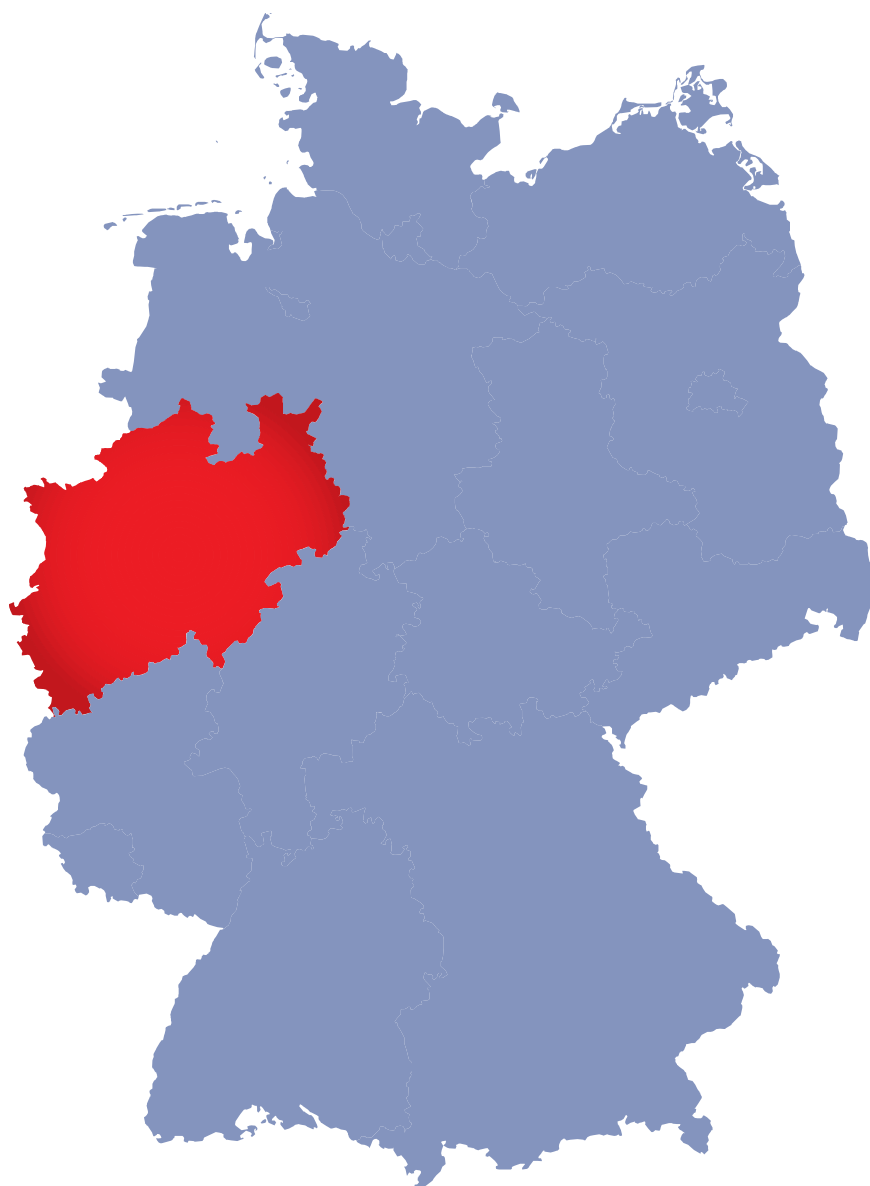




EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen





EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft fordert von der Politik ein klares Bekenntnis zu Bus und Bahn als wichtigen Säulen der Daseinsvorsorge und energiesparenden Verkehrsträgern in einem künftig klimaneutralen Verkehrssystem.

In die Zuständigkeit der Länder fallen vor allem der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aber auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und bei der Fachkräftegewinnung sollten die Länder eine aktive Rolle einnehmen.

Zu folgenden konkreten Themen haben wir Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz	3
2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen	4
3. Personenbeförderungsgesetz / Bus.....	9
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen	10
5. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs.....	11
6. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr	13
7. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs und Elektrifizierung.....	16
8. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder.....	17



1. Tariftreue- und Vergabegesetz

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber auch attraktiv für Fahrgäste und für Beschäftigte sein.

Auf Landesebene fordert die EVG daher vor allem einen fairen Ausschreibungswettbewerb, der nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und der Fahrgäste ausgetragen wird. Die Länder können für faire Vergabebedingungen sorgen: Personalübergang nach den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen (Tariftreueregelungen), Ausbildungsquoten und mehr Sicherheit. Dies sollte möglichst umfassend in einem Landesvergabe- und Tariftreuegesetz nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz verankert werden.

Die EVG setzt sich dafür ein, dass hinsichtlich des Personalübergangs bei Ausschreibungen die „Soll“-Regelung des § 131 aus dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) berücksichtigt wird. Im GWB selbst sollte sie in eine „Muss“-Regelung geändert werden. Auf Ebene der Bundesländer kann das insbesondere durch Tariftreue- bzw. Vergabegesetze geregelt werden.

Rheinland-Pfalz hat hier Maßstäbe gesetzt. Im Landestariftreuegesetz (LTTG) ist der Personalübergang bei Betreiberwechsel als „Muss-Vorschrift“ enthalten – und zwar sowohl für den SPNV als auch für den ÖPNV. In § 1 Abs. 4 LTTG Rheinland-Pfalz heißt es:

„Aufgabenträger haben (...) Auftragnehmer auf der Grundlage von Artikel 4 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dazu zu verpflichten, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu unterbreiten.“

Nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz sollte auch Nordrhein-Westfalen eine Muss-Bestimmung für den Personalübergang bei Betreiberwechseln in sein Tariftreue- und Vergabegesetz aufnehmen.



2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen

Personalübergang bei Ausschreibungen

Wir fordern, dass künftig in jedem Vergabeverfahren vorgeschrieben wird, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot machen muss.

In Nordrhein-Westfalen liegt die Organisation des SPNV in der Hand kommunaler Zweckverbände. Wir erwarten von der Landesregierung, dafür zu sorgen, dass die Aufgabenträger den § 131 (3) GWB konsequent umsetzen, und wünschen uns vom Verkehrsministerium, für weitergehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten zu werben und diese ggf. durch Ergänzungen im Landestariftreugesetz abzusichern.

Wenn ein Netz auf mehrere Betreiber aufgeteilt wird, muss sichergestellt sein, dass die Beschäftigten mindestens von einem der neuen Betreiber ein Angebot zur Übernahme erhalten.

Für die übergehenden Beschäftigten müssen beim neuen Betreiber mindestens die gleichen Arbeitsbedingungen gelten wie beim bisherigen Betreiber, insbesondere hinsichtlich Entgelt, Zulagen, Urlaubsanspruch, Wochenarbeitszeit, betrieblicher Altersvorsorge und weiterer Leistungsansprüche. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die Dauer des Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.

Auch Auszubildende und Dual Studierende müssen in die Vorschriften zum Beschäftigtenübergang einbezogen werden. Ein Betreiberwechsel darf nicht dazu führen, dass Ausbildungen abgebrochen, unterbrochen oder verlängert werden müssen. Die soziale Absicherung des Beschäftigtenübergangs muss auch für Nachwuchskräfte greifen.

Diese Vorgabe muss für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb und Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

Das Ziel ist, dass es für alle, die heute eine Ausbildung oder Arbeit im ÖPNV oder SPNV aufnehmen, eine sichere, lebenslange Berufsperspektive ohne Angst vor Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug gibt.



Tariftreue

Wir fordern, dass Verkehrsverträge nur an solche Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens das Entgelt zu zahlen und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehen sind. Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge haben sich sogenannte Tariftreuebeiräte bewährt, die sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzen. Änderungen dieses Tarifvertrages müssen nachvollzogen werden. Eine solche Regelung muss ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

Sofern ein Betreiber einen Verkehrsdienst von einem anderen Betreiber übernimmt, bei dem ein höheres Entgelt bezahlt wird oder in anderer Hinsicht günstigere Regelungen für die Beschäftigten gelten als in dem repräsentativen Tarifvertrag, so ist der neue Betreiber darauf zu verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen zu gewähren, die beim bisherigen Betreiber zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels gelten.

Die Vorgabe verpflichtet auch die nicht tarifgebundenen Unternehmen und stärkt so die Tarifautonomie. Unrealistische Angebote, die zum Beispiel in Unkenntnis des deutschen Arbeitsrechtes abgegeben werden, werden so verhindert.

Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte weitgehend beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation und gegenseitige Aushilfe zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel beim Fahrplanwechsel, wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschiedliche Lohn- und Arbeitsbedingungen begründet ist. Wir haben aber etwas dagegen, wenn Leiharbeit und Werkverträge eingesetzt werden, um Kosten zu Lasten der Beschäftigten zu senken.



Vorgabe ausreichender Personalreserven

Die Aufgabenträger sollen bei den Ausschreibungsbedingungen auf eine robuste Personalausstattung achten und gewisse Personalreserven vorschreiben. Dadurch wird der Verkehr zuverlässiger, zum Beispiel bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, erhöhtem Krankenstand oder unerwarteten Ereignissen. Einige Aufgabenträger sind nach schlechten Erfahrungen in der Vergangenheit dazu übergegangen, das Personalkonzept der Bieter auf Plausibilität zu prüfen.

Ausbildungsquote

Die Aufgabenträger sollen eine mindestens kompensierende Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsausbildung, z.B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB) vorschreibt.

Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht im Allgemeinen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren (bei spezifischem Investitionsbedarf auch bis zu 22,5 Jahren). Diese Fristen sollten durch die Aufgabenträger im Regelfall auch ausgenutzt werden. Denn jeder Betreiberwechsel bedeutet Existenzunsicherheit für die Beschäftigten.

Notvergaben in der Regel an den bisherigen Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte im Regelfall der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden unnötige Unsicherheit für die Beschäftigten und Übergangsprobleme beim Betreiberwechsel vermieden. In jedem Fall müssen auch bei Notvergaben Beschäftigtenübergang und Tariftreuevorgaben festgelegt werden.



Sicherheit und Zuverlässigkeit im Betrieb

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen nicht nur Fahr-, sondern auch Sicherheitspersonal vorgeschrieben wird. Dazu gehört insbesondere auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Alle Züge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein. Dieses muss auch betrieblich ausgebildet und jährlich in Selbstverteidigung geschult werden. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential ist außerdem der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorzugeben.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle Übergriffe, die im Bus- und Bahnbereich gemeldet werden, festzuhalten sind. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen möglicherweise zusätzliches Personal, insbesondere aus dem Bereich Sicherheit, eingesetzt werden sollte.

Wir fordern zudem klare Reaktionen in Strafverfahren, wenn Beschäftigte, die Dienst an der Gesellschaft leisten, angegriffen werden. Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss als solche verurteilt werden. Ein wichtiges Zeichen gegenüber Betroffenen und Täter:innen ist es, physische und psychische Übergriffe zu ahnden. Dafür könnte die Einrichtung von Sonderdezernaten ein geeignetes Instrument sein. Diese müssten sich ausschließlich mit der Strafverfolgung von Übergriffen auf Beschäftigte des öffentlichen und privatisierten Sektors befassen. Bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft gibt es bereits ein solches Sonderdezernat. Wir begrüßen diese Entwicklung und wünschen uns, dass das bundesweit zur gängigen Praxis wird. Dies fordern wir gemeinsam mit den DGB-Bezirken, da dies Länderzuständigkeit ist.

Kontrolle der Vorgaben

Die geforderten Vorgaben der Aufgabenträger, zum Beispiel zur Tariftreue, zum Verbot und zur Einschränkung von Sub-Unternehmen sowie Leiharbeit, zum Besetzungsgrad, zur Ausbildung etc., müssen auch regelmäßig kontrolliert werden. Verstöße müssen sanktioniert werden. Ohne Kontrolle können die Vorgaben unterlaufen werden. Ehrliche Bieter werden benachteiligt. Das Vergaberecht (GWB) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.



Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog mit EVG und Betriebsräten

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und die Rechte der Beschäftigten zu informieren. Die EVG und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden. So können die Fachkenntnis, die Interessen der Beschäftigten und die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden (zum Beispiel Perspektiven einzelner Werke oder Dienststellen). Zwischen den Aufgabenträgern und der EVG (jeweiliger Landesverband) sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG ist in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) der Aufgabenträger einzubeziehen. Der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger sollte intensiviert werden.

Freifahrtregelungen für Eisenbahner:innen

Wir fordern, dass das Land den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des SPNV künftig vorgibt, dass Eisenbahner:innen auf dem Weg von und zur Arbeit sowie bei Gastfahrten kostenlos mitfahren können. Zumindest sollen die Vorgaben bei SPNV-Vergaben zulassen, dass die EVU untereinander Freifahrtregelungen für die Eisenbahner:innen vereinbaren können, die auch die kostenlose Beförderung von Beschäftigten anderer EVU einschließen. Auch weitergehende tarifliche Regelungen sollen nicht ausgeschlossen werden.

In der Vergangenheit waren Freifahrtregelungen ein selbstverständlicher Bestandteil der Vergütung von Eisenbahner:innen und trugen zur Attraktivität der Eisenbahn als Arbeitgeber bei. Seit der Bahnreform ist ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entstanden. Meistens werden Freifahrten nur noch für Beschäftigte des eigenen Unternehmens gewährt. Die Aufgabenträger des SPNV untersagen z.T. sogar ausdrücklich Freifahrtregelungen für Mitarbeiter:innen anderer Eisenbahnunternehmen. Wenn auf einer Strecke Züge verschiedener Betreiber unterwegs sind, können manche Züge frei genutzt werden, andere nicht. In anderen Bundesländern, z. B. Baden-Württemberg, gibt es inzwischen EVU-übergreifende Regelungen. Solche Freifahrtregelungen wären ein einfaches Mittel, um die Arbeit bei der Eisenbahn attraktiver zu machen, das weder für die EVU noch für die Aufgabenträger mit größerem Aufwand verbunden wäre. Unseres Erachtens sollten konkrete Schritte besprochen werden, um zeitnah eine flächendeckende Regelung für Nordrhein-Westfalen zu erreichen.



3. Personenbeförderungsgesetz / Bus

Wir fordern eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.2017). Umgesetzt worden ist dies jedoch bis heute nicht – obwohl es im Koalitionsvertrag der Bundesregierung 2018-2021 enthalten war, ist es bei der PBefG-Novelle Anfang 2021 nicht berücksichtigt worden.

Solange keine Änderung des PBefG zur Klarstellung erfolgt, ist es notwendig, dass die Sozialvorschriften auch in die Nahverkehrspläne aufgenommen werden, da diese durch die Aufgabenträger zu beachten sind und nur so die Beschäftigten im Busverkehr bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden können. Ggf. können die jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen betroffenen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu machen. Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Wie sollen die Unternehmen Personal gewinnen, wenn sich Bewerber:innen und Auszubildende regelmäßig etwa alle acht Jahre vor Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen oder sogar um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen?



4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen

Der ÖPNV muss zur Pflichtaufgabe der Kommunen und Länder werden. Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs ist wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und unentbehrlich für die Mobilität der Bürger:innen und der Regionen, auch abseits der Großstädte. Solange der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen angesehen wird, werden diese das Angebot in Zeiten knapper Kassen reduzieren. Sind die Kommunen stark verschuldet, können sie sogar durch die Kommunalaufsichtsbehörden dazu gezwungen werden. Durch die Definition als Pflichtaufgabe wären zukünftig Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit der Kommunen zu erbringen. Dies unterstreicht allerdings auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Beteiligung des Landes bei der Finanzierung.

Dabei dürfen ein größeres Angebot und mehr Leistung im öffentlichen Nahverkehr nicht zu Lasten von Löhnen und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Vielmehr muss der Nahverkehr so gestaltet werden, dass attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze gesichert werden und neu entstehen.



5. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs

Der SPNV muss in Nordrhein-Westfalen als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Derzeit haben 28 nordrhein-westfälische Mittelzentren keinen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. In Nordrhein-Westfalen ist seit der Jahrtausendwende zwar nur noch eine Strecke stillgelegt worden. Die überzogene Stilllegungspolitik der Bundesbahnzeit wurde jedoch bislang nur sehr punktuell korrigiert. Deshalb fordern wir, dass keine weiteren Strecken oder Zugangsstellen im SPNV stillgelegt werden dürfen.

Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im nordrhein-westfälischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel möglichst vollständig für den SPNV verwendet werden. Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, Streckenabschnitte in Nordrhein-Westfalen für den SPNV zu reaktivieren.

Wir begrüßen bisherige Reaktivierungen und auch, dass weitere in der Durchführung befindlich sind. Weitere wichtige Reaktivierungskandidaten sind für uns u. a. die Strecken Xanten – Kleve, Kleve – Nijmegen (NL), Abzweig Rheinkamp Süd – Kamp-Lintfort und Münster (Westf)-Neubeckum.

Landesweit sollten die bestehenden, integrierten, d.h. gut aufeinander abgestimmten, vertakteten Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn erweitert werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren.

Nordrhein-Westfalen hat mit sieben kommunalen Zweckverbänden eine vergleichsweise kleinteilige Aufgabenträgerstruktur für den SPNV. Wenn auch durch die Gründung des NWL und der Einführung des NRW-Tarifs Verbesserungen erreicht wurden, sehen wir dennoch weiterhin die Gefahr uneinheitlicher Angebote, Doppelarbeit und von Erschwernissen für die Fahrgäste, wenn z.B. für den Erwerb der Fahrkarten bei Fahrtantritt oder im Zug jeweils unterschiedliche Regeln gelten und diese bei der Fahrt in ein- und demselben Zug während der Fahrt auch noch mehrmals wechseln. Hier besteht auch ein erhebliches Konflikt- und Eskalationspotenzial zwischen Fahrgästen und Zugbegleitpersonal. Hier wünschen wir uns von Nordrhein-Westfalen einheitliche, kundenfreundliche Regelungen.

Eine besondere Betroffenheit ergibt sich hierbei in Südwestfalen. Im Dreiländereck mit Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz existiert eine Vielfalt an Tarifen (Verbünde VRM, VRS, VGWS und RMV). Dieses Durcheinander ist ein Hindernis dafür, Fahrgäste für den ÖPNV



und den Schienenverkehr zu gewinnen. Hier muss ein Ländergrenzen-überschreitender Tarif Abhilfe schaffen, auch vor dem Hintergrund, dass der Wirtschaftsraum Südwestfalen mit seinem kommunalen Oberzentrum Siegen in die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz übergreift.

Das Deutschlandticket begrüßen wir grundsätzlich und fordern zusätzliche Verkehrsangebote und Fahrzeuge sowie mehr Personal, damit die größere Nachfrage bewältigt werden kann. Wir warnen davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen müssen vereinfacht werden. Gelegenheitsfahrer:innen werden nur dann als Stammkund:innen für den ÖPNV gewonnen, wenn der Zugang auch beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einfach ist. Deshalb sollten auch personenbedienter Verkauf und Beratung wieder eine stärkere Rolle spielen.

Wir begrüßen es, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen, und zwar im Takt und nicht nur mit einzelnen Zügen. Vom Land Nordrhein-Westfalen wünschen wir uns ein ambitioniertes Konzept für den Zielfahrplan des SPNV, der in den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes eingearbeitet werden soll. Bundespolitisch ist noch offen, wie der für den Deutschlandtakt notwendige Ausbau von Bahnstrecken des SPNV finanziert werden soll.

Der SPNV sollte spätestens im Jahre 2045 CO₂-frei fahren. Dafür muss er auch in Nordrhein-Westfalen weitgehend elektrifiziert werden. Soweit die übrigen, noch mit Dieseltriebfahrzeugen betriebenen Strecken nicht kurz- bis mittelfristig mit Fahrdraht überspannt werden können, sollten sie auf Batteriebetrieb mit entsprechender Ladeinfrastruktur umgestellt werden. Es sollten auf keinen Fall mehr Neufahrzeuge mit Dieselbetrieb angeschafft werden.



6. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr

Neue Konzepte für den Schienengüterverkehr

Damit der Schienengüterverkehr flächendeckend eine Alternative zum Lkw werden kann, muss der Einzelwagenverkehr gefördert werden. Es darf unter keinen Umständen einen Rückbau von Gleisanlagen und Zugangsstellen geben. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen von Güterverkehrsstellen geben.

Wichtig ist auch die Ausrüstung von Umschlagterminals und Verladestellen mit Tank- und Ladeinfrastruktur, damit der elektrische Schienengüterverkehr und Lkw mit alternativen Antrieben kombiniert werden können. Dafür sollten jetzt Pilotprojekte in den Ländern angeschoben werden.

Daneben brauchen die Güterbahnen die aktive politische Unterstützung der Länder für die Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene.

Die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr muss durch Neu- und Ausbau gesteigert werden. Neben den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs fordern wir speziell den zweigleisigen Ausbau der Siegstrecke als Entlastungs- und Umleitungsstrecke für die linke und rechte Rheinstraße.

Der Bahnhof Kreuztal ist im Wirtschaftsraum Südwestfalen ein leistungsfähiger Rangierbahnhof im Einzelwagenladungsverkehr. Er muss ebenso wie der Containerbahnhof Kreuztal besser an die Hauptstrecken des Schienengüterverkehrs angebunden werden. Auch dazu müssen die beiden eingleisigen Abschnitte auf der Siegstrecke beseitigt werden. Ebenso notwendig ist es, die Tunnel auf der Ruhr-Sieg-Strecke und auf der Siegstrecke für Highcube-Container zu ertüchtigen. Auch kleine Maßnahmen können eine große Bedeutung haben: Zur schnelleren und besseren Abwicklung des Güterverkehrs auf der Steigungsstrecke Altenhundem – Welschen-Ennest muss das Aufstellgleis für Schiebetriebfahrzeuge im Bahnhof Altenhundem durch Erneuerung einer Stützmauer wieder befahrbar gemacht werden.

Wir fordern, den Rangierbahnhof in Hamm als Drehkreuz für grüne Logistik zu erhalten. Der Green Deal der EU sieht eine erhebliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Eisenbahn und das Binnenschiff vor. Auf Grund der Lage des Rangierbahnhofs Hamm an überregional bedeutenden Eisenbahnstrecken und am Datteln-Hamm-Kanal wird er dringend benötigt, um den Anforderungen aus dem Green Deal im Sinne der ökologischen Verkehrswende gerecht werden zu können. Dazu gehört neben dem Bau eines Containerterminals und



Umschlagzentrums für die Region auch seine Rolle als Endpunkt einer verlängerten Betuweroute. Hier könnte der Rangierbahnhof Hamm nach entsprechendem Ausbau das Ziel bzw. der Ausgangspunkt von 1.500-Meter-Zügen von und nach den niederländischen Seehäfen werden.

Unterstützung für den Masterplan Schienenverkehr

Die EVG war daran beteiligt, den Masterplan Schienenverkehr zu erarbeiten, und unterstützt dessen Ziele und Maßnahmen. Die folgenden Maßnahmen, die für den Schienengüterverkehr besonders wichtig und Teil des Masterplans sind, sollten aus unserer Sicht vorrangig umgesetzt werden:

- **Bundeshaushalt:** Bedarfsplanmittel schnellstmöglich auf 3 Mrd. € pro Jahr aufstocken, danach schrittweise auf 4 Mrd. € ab Mitte des Jahrzehnts. Derzeit sind nur rund 2 Mrd. € pro Jahr für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege vorgesehen.
- **Wegfall der Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel** für den elektrischen Schienenverkehr: Die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die höchste in Europa.
- **Förderung der Anlagenpreise:** Die laufende Trassenpreisförderung für Güterzüge ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Bahnen. Der klimaschonende, aber aufwändige Einzelwagenverkehr benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird nur noch bis zum Jahr 2025 gewährt und bis dahin stufenweise abgebaut, gleichzeitig soll der Marktanteil der Güterbahnen aber wachsen.
- **ETCS-Fahrzeugausrüstung:** Das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben den Kosten für die infrastrukturseitige Ausrüstung entstehen auch Kosten von mehreren hunderttausend Euro pro Triebfahrzeug. Ohne diese Fahrzeugausrüstung können die Vorteile von ETCS nicht genutzt werden, daher muss der Bund auch die Digitalisierung der Fahrzeuge finanzieren.



Riesen-Lkw schaden Verkehrswende, Klimaschutz und Sicherheit

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lkw grundsätzlich ab. Diese Riesen-Lkw verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt seit Jahren die Zulassung mit immer mehr genehmigten Streckenabschnitten für die Riesen-Lkw, um letztendlich eine nahezu flächendeckende Zulassung zu erreichen. Strecken bis an die Bundesgrenzen wurden bereits genehmigt. Mit den Niederlanden hat der Bund ein Abkommen über die Erlaubnis von grenzüberschreitenden Fahrten geschlossen.

Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass das Land Nordrhein-Westfalen keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Nordrhein-Westfalen ist bereits stark mit Lkw-Transitverkehren belastet. Anstelle der Förderung des Lkw-Fernverkehrs durch die Zulassung von Riesen-Lkw-Strecken, sollte die Landesregierung die Verkehrsverlagerung auf die Schiene engagiert vorantreiben.



7. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs und Elektrifizierung

Noch immer werden mehrere nordrhein-westfälische Großstädte nicht durch Züge des Personenfernverkehrs bedient. Wir begrüßen es, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen, und zwar im Takt und nicht nur mit einzelnen Zügen. Ferner muss Krefeld wieder ein vollwertiger Teil des Fernverkehrsnetzes werden. Krefeld hat 220.000 Einwohner*innen und wird derzeit nur mit einem einzigen Fernzugpaar bedient, das überdies noch nicht einmal täglich verkehrt.

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung des Bundes steht das Ziel, bis 2025 70 % des bundeseigenen Eisenbahnnetzes zu elektrifizieren. Verbände und Unternehmen des Eisenbahnsektors fordern, bis 2030 einen Elektrifizierungsgrad von 75 % zu erreichen.

Strecken, die aus unserer Sicht in den nächsten Jahren elektrifiziert werden sollten, sind (neben einigen kürzeren Strecken im Rheinland) insbesondere:

- Bielefeld Ost – Lage (Lippe) – Lemgo-Lüttfeld
- Brackwede – Paderborn Hbf
- Münster – Gronau (– Enschede)
- Dortmund-Hörde/Schwerte – Arnsberg - Warburg
- Millingen – Xanten (– Kleve)
- Neuss – Kaarst und Düsseldorf-Gerresheim – Dornap (S 28)
- Bonn – Euskirchen
- Hürth-Kalscheuren - Euskirchen – Gerolstein – Ehrang
- Köln – Gummersbach – Lüdenscheid

Das Land Nordrhein-Westfalen sollte darauf dringen, dass diese Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung könnte dieses Ziel aber auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte stockt der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf.



8. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder

Der Eisenbahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden. Wichtig ist, dass das Personal im Betrieb, bei der Instandhaltung und bei der Kundenbetreuung gut ausgebildet ist und über profunde Kenntnisse des Systems Eisenbahn verfügt. Der Einsatz von angelernten Kräften oder Beschäftigten mit Funktions-, aber ohne volle Berufsausbildung kann nur eine Not- oder Übergangslösung sein.

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde. Nicht nur für Eisenbahner:innen, von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet werden, ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

Stärkung der dualen Berufsausbildung

Eine Vielzahl der Betriebe hat während der Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.

Ausbildungsquoten in Vergabeverfahren

Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. durch Abwerbung von anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir Ausbildungsverpflichtungen in Ausschreibungen.

Tariftreue und faire SPNV-Vergabeverfahren

Sicherheit des Arbeitsplatzes, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.



Regionale Maßnahmen und Aktivitäten der Länder

Nach dem Vorbild Bayerns sollten landesweite „Runde Tische Fachkräfte-Offensive“ zu Aufmerksamkeit und einem positiven Bild für die Eisenbahnbranche als Beschäftigungsbereich beitragen, z.B. durch einen landesweiten Eisenbahntag mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen der Eisenbahnunternehmen (Jobmessen, Tage der offenen Tür, etc.), und einem gemeinsamen Internetauftritt.

Die SPNV-Aufgabenträger, Betriebsräte und Gewerkschaften sollten daran beteiligt werden. Die Landesregierung kann solche Initiativen koordinieren sowie politisch und materiell unterstützen. Besonders positiv wäre es, wenn damit auch Arbeitskräfte für die Ausbildung im Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur, des Personenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.

Keine Trennung von Betrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir, dass die Zweckverbände in NRW am sogenannten Lebenszyklusmodell auch bei der Fahrzeugausschreibung der Neufahrzeuge für die S-Bahn Köln festhalten.

Es bleibt daher bei der Ungewissheit, ob die DB Regio-Werkstatt Köln im Konzept des potenziellen (S-Bahn-) Fahrzeugherstellers noch eine Rolle spielen wird. Damit droht die Gefahr, dass die Fahrzeuge an anderer Stelle, vielleicht sogar mit einer neu gebauten Werkstatt, instandgehalten werden. Dabei liegt die S-Bahn-Werkstatt Köln Nippes zentral im Bereich der Stammstrecke und in unmittelbarer Nähe der Abstellanlage der DB Netz, die auch in Zukunft genutzt werden muss. Beim Bau der S-Bahn Werkstatt in Köln Nippes wurde bereits eine Erweiterungsmöglichkeit eingeplant. Damit ließe sich die Kapazität der Instandhaltung verdoppeln. Eine Einbindung der Werkstatt Nippes in die Fahrzeugausschreibung ist daher für die EVG folgerichtig.

Nur so wird es möglich sein, die geplanten 100 Neufahrzeuge so instand zu halten, dass das System stabil bleibt. Es darf hier keine Experimente mit Fahrzeugen auf Kosten der Stabilität und der Fahrgäste geben, – weder bei der S-Bahn Köln noch bei anderen SPNV-Ausschreibungen.