

---

# Verkehrspolitische Anforderungen der EVG an die Parteien zur Bundestagswahl 2017

---

**Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

Vorstandsbereich Vorsitzender

Fachbereich Politik & Internationales

*Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft bringt sich in allen Politikfeldern – gemeinsam mit den anderen DGB-Gewerkschaften – in den politischen Diskurs ein: Es geht uns um mehr Gerechtigkeit, um die Gestaltung der Arbeit unserer Mitglieder in der Zukunft, um soziale Absicherung und Chancengleichheit. Wir setzen uns ein für ein soziales Europa in einer friedlichen Welt.*

## **Gute Arbeit, soziale Sicherheit und ein handlungsfähiger Staat**

Eine große Herausforderung, insbesondere für die Sozialpartner und die Politik ist, gute Arbeit im digitalen Zeitalter umzusetzen – unserer Tarifvertrag Arbeit 4.0 mit der DB AG ist hier ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Es sind neue zukunftsfähige Konzepte für Mitbestimmung, die Stärkung der Tarifbindung und Schutz für das europäische Sozialstaatsmodell durch faire Handelspolitik gefragt. Im Hinblick auf diese Bundestagswahl fordern wir, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Grad der Tarifbindung erhöhen und Tarifflicht eindämmen. Die Reform der Allgemeinverbindlicherklärung muss zu Ende geführt und die Tariftreuerregelungen bzw. -gesetze gestärkt werden.

Wir fordern, die sozialen Sicherungssysteme in Deutschland zukunftsfest zu machen und ihre Finanzierung gerechter aufzuteilen. Im Alter muss jede und jeder ein auskömmliches Einkommen haben und im Falle von Krankheit oder Pflegebedürftigkeit gut versorgt sein. Niedrige Einkommen, Brüche im Lebenslauf und ein berufliches Kürzertreten für die Familie müssen abgefangen werden. Eine gerechte Finanzierung der Sozialsysteme bedeutet, dass Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen tatsächlich paritätisch an den Kosten beteiligt werden, dass alle Erwerbstätigen – auch Selbständige und Besserverdienende – in die gesetzlichen Systeme einbezogen werden. Gesamtgesellschaftliche Aufgaben müssen steuerlich finanziert werden.

Wir brauchen neue Regeln, die es den Beschäftigten ermöglichen, ihre Arbeitszeit souverän zu gestalten. Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeitszeiten gehen mit der Digitalisierung und Internationalisierung unserer Arbeitswelt einher und stellen uns vor große Herausforderungen. Als Gewerkschaften brauchen wir neue politische Rahmenbedingungen, um unserer Aufgabe – Arbeit im Sinne der Beschäftigten zu gestalten – noch besser gerecht werden zu können: Das Arbeitszeitgesetz muss reformiert (Regelungen zur Höchstarbeitszeit, zu Ruhezeiten und Anspruch auf „Beteiligungszeiten“), Mitbestimmungsrechte des Betriebsrats müssen ausgeweitet (Durchsetzung von Personalausgleich, Personalentwicklung etc.) und Teilzeitarbeit und berufliche Auszeiten besser abgesichert werden.

Deutschland muss wieder verstärkt in eine wettbewerbsfähige, innovative Wirtschaft und für ein intaktes, soziales und nachhaltiges Gemeinwesen investieren. Eine funktionierende öffentliche Daseinsvorsorge, eine leistungsfähige Infrastruktur und ein zuverlässiger und bürgernaher öffentlicher Dienst sind unverzichtbar für gesellschaftlichen Fortschritt und Zusammenhalt.

## **Verkehrspolitik**

Im Hinblick auf unser „Kerngeschäft“ – die Interessenvertretung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sowie der in unserem Organisationsgebiet vertretenen Beschäftigten von Busgesellschaften – fordern wir im Hinblick auf die Bundestagswahl 2017 von der Politik ein klares Bekenntnis zu Bus und Eisenbahn als wichtige,

vor allem aber ökologische Verkehrsträger. Wir erwarten in der kommenden Legislaturperiode deutlich bessere Rahmenbedingungen, insbesondere für die Eisenbahnen. Ohne diese wird die dringend erforderliche sozial-ökologische Verkehrswende nicht gelingen.

### **Die Eisenbahn muss weiterhin Rückgrat wirtschaftlichen Erfolgs und Motor für gute Arbeit in Deutschland sein, um**

- den Grundstein zu einem CO<sub>2</sub>-neutralem Verkehr in Deutschland bis spätestens 2050 (Klimaschutzplan der Bundesregierung) legen zu können,
- für die rund 650.000 Beschäftigten der Bahnbranche weiterhin gute und sichere Arbeitsplätze zu erhalten und auszubauen,
- ein führender Player bei der Erreichung eines weltweit klimafreundlichen Verkehrssystems zu bleiben.

Die nächste Bundesregierung wird die Weichen dafür stellen, ob der Schienengüterverkehr in Deutschland wieder eine Chance hat. Nicht nur um den Klimaschutzzielen entsprechen zu können, ist eine stärkere Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene unverzichtbar. Bis 2030 muss sich der Anteil der Schiene verdoppeln. Nachdem in der laufenden Legislaturperiode die Entwicklung des Schienengüterverkehrs durch eine Reihe von Maßnahmen ausgebremst wurde, muss hier dringend umgesteuert werden.

### **Deutschland-Takt**

Die vorgenannten Ziele werden nicht erreicht, wenn die Politik nicht endlich einen „Masterplan Verkehr“ entwickelt. Verkehrspolitik ist Ordnungspolitik – momentan verzerrt eine die Straße fokussierende Politik die Wettbewerbs-

bedingungen der Verkehrsträger. Um die festgelegten Klimaziele (sie stellen die Kernvorschrift eines Masterplans dar) zu erreichen, bedarf es zwingend lenkender Maßnahmen durch Auswahl und Einsatz geeigneter Instrumente. Aspekte des Umweltschutzes, der Stauvermeidung, der Unfallverhütung, aber auch der Flächenverbrauch und die Kosten, die der Allgemeinheit (externe Kosten) aufgebürdet werden, sind dabei zu berücksichtigen. Im Rahmen eines „Masterplans Verkehr“ muss letztendlich politisch entschieden werden, welchem Verkehrsträger sinnvollerweise welche Aufgabe zukommen soll.

Als Teil des Masterplans Verkehr, der alle Verkehrsträger umfasst, müssen mit dem Deutschland-Takt die Fahrzeiten und Anschlüsse von Nahverkehrs-, Regional- und Fernverkehrszügen gut und verlässlich aufeinander abgestimmt werden. Zu einem solchen Konzept gehören auch der ländliche Raum und damit entsprechende Busverbindungen einbezogen. Dadurch wird der Schienenpersonenverkehr attraktiver und einfacher. Für den Güterverkehr eröffnen sich mit einer solchen systematischen Planung des Infrastrukturausbaus neue Möglichkeiten. Es können damit auch für einen erhöhten Bedarf zusätzliche Kapazitäten und bessere Fahrplantrassen geschaffen werden.

Ein zielgerichteter Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist also unumgänglich, um das nicht nur ökologisch notwendige Ziel – mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – umsetzen zu können. Engpässe müssen beseitigt (z. B. Köln), Verkehrsknoten ausgebaut (z. B. Hannover) und das Netz auf einen integralen Taktfahrplan (Deutschland-Takt) ausgerichtet werden. Für den Güterverkehr auf der Schiene gilt es, mehr Flexibilität und Kapazität durch zusätzliche Überholgleise zu gewährleisten. Zudem sind die Voraussetzungen für den Betrieb von 740 Meter-Zügen zu schaffen.

Der Bundesverkehrswegeplan erfüllt diese Anforderungen nicht vollumfänglich und muss dementsprechend angepasst werden.

### **Halbierung der Schienenmaut**

Die Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur muss beendet werden, wenn Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit wieder die Markenzeichen der Eisenbahnen werden sollen. Hierzu sind im Haushalt ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen. ÖPP lehnen wir ab.

Um eine Verlagerung auf die Schiene zu erreichen, darf die Eisenbahn nicht mehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern benachteiligt werden. Die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur müssen sinken; die externen Kosten (Umweltkosten) müssen dem Straßen- und Luftverkehr angelastet werden. Nicht nur Spediteure rechnen oft mit jedem Cent, auch für die Bürgerinnen und Bürger muss Bahnfahren bezahlbar bleiben. Durch eine Halbierung der Schienenmaut können die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn gegenüber der Straße verbessert und zusätzliche Verkehre deutlich günstiger bestellt werden.

Verzerrungen im Wettbewerb der Verkehrsträger müssen beseitigt werden. So sind die Eisenbahnen aus der Stromsteuer auszunehmen. Die Schienenlärmschutzmittel müssen auf 200 Millionen Euro verdoppelt werden.

Insgesamt muss der Bund seiner Verantwortung für das Schienennetz stärker als bisher gerecht werden. Die EVG fordert deshalb ab der nächsten Legislaturperiode eine/n Bahnbeauftragte/n der Bundesregierung.

### **Innovationsförderung – auch auf der Schiene**

Mehr Klimaschutz z.B. durch CO<sub>2</sub>-freies Fahren auch auf nicht-elektrifizierten Strecken, höhere Verfügbarkeit des Fahrzeugparks, sichereres Fahren, Kapazitätssteigerungen im Netz, mehr betriebliche Stabilität, reibungslosere internationale Verkehre, intelligente und leise Güterwagen und noch viel mehr: Neue Technologien haben das Potenzial ein besseres System Bahn zu schaffen.

Deshalb erwarten wir von der Politik, dass – analog der Mittel, die auf der Straße zur Förderung der Elektromobilität investiert werden – Gelder in vergleichbarer Größenordnung für Forschungsvorhaben im Bereich der Eisenbahn bereit gestellt werden, damit auch die Schiene noch innovativer werden kann. Das sichert unsere Arbeitsplätze und die Marktführerschaft der deutschen Bahnbranche im internationalen Wettbewerb.

Alle diese Maßnahmen tragen dazu bei, dem Verkehrsträger Schiene den Stellenwert zukommen zu lassen, der Voraussetzung für die dringend erforderliche sozial-ökologische Verkehrswende ist. Die Umsetzung jeder einzelnen Forderung macht die Arbeitsplätze im Verkehrsbereich zukunftsfest. Das ist für die in der Verkehrsbranche Beschäftigten bei der Bundestagswahl 2017 ein wahlentscheidendes Kriterium.

#### **Kontakt:**

Cosima Ingenschay  
(Gesellschaftspolitik und Verbindungsbüro)  
Reinhardtstr. 23, 10117 Berlin  
Tel.: 030 424390-83, [politik@evg-online.org](mailto:politik@evg-online.org)