, müssen Mittel aus dem Bereich des Straßenbaus umgeschichtet werden. Darauf ist der Bundesverkehrswegeplan entsprechend auszurichten.

Das im Koalitionsvertrag verankerte Programm „**Digitale Schiene Deutschland**“ und die damit einhergehende **Umrüstung des Zugleitsystems auf ERTMS** („European Rail Traffic Management System“, deutsch: Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem) begrüßen wir, da die Digitalisierung so vorangetrieben und das Eisenbahnsystem zukunftsfest gemacht wird. Wir fordern als Teil von ERTMS einen systematischen und umfassenden Ausbau des Zugbeeinflussungssystems ETCS („European Train Control System“, deutsch: Europäisches Zugbeeinflussungssystem) in Deutschland bis 2040 und erwarten von der Bundesregierung und der EU, dass auch die notwendige Ausrüstung der Fahrzeuge mit der für den ETCS-Betrieb notwendigen Technik gefördert wird. Bestehende Probleme wie fehlende Rückfallebenen, inkompatible Softwareversionen und Kapazitätseinschränkungen müssen beseitigt werden. Im Interesse unserer betroffenen Kolleg:innen fordern wir außerdem, dass die Umstellung sozialverträglich und mit Fokus auf diejenigen Beschäftigten geschieht, deren Tätigkeit sich durch ETCS grundlegend ändern wird.

Der Schiffs- und Fährverkehr muss besser mit dem Schienenverkehr verknüpft werden – zum Beispiel durch den Ausbau trimodaler Umschlagterminals. Die Kooperation zwischen Eisenbahn und Schifffahrt im Personen- und Güterverkehr muss wieder verbessert werden. Durch europäisches und nationales Recht soll sichergestellt werden, dass Autofährlinien künftig dazu verpflichtet werden, auch Fußgänger:innen, Bahn- und Fahrradreisende zu befördern und so durchgängige und direkte Mobilitätsketten aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu schaffen. Bei den Binnenwasserstraßen setzt der Klimawandel allerdings heute schon durch lange Niedrigwasserphasen enge Grenzen. Deshalb wird die Hauptlast der Verkehrsverlagerung künftig auf die Schiene entfallen.

Ein besonderes Augenmerk ist auf den Ausbau der grenzüberschreitenden Strecken für den Güter- und Personenverkehr zu legen. Alle **Eisenbahngrenzübergänge** zwischen Deutschland und den Nachbarländern sind **bis spätestens 2030 mit Fahrleitungen auszurüsten**. Mit einem Sonderfinanzierungsprogramm muss erreicht werden, dass **bis 2030 75 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert** sind.

Damit die Schiene ihre Position als sicherster Verkehrsträger ausbauen kann, bedarf es auch **umfassender Investitionen bei der Stellwerkstechnik** – für sichere Betriebsabläufe und ein hohes Vertrauen der Fahrgäste.

Wir fordern, dass alle Maßnahmen zur Umsetzung von **Autobahnen mit Oberleitungen für Lkw (sogenannte 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.

Die EVG lehnt die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch **Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)** ab. Diese führen nachweislich zu höheren Kosten für die Allgemeinheit und schränken die demokratischen Gestaltungsmöglichkeiten ein.

Um eine gleichwertige verkehrliche Entwicklung in ganz Deutschland zu erreichen, wenden wir uns **gegen Prestigeobjekte, die einer Effizienzprüfung nicht standhalten**. Bund und Länder sollen konsequent durch Maßnahmen wie Streckenreaktivierungen und die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Liniennetzkonzepte die Schiene und den Umweltverbund zu einer flächendeckend wirksamen Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickeln.

_ GERECHTE WETTBEWERBS- UND REGULIERUNGSPOLITIK

Wir fordern die Politik auf, die **steuerpolitische Benachteiligung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs aufzuheben**. Durch eine bedarfsgerechte Infrastrukturpolitik, durch eine eisenbahnfachgerechte Regulierung sowie mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) zwischen Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann eine ökologisch sinnvolle Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden. Das System Eisenbahn braucht nicht mehr Wettbewerb, sondern mehr Kooperation.

Die sogenannte „**Anreizregulierung**“ im **Eisenbahnregulierungsgesetz von 2016 ist nicht sachgerecht**, da sie weder die ausreichende Finanzierung der Infrastruktur noch eine sinnvolle Verteilung der Fixkosten auf die einzelnen Verkehrssegmente sicherstellt. Die Novellierung des **Eisenbahnregulierungsgesetzes** im Jahr 2021 hat hier keine Verbesserung gebracht. Das Gesetz muss daher erneut überarbeitet werden.

Die Bahnen müssen mit einem guten und flächendeckenden Verkehrsangebot gleichermaßen gesellschaftlichen wie auch wirtschaftlichen Mehrwert schaffen können. Da-

für fordern wir bessere Wettbewerbsbedingungen für den klimaverträglichen Verkehrsträger Schiene. **Die Mehrfachbelastung der elektrifizierten Schienenbahnen durch die europaweit höchste Stromsteuer und den CO₂-Emissionshandel muss der Bund beenden** und die Stromsteuer abschaffen. Zudem müssen die **Trassen-, Anlagen- und Stationspreise durch öffentliche Zuschüsse dauerhaft deutlich reduziert** werden. Die Förderung der Trassen- und Anlagenpreise ist aus unserer Sicht auch bei der Nutzung von NE-Infrastruktur einzuführen. Die entsprechenden vertraglichen und haushaltsrechtlichen Regelungen sind so auszugestalten, dass sie nicht zu Lasten der Infrastrukturbetreiber und der Beschäftigten gehen. Insbesondere dürfen keine neuen Zwänge oder Anlässe für Ausschreibungen entstehen.

Die versteckten **Folgekosten des Verkehrs**, vor allem für Schäden an Gesundheit und Umwelt – beispielsweise durch Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung und Lärm – müssen bei allen Verkehrsträgern verursachergerecht zugerechnet werden, beispielsweise über eine weitere Ausweitung der Straßenbenutzungsgebühr.



INTEGRIERTE BAHNSYSTEME IM ÖFFENTLICHEN INTERESSE

Die Deutsche Bahn AG (DB AG), und zwar sowohl der Infrastruktur- als auch der Verkehrsbereich, ist einer der wichtigsten Akteure für die klima- und sozialverträgliche Gestaltung von Verkehr und Mobilität in Deutschland und Europa. Eine Zersplitterung würde zur Schwächung des gesamten Bahnsystems führen. Deswegen **lehnen wir eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb strikt ab**. Sie würde zum Verlust von Arbeitsplätzen und Verkehrsangeboten führen, den Service für die Kund:innen verschlechtern, zu Einsparungen bei Forschung und Entwicklung führen und zu Lasten der Sicherheit gehen. Eine neue Trennungsdebatte würde die Eisenbahnbranche zudem auf Jahre lähmen und Ressourcen binden. Zeit, die wir angesichts eines ungebremst fortschreitenden Klimawandels nicht haben.

Die EVG setzt sich dafür ein, die **Rolle der DB AG als Systemführer und Stabilitätsanker der Eisenbahn zu stärken**, gegebenenfalls auch durch eine Reform des rein wettbewerbsorientierten EU-Eisenbahnrechtes. Das Verhältnis zwischen politischen Einflussmöglichkeiten und unternehmerischer Steuerung der DB AG muss weiterentwickelt werden. **Kund:innenorientierung und Stabilität des Systems Eisenbahn müssen Vorrang vor Kostenoptimierung, Gewinnmaximierung und Wettbewerbsausrichtung bekommen.**

Wir haben zusammen mit unseren Mitgliedern mit der **gemeinsamen Tarifpolitik viel erreicht: konzernweite Entgeltregelungen, gemeinsame Regeln für die Arbeitszeit, betriebliche Altersvorsorge und vieles mehr. Beim Wechsel innerhalb des Konzerns bleiben Anrechnungszeiten und Kündigungsschutz erhalten**. Mit einer Trennung besteht jedoch die Gefahr, dass sich tarifliche Regelungen beim Entgelt – inklusive Zulagen und Prämien – auseinanderentwickeln und einzelne Bereiche sogar den Anschluss verlieren. Gerade auch durch die integrierte Konzernstruktur konnten

diese guten Tarifabschlüsse erreicht werden, die die Attraktivität der Arbeitsplätze erhöhen.

Der integrierte Konzern sichert darüber hinaus durch seinen **konzernweiten Arbeitsmarkt** Arbeitsplätze und die berufliche Mobilität der Beschäftigten.

Daher muss der **integrierte Konzern als wichtiger Teil der Daseinsvorsorge** geschützt, die Arbeitsplätze und die soziale Absicherung der Eisenbahner:innen müssen garantiert und die Mitbestimmungsmöglichkeiten der Arbeitnehmer:innenseite über den Aufsichtsrat dürfen nicht eingeschränkt werden.

Für die EVG steht fest: **Für einen attraktiven und verlässlichen Schienenverkehr brauchen wir funktionierende Eisenbahnunternehmen, bessere Kooperation statt Preiswettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten sowie weniger Schnittstellen statt weiterer Aufsplitterung von Wertschöpfungsketten und Vergaben an Subunternehmen**. Die vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen müssen erhalten bleiben – sowohl die nichtbundeseigenen Bahnen als auch die DB AG.

Daher: **Mehr Kooperation statt Wettbewerb im Schienenverkehr – in Deutschland und in Europa**. Integrierte und gemeinsame Angebote der Bahnen statt immer neuer Schnittstellen und Segmentierungen!

Das gilt ebenso für die **Tochterunternehmen der DB AG wie die S-Bahn Berlin**: Alle Gremien der EVG setzen sich dafür ein, dass die S-Bahn Berlin als integrierter Bestandteil des DB-Konzerns erhalten bleibt und dass es zu keiner Trennung von Fahrweg und Betrieb kommt. Wir lehnen Teilausschreibungen der Berliner S-Bahn-Linien ab.

GUTEN NAHVERKEHR

Der Nahverkehr wird täglich von Millionen Menschen genutzt und ist ein bedeutender Teil der Daseinsvorsorge. Zudem ist ein **attraktiver Nahverkehr ein wichtiger Baustein, um die Verkehrswende und damit auch die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen**. Ziel muss es daher sein, **möglichst vielen Menschen gute, bezahlbare und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen**. Dafür bedarf es zukünftig deutlich mehr Verantwortung des Bundes für eine nachhaltige und solidarische Finanzierung: **Bund, Länder und Kommunen müssen sich auf eine umfassende Investitions-offensive für den öffentlichen Nahverkehr verständigen**, wie dies auch im Koalitionsvertrag 2021 vorgesehen ist. Für einen öffentlichen Verkehr, der preislich attraktiv, komfortabel, modern und verlässlich ist, sind neue Finanzierungskonzepte notwendig, die dauerhaft nachhaltig das Angebot

sichern und solidarisch auch Nutznießer:innen wie Unternehmen, Tourist:innen und Handel in die Pflicht nehmen.

Wir sprechen uns dafür aus, dass die Nutzung des **ÖPNV und SPNV langfristig kostenlos** wird. Um dauerhaft mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus zu bewegen, muss jedoch **zuerst das Angebot flächendeckend und nutzer:innenfreundlich ausgebaut** werden. Wichtige Voraussetzungen dafür sind **Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal** sowie eine **bundesweite Mobilitätsgarantie mit Mindestqualitätsstandards** wie die flächendeckende Bedienung wenigstens im Stundentakt und eine Vereinfachung des Tarifsystems. Ein weiterer Schritt sind kostenfreie oder **kostengünstigere Tickets wie sogenannte 1-Euro- bzw. 365-Euro-Tickets**, insbesondere für

Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior:innen. Die zeitweise Einführung eines 9-Euro-Monatstickets zur Entlastung der Bevölkerung von den hohen Energiekosten im Jahr 2022 stellte in diesem Zusammenhang ein wichtiges Signal der Bundesregierung dar. Es gilt nun, weitere Schritte in Richtung einer dauerhaften Preisreduktion zu gehen.

Zudem müssen die **Verkehrsangebote stärker an den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer:innen ausgerichtet** werden. Dafür müssen letztere beispielsweise bei Planungen und Ausschreibungen stärker beteiligt werden – so haben zum Beispiel Senior:innen, Menschen mit Behinderung und auch Eltern besondere Anforderungen an öffentliche Mobilität wie barrierefreie Fahrzeuge und Zugänge zu Haltestellen, Gebäuden oder Parkplätzen, die es zu berücksichtigen gilt. Der Nahverkehr sollte sich im gleichen Maß an den Bedarfen der unbezahlten Sorgearbeit wie an den Erfordernissen der bezahlten Erwerbsarbeit orientieren.

Die Dotierung des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes** (GVFG) muss weiter erhöht und stärker dynamisiert werden. Entscheidend ist aber auch, dass Länder und Kommunen die ihnen zur Verfügung stehenden Bundesmittel vollständig abrufen und für die Nahverkehrsfinanzierung einsetzen. Die Mittel müssen für den Ausbau des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad, Fuß) zweckgebunden werden.

Bei den **Regionalisierungsmitteln** gab es in den vergangenen Jahren bereits einige Erfolge in Form von Erhöhungen. Dazu zählt auch das im Koalitionsvertrag von 2021 formulierte Vorhaben, diese weiter zu steigern. **Zum weiteren Ausbau, zur Modernisierung des ÖPNV und auch für die Reaktivierung stillgelegter Strecken sind aber weitere Erhöhungen gegenüber dem bisherigen Dynamisierungspfad notwendig.** Die Mittelhöhen müssen den Ländern eine angebotsorientierte ÖPNV-Ausgestaltung ermöglichen. Auch für die ersten und letzten Meilen muss flächendeckend ein attraktives Angebot bereitgehalten werden.

Damit die Tarifverhandlungsergebnisse für die Beschäftigten im SPNV nicht zu Kürzungen bei den Verkehrsangeboten führen, müssen konsequent entsprechende **Personalkostenindizes** angewendet werden – auch auf bestehende Verkehrsverträge. Die Anzahl und Struktur der derzeit bundesweit 27 **Aufgabenträger gilt es deutlich zu reduzieren** und zu überarbeiten. Um eine effizientere Arbeitsweise und Einsatz der Regionalisierungsmittel im Sinne der Beschäftigten und Reisenden zu erreichen, muss der Flickenteppich der Ausschreibungskonzepte mit unterschiedlichen Tarifsystemen und Vertriebswegen abgebaut und Fahrpläne müssen besser koordiniert werden.

Um mehr Verlässlichkeit für Fahrgäste, Beschäftigte und Unternehmen zu erreichen, setzen wir uns dafür ein, dass **bei Ausschreibungen im ÖPNV der Fokus auf mehr Qualität**

gelegt wird. Das Ziel muss sein, robuste Verkehrsdienste zu schaffen und stabile Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, die leistungsfähig und pünktlich ihren Dienst für die Reisenden erfüllen können. Für unsere Kolleg:innen im SPNV und ÖPNV fordern wir, dass **Personalübernahme und Tariftreue bei Betreiberwechsel im SPNV und ÖPNV verpflichtend** werden. Bei Betreiberwechseln im Rahmen von Ausschreibungen soll allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot ohne Einkommensverluste zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen gemacht werden müssen. Die bestehende Regelung im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) bestimmt, dass die unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer:innen im SPNV beim Wechsel des Betreibers übernommen werden sollen. Sie lässt aber zu viel Interpretations- und Umgehungsmöglichkeiten zum Nachteil der Beschäftigten zu. Zur Gewährleistung eines besseren Bestandsschutzes und Rechtssicherheit für die Beschäftigten haben bereits zwei Bundesländer – Rheinland-Pfalz und das Saarland – eine landesbezogene „Muss“-Regelung eingeführt und diese auf den ÖPNV ausgedehnt. Wir fordern, diese gute Praxis bundesweit anzuwenden und eine obligatorische Übernahme aller von der Neuvergabe an einen anderen Betreiber betroffenen Beschäftigten im SPNV und ÖPNV rechtsverbindlich im GWB § 131 Abs. 3 festzuschreiben.

Der bezahlbare und für alle Menschen mögliche Zugang zu Mobilität trägt wesentlich zur Verbesserung gesellschaftlicher Teilhabe bei. Daher muss beim Ausschreibungswettbewerb öffentlicher Verkehrsangebote besonders auf Stabilität und Zuverlässigkeit geachtet werden. Das Versprechen der Bundesregierung im Koalitionsvertrag 2021, **Tariftreue als Bedingung bei Ausschreibungen im ÖPNV** voranzubringen, muss zügig eingelöst werden. Tariftreue muss dabei Vorrang vor Eigenwirtschaftlichkeit haben. Echte Verbesserungen gegenüber dem Status-quo wird es aber nur geben, wenn die Anwendung repräsentativer Tarifverträge sowie der Personalübergang bei Betreiberwechseln für Vergaben der Länder und der Kommunen verbindlich vorgeschrieben werden.

Für alle Beschaffungsaufträge von Bund, Ländern und Kommunen sollten künftig auch weitere Vorschriften wie die Beachtung der ILO-Kernarbeitsnormen oder ökologische Beschaffungskriterien verbindlich vorgeschrieben werden.

Weiterhin muss für **effiziente Kontrollen bezüglich der Einhaltung von Sozialstandards** bei Vergaben gesorgt und bereits bei der Angebotsabgabe eine entsprechende transparente Darlegung verlangt werden. Die Einbeziehung der Tarifvertragsparteien und Einrichtung entsprechender Tariftreuebeiräte bleibt insgesamt zwingend erforderlich.



_ GUTEN PERSONENVERKEHR

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich ihrer im Grundgesetz verankerten politischen Verantwortung für die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) zu stellen. **Das wichtigste Projekt, um bis 2030 den Anteil der Eisenbahn am Personenverkehr zu verdoppeln, ist der „Deutschlandtakt“.** Die Schieneninfrastruktur muss so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im Halbstundentakt, mindestens aber im Stundentakt bedient und alle Linien an den Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten – auch zum öffentlichen Straßenpersonennahverkehr – optimal miteinander verknüpft werden können. Es gilt, den **entwickelten Zielfahrplan bestmöglich umzusetzen.** Die Umsetzung des Deutschlandtaktes, als Meilenstein der Verkehrswende, bis zum Jahr 2030 ist von der Politik stringent zu verfolgen. Dabei ist eine verbindliche Vereinbarung von Umsetzungs-etappen, wie sie auch der Masterplan Schienenverkehr vorsieht, von besonderer Bedeutung. Zu beachten ist, dass der Schienengüterverkehr nicht behindert wird. Auch eine regelmäßige Evaluation und Optimierung ist aus unserer Sicht notwendig, um das Projekt „Deutschlandtakt“ zum Erfolg zu führen. **Bahnhöfe, Abstellanlagen, Überholgleise und Begegnungsmöglichkeiten müssen so ausgebaut werden, dass die wachsenden Verkehrsaufgaben im Personen- und Güterverkehr zuverlässig bewältigt werden können.** Wir fordern die Bedienung aller Städte über 100.000 Einwohner:innen sowie von Mittel- und Oberzentren an entsprechenden Strecken im Fernverkehr mindestens im Stundentakt. Zu einer guten Daseinsvorsorge gehören neben ÖPNV und SPNV auch ausreichend Fernverkehrsverbindungen, die emissionsarme Mobilität in Deutschland und Europa ermöglichen.

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.** Die Systemtrassen des Personen- und Güterverkehrs müssen gegen die Gewährung von Einzeltrassen geschützt werden. Insbesondere müssen spekulative Anmeldungen von Trassen unterbunden werden, da diese die sinnvolle Bedienung im Personenverkehr stören können, ohne tatsächlich genutzt zu werden.

Der **Nachtzugverkehr muss in Deutschland wieder ausgebaut werden.** Wir fordern den koordinierten Aufbau eines internationalen Nachtzugnetzes durch die europäischen Bahnen, das hinsichtlich der Beförderungstarife und beim Vertrieb vollständig in den Tagesverkehr integriert werden muss.

Die Senkung des Mehrwertsteuersatzes im SPFV auf sieben Prozent war ein Erfolg der EVG. Nun muss dafür gesorgt werden, dass **Bahnreisende bei grenzüberschreitenden Fahrten von der Mehrwertsteuer befreit** und nicht länger gegenüber Flugreisenden benachteiligt werden. Auch die **Kerosinsteuerbefreiung für den klimaschädlichen Luftverkehr und die Mautbefreiung für Fernbusse müssen abgeschafft werden.**

Durch die Halbierung der **Trassenpreise** und den Abbau der **Wettbewerbsnachteile** gegenüber Pkw, Fernbus und Flugzeug können Bund und EU dazu beitragen, ein hochwertiges SPFV-Angebot wirtschaftlich abzusichern. **Flugverbindungen** für Strecken von weniger als 1.000 Kilometer sollen eingestellt werden.

Um die Akzeptanz für den Öffentlichen Verkehr zu erhöhen, der weitaus umweltfreundlicher und energieeffizienter ist als der motorisierte Individualverkehr, muss der **Ausbau des Schienenverkehrs, des ÖPNV und von Fuß- und Fahrradwegen, einschließlich der Serviceangebote für die Kund:innen, Fahrkartenverkaufssysteme sowie der Verwirklichung der Barrierefreiheit an (Bus-) Bahnhöfen, vorangetrieben** werden. Hierzu ist der Einsatz von mehr Kundenbetreuer:innen, Service- und Sicherheitspersonal in den Kundencentern, Bahnhöfen und Zügen notwendig. Der Fahrkartenverkauf in den Zügen soll wieder eingeführt werden.

Neue **digitale Möglichkeiten sollen genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlussicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen.** Dies muss weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden, profitorientierten (Plattform-) Unternehmen überlassen werden. Die Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiter entwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang **lehnen wir separate Ausschreibungen des Vertriebs grundsätzlich ab.**

Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass Reisen im Öffentlichen Verkehr vom Besitz von (beziehungsweise Zugang zu) technischer Ausstattung abhängig gemacht wird. Es muss immer die Möglichkeit geben, sich persönlich beraten zu lassen – und **Fahrkarten in Reisezentren barrierefrei sowie niederschwellig mittels Bar- und Kartenzahlung zu erwerben.**

Angebote für **Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing** sind auszubauen und bestmöglich mit dem öffentlichen Verkehr zu verzahnen – auch abseits der Innenstädte und großen Ballungsräume. Die Möglichkeiten zur Nutzung und Mitnahme von Fahrrädern im Personenverkehr sind zu erweitern.

_ GUTEN GÜTERVERKEHR

Bereits heute ist der Schienengüterverkehr „reale Elektromobilität“: Über 90 Prozent der Verkehrsleistung wird mit Strom erbracht. Mehr als 60 Prozent des Bahnstroms in Deutschland stammt bereits aus erneuerbaren Energiequellen. Die Lärmbelastung konnte durch die Ausrüstung der Güterwagen mit leisen Bremssohlen halbiert werden.

Der Güterverkehr auf der Schiene braucht eine leistungsfähige und wachstumsorientierte Infrastruktur. Wir setzen uns dafür ein, dass die **Kapazitäten** der Güterbeförderung in und um Ballungszentren und auf Hauptabfuhrstrecken, auch im Hafenhinterlandverkehr, **dem steigenden Bedarf unverzüglich angepasst** werden und entsprechende Reaktivierungen von zwischenzeitlich stillgelegten Strecken erfolgen.

Eine weitere wesentliche Voraussetzung für den Schienengüterverkehr ist die Stärkung und dauerhafte **Förderung** des **Einzelwagenverkehrs**. Statt Ladestellen zu schließen, müssen **Gleisanschlüsse** für Industrie- und Logistikstandorte umfangreich und unbürokratisch gefördert und zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden.

Gütertransporte müssen auf die Schiene verlagert werden – zum Beispiel mit dem Kombinierten Verkehr. Nicht nur bei Ferntransporten, sondern auch im Regionalbereich und bei mittleren Entfernungen gibt es wichtige Verlagerungspotenziale.

Wir fordern durch den Bund finanzierte unternehmensunabhängige Beauftragte (sogenannte **Railcoaches**) auf Ebene der Kommunen und Bundesländer, die aktiv die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene vorantreiben. Sie setzen sich für die Reaktivierung von Strecken, die Anbindung der Schiene an neue Industrie- und Logistikstandorte sowie Verladepunkte ein und überzeugen Unternehmen von der Schiene.

Zudem fordern wir den Aufbau und die Förderung von **Tank- und Ladeinfrastruktur** für Wasserstoff- und E-Lkw an Umschlagbahnhöfen. So kann der Kombinierte Verkehr mit der Schiene als Rückgrat und Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben im Nahbereich ausgebaut und gestärkt werden.

Güterbahnen sind gegenüber anderen Verkehrsträgern im Wettbewerbsnachteil: Sie zahlen auf allen Strecken und für jeden Kilometer eine **Schiennenmaut**. Wir fordern **bessere Wettbewerbsbedingungen für den Schienengüterverkehr durch die Erhöhung der Lkw-Maut und die Ausweitung auf alle Straßen und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen**. 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 geltendes Recht, insbesondere auch die Sozialvorschriften, mit mehr Personal im Straßenkontrolldienst durchsetzen.

Wir lehnen Mautermäßigungen und staatliche Förderungen von Gas-Lkw sowie die Zulassung von Lang- bzw. Riesen-Lkw ab. Die öffentliche Förderung der Trassen- und Anlagenpreise im Schienengüterverkehr muss dauerhaft fortgeführt und auch auf die Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen ausgedehnt werden.

Ein entscheidender Faktor, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erhöhen und insbesondere Einzelwagenverkehre zukünftig attraktiver und wirtschaftlicher zu machen, ist die Einführung der **Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** in einem europaweit koordinierten Prozess. Sie hat das Potenzial, den Schienengüterverkehr nachhaltig zu revolutionieren und ihn ins 21. Jahrhundert zu bringen. Die Umstellung in Deutschland und Europa kann nur mit einem umfassenden finanziellen Engagement des Bundes und der Europäischen Union gelingen. Gleichzeitig muss dafür gesorgt werden, dass den Beschäftigten im Schienengüterverkehr, deren Tätigkeitsprofil sich durch die Einführung der DAK grundlegend ändern wird, weiterführende Qualifikationen und Perspektiven geboten werden. Dafür müssen die Betriebsparteien rechtzeitig Sorge tragen.

Zudem gilt es, **klima- und umweltschädliche Subventionen wie etwa Steuervergünstigungen auf Diesel und Kerosin abzubauen**, wodurch erhebliche Mittel in Milliardenhöhe für Investitionen gewonnen werden können.

INTENSIVIERUNG VON MODERNISIERUNGSMASSNAHMEN DURCH FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Staat, die Bahnindustrie und die Eisenbahnunternehmen sind gleichermaßen aufgefordert, zur Modernisierung des Schienenverkehrs und zur Entwicklung energieeffizienterer Schienenfahrzeuge ausreichend Forschungsmittel bereitzustellen und auch auf europäischer Ebene zu kooperieren. Die Gründung der gemeinsamen **Forschungs- und Innovationsinitiative** der europäischen Bahnindustrie „Europe’s Rail“ (vormals „Shift2Rail“) im Rahmen des EU-Forschungsprogrammes war ein wichtiger Schritt, ebenso wie die Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die im Masterplan Schienenverkehr formuliert wurden. Auch die Gründung des **Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung** im Jahr 2019 begrüßen wir ausdrücklich – verbunden mit der Hoffnung, dass dort Innovationen nicht nur gezielt vorangetrieben, sondern vor allem auch in die Praxis eingeführt werden können. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf den Themenbereich **Digitalisierung** gelegt werden. Jegliche Forschungs- und Entwicklungsarbeit muss dabei von der **Sozialforschung** flankiert werden, um die potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten, die Nutzer:innen sowie auf die Gesellschaft insgesamt bewerten zu können. „Mobilität 4.0“ darf nicht zu einem Schie-

nenverkehr ohne professionelles Bahnpersonal führen, bei dem die Sicherheit der Fahrgäste gefährdet wird. Zudem geht es darum, veränderte und **neue (digitale) Berufsbilder** sowie neue Arbeitsbedingungen aktiv und bestmöglich gemeinsam mit den Beschäftigten zu gestalten – denn zufriedene Beschäftigte stärken die Qualität der Bahnangebote.

Die Bundesregierung ist gefordert, die Erforschung, Entwicklung und Einführung von weiteren lärmreduzierenden technischen Lösungen am Fahrzeug (insbesondere bei den Güterwagen) sowie am Fahrweg zu fördern. Das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Strecken muss fortgeführt werden.

Wir erwarten, dass Gelder mindestens in vergleichbarer Größenordnung für Forschungsvorhaben im Bereich der Eisenbahn bereitgestellt werden, wie dies für den Verkehrsträger Straße der Fall ist, damit auch die Schiene noch innovativer werden kann. Das sichert die Arbeitsplätze und die Marktführerschaft der deutschen Bahnbranche im internationalen Wettbewerb.

BESTMÖGLICHE ENERGIEEFFIZIENZ

Da selbst erneuerbare Energiequellen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, muss die **Energieeffizienz** weiterhin verbessert werden. Der elektrisch betriebene Schienenverkehr muss schnellstmöglich vollständig auf **Ökostrom** umgestellt werden. Den Einsatz von **Agro-Kraftstoffen** aus Lebensmitteln wie Mais, Raps, Getreide, Zucker etc. oder auch aus Holz als Energiequelle lehnen wir ab. Auch der weiträumige Einsatz **synthetischer Kraftstoffe** stellt keine Alterna-

tive für den Verkehr der Zukunft dar: Da für ihre Herstellung sehr viel Energie notwendig ist, sind sie energetisch insgesamt ineffizient. Synthetische Kraftstoffe dürfen daher nur dort eingesetzt werden, wo es für sie nach aktuellem Stand der Forschung und Technik keine sinnvolle Alternative gibt und auch eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel oder Antriebskonzepte nicht möglich ist.

VERKEHRSVERLAGERUNG AUCH IN EUROPA VORANTREIBEN

Wir fordern EU-Organe wie die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat der Europäischen Union auf, bei ihrer Verkehrspolitik **nicht mehr die Förderung des intramodalen Wettbewerbs zwischen den Schienenverkehrsunternehmen, sondern die Verkehrsverlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf Eisenbahn und Umweltverbund in den Vordergrund zu stellen**. Das ist der Schlüssel, um die Ziele des europäischen Green Deals umzusetzen. Bisher haben die Maßnahmen der Mobilitätsstrategie der Europäischen Kommission unzureichende Lenkungswirkung, um den Verkehr in Europa klimaneutral zu machen. Wir fordern wirkungsvolle Maßnahmen zur fairen Gestaltung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegkosten, bei Steuern und Entgelten sowie für den flächen-

deckenden Ausbau des Schienenverkehrs – auch außerhalb von Hochgeschwindigkeitsstrecken und Güterkorridoren.

Die Verlagerung wesentlicher Teile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr müssen wieder in den Fokus der europäischen Politik rücken. **Wir fordern in Europa den Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr auf 25 Prozent bis 2030 und auf 40 Prozent bis 2050 zu erhöhen sowie den Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Gesamtpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 als vollständige Alternative für den individuellen Pkw-Verkehr auszubauen.**

Die **europäischen Eisenbahnleitlinien sind zu reformieren**, um die staatlichen Beihilfen für den Schienenverkehr und die Verkehrsverlagerung in Europa zu erleichtern und damit eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Schienengüter- und Personenverkehr in Europa auszubauen und die Verantwortung der Mitgliedstaaten zu stärken. Eine gute Anbindung der Städte und des Umlandes gleichermaßen an den Schienenverkehr ist als Alternative zur Straße notwendig, damit Menschen und Wirtschaft einen verlässlichen und ausreichenden Zugang zum Schienenpersonen- und Güterverkehr erhalten. Es ist nicht nur der Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN V) und -Korridore in Europa wichtig – wir brauchen den Schienenverkehr in der Fläche, in den Städten und zwischen den Städten, sowie Nachtzüge statt Flüge in Europa.

Wir sind davon überzeugt, dass die **Bahnen auch in Europa mehr Kooperation statt Wettbewerb brauchen**, um zukunftsfähig zu werden. **Fahrgastrechte in der EU müssen angeglichen und der Fahrkartenverkauf für grenzüberschreitende Verbindungen wesentlich vereinfacht werden**. Hier ist die Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen gefragt. Sie müssen auch zukünftig für den **Vertrieb** verantwortlich sein und dürfen nicht zulassen, dass er externen profitorientierten Plattformbetreibern überlassen wird

Wir erwarten die dahingehende **Änderung der EU-Verordnung 1370/2007**, dass die Aufgabenträger in allen Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet werden, bei Betreiberwechseln im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV den Übergang der Beschäftigten als eine „Muss-Vorschrift“ vorzusehen. Eine Direktvergabe von SPNV- und ÖPNV-Leistungen muss im deutschen Recht wieder als ein weiteres Regelverfahren vorgesehen werden. Unter anderem durch Rücknahme der Änderungen des „4. Eisenbahnpaketes“ sollen Direktvergaben für den Personennah- und -fernverkehr EU-rechtlich dauerhaft abgesichert werden. Eine Direktvergabe lässt den gewählten Landesregierungen und Kommunalverwaltungen einen größeren Entscheidungsspielraum. Den gemeinwirtschaftlichen Verkehren muss Vorrang eingeräumt werden.

Wir fordern die EU auf, die Mitgliedsstaaten bei der **Durchsetzung von Arbeitszeit-, Tarif- und Mindestlohn- sowie anderen Sozialvorschriften** zu unterstützen. Diese müssen auch im internationalen Verkehr (einschließlich Transit) gelten.

Die Eisenbahnen in Europa sollen in öffentlicher Hand sein und mit öffentlichen Mitteln angemessen finanziert werden. Der anhaltende Druck der politischen Entscheidungsträger:innen auf europäischer Ebene auf weitere Liberalisierung des Sektors sowie mehr Privatisierung muss bekämpft werden. Wir setzen uns mit unseren Föderationen auf europäischer und internationaler Ebene für den Schutz

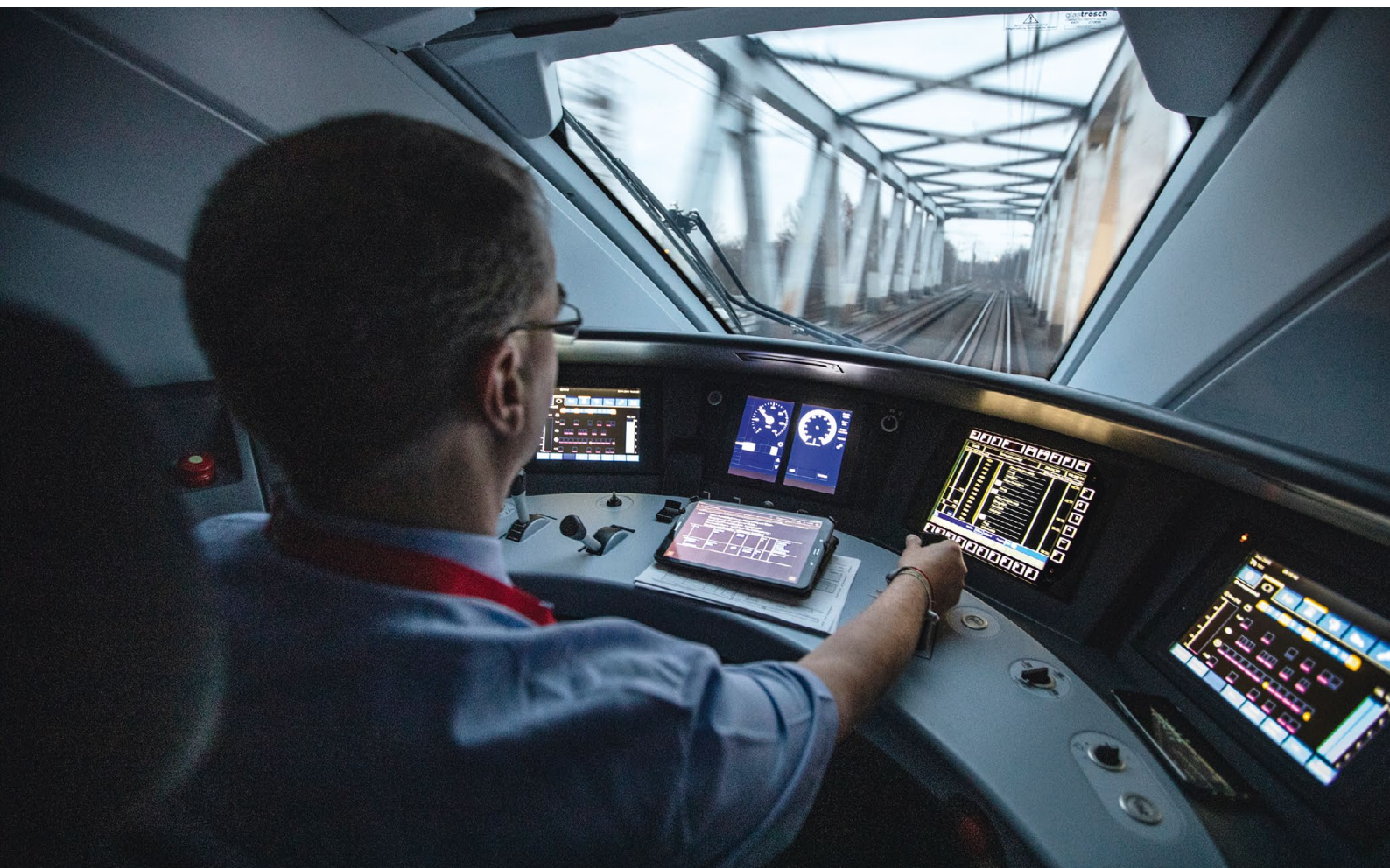
und die Sicherheit für die Beschäftigten im Bahnsektor, für die Gewinnung von Nachwuchskräften und weiblicher Beschäftigten wie zum Beispiel durch die europäische Vereinbarung der Sozialpartner „Women in Rail“, die Beteiligung der Arbeitnehmer:innen an der Entwicklung und Einführung neuer Technologien sowie angemessene Umschulungs- und Ausbildungsprogramme ein, um Arbeitsplatzverluste zu verhindern. Mit unseren Sozialpartnern wollen wir im sozialen Dialog die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnbeschäftigten wirksam verbessern.

Statt weiterer Politik auf Kosten der Beschäftigten braucht es vielmehr eine massive europäische Investitionsoffensive in den Eisenbahnsektor, um gute Arbeit für die Zukunft zu sichern und auszubauen und den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Gemeinsam wollen wir an einer **„Zukunftsoffensive für die Bahnen für Europa“** arbeiten und die Perspektive der Beschäftigten gegenüber der europäischen Verkehrspolitik stärken.

Bei der Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die **Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen**, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, fordern wir von der Europäischen Kommission, die Sozialpartner prioritär in eine enge Konsultation einzubeziehen. Wir halten an der Position der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) fest und fordern unter anderem eine europaweite Harmonisierung der Ausbildungsdauer und -inhalte auf hohem Niveau, Präzisierung der Zusatzbescheinigung, digitale Arbeitsnachweisführung und -kontrolle, Entlohnung gemäß der Entsenderichtlinie sowie mindestens die Beibehaltung des bestehenden Sprachniveaus B1 in der Sprache der Infrastruktur zur Gewährleistung einer reibungslosen Kommunikation und damit für einen sicheren Eisenbahnbetrieb.

Wir setzen uns für die von der ETF beabsichtigte **Wiederbelebung der internationalen Gewerkschaftsbewegung in Europa** ein und fördern den internationalen Austausch, das Lernen, die Solidarität und die Zusammenarbeit mit dem Ziel, die demokratische Macht der Arbeitnehmer:innen und Gesellschaften in ganz Europa zu stärken. Dieser Kampf ist grundsätzlich mit dem Kampf für stabile, sichere und gut bezahlte Arbeit verbunden.

Darüber hinaus wird sich die EVG mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), mit den europäischen und internationalen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaften in der ETF und in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) sowie mit anderen Zivilgesellschaftsgruppen beim Aufbau von **Allianzen für eine Verkehrswende in Europa** für „leistungsfähige öffentliche Verkehrsdienste“ engagieren. Gemeinsames Ziel ist es, die nachhaltige Mobilitätswende zu beschleunigen und vor allem im Sinne der Beschäftigten im Verkehrsbereich gerecht zu gestalten.





Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Vorstandsbereich Vorsitzender Martin Burkert
Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin

Abteilung Grundsatz / Politik /
Unternehmensmitbestimmung
politik@evg-online.org



www.evg-online.org