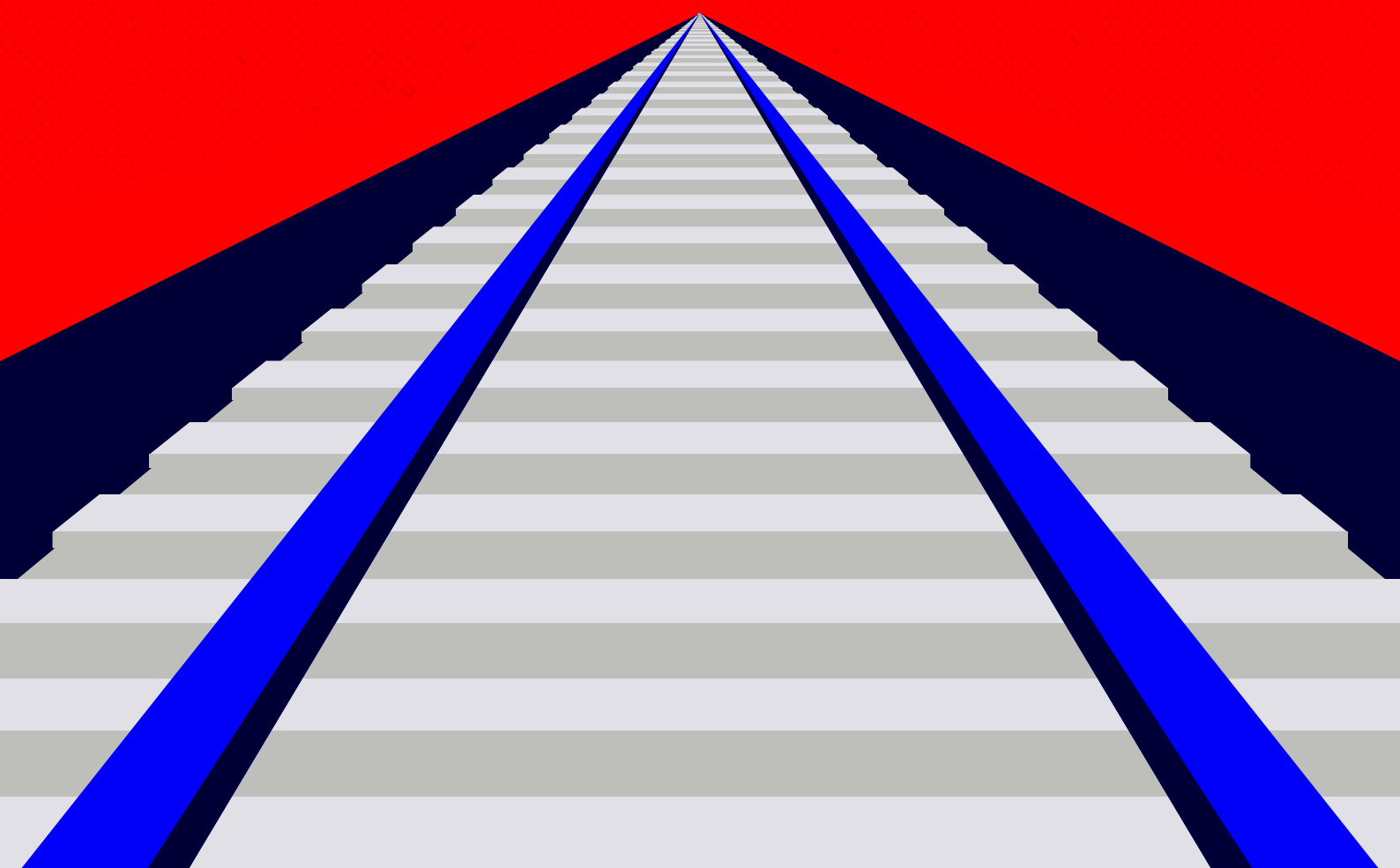


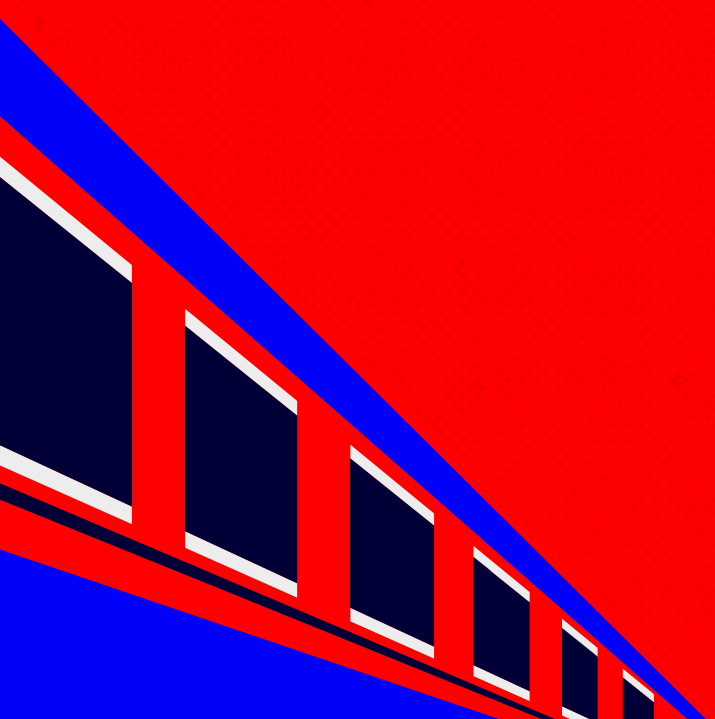
**ZUKUNFT BAHN  
GEHT NUR  
ZUSAMMEN!**

**EVG**  
kommt an.



# INHALT

- **Verkehrspolitische Anforderungen der EVG**  
zur Bundestagswahl 2025
- **Behindertenpolitische Forderungen**  
zur Bundestagswahl 2025
- **Sozialpolitische Forderungen**  
zur Bundestagswahl 2025
- **Frauen-, Familien- und Gleichstellungspolitische Forderungen**  
zur Bundestagswahl 2025
- **Seniorenpolitische Forderungen**  
zur Bundestagswahl 2025
- **Keine Zerschlagung der Bahn**  
Netz und Betrieb gehören zusammen: für eine integrierte Deutsche Bahn



# VERKEHRS- POLITISCHE ANFORDERUNGEN DER EVG

## zur Bundestagswahl 2025

Bei der Bundestagswahl 2025 treffen die Wähler:innen in Deutschland eine weitreichende Richtungsentscheidung. Es geht unter anderem darum, die Demokratie gegen Hass und Hetze zu verteidigen sowie den Sozialstaat zu stärken. Ein wichtiges Thema ist aber auch die Zukunft der Mobilität in unserem Land.

Die nächste Bundesregierung wird die Folgen zahlreicher Krisen zu bewältigen haben. Umso wichtiger ist es, klare Leitlinien für alle Politikbereiche festzulegen. Für uns als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist dabei natürlich der Verkehrssektor von besonderem Interesse.

Im Zentrum unserer verkehrspolitischen Anforderungen an die nächste Bundesregierung stehen die Sicherung und der Ausbau von Beschäftigung im Verkehrssektor sowie der Klimaschutz. Die Gründe liegen auf der Hand: Die Bahn ist das energieeffizienteste und klimaschonendste Verkehrsmittel. Schienenverkehr und Bahnindustrie sind strategisch wichtige Zukunftsbranchen, außerdem sind viele Industriesektoren auf die Eisenbahn angewiesen. Gerade auch der Einzelwagenverkehr ist für zahlreiche deutsche Wirtschaftsstandorte unersetzlich.


Die Förderung des Schienenverkehrs ist auch Beschäftigungspolitik. Dabei geht es nicht nur um Arbeitsplätze bei den Bahnen selbst, sondern auch in der Bahn- und Bauindustrie sowie weiteren Branchen, die anderweitig mit der Eisenbahn verbunden sind oder sie als Transport- und Beförderungsmittel nutzen. Dabei ist für uns klar:

**Die Deutsche Bahn ist aufgrund der EVG-Tarifverträge Garant für gute Arbeit und Rückgrat einer klimagerechten Verkehrswende. Sie muss als integriertes Unternehmen erhalten bleiben und zukunftsfest gemacht werden. Pläne zur Trennung von Schienennetz und Bahnbetrieb lehnen wir entschieden ab.**

### » Integrierte Unternehmen sichern - keine Zerschlagung der Deutschen Bahn

2025 wird ein Schicksalsjahr für die Schiene. Es gilt, die Zukunft der Deutschen Bahn als integriertes Unternehmen mit Netz und Betrieb zu sichern. Dabei geht es nicht nur um die DB: Deutschland als Bahnland steht bei der Bundestagswahl als Ganzes auf dem Spiel. Das hat auch Auswirkungen auf den Klimaschutz, denn hier geht es nur mit der Schiene voran.

Dass eine Trennung von Netz und Betrieb nach der vergangenen Bundestagswahl abgewendet werden konnte und die Deutsche Bahn weiterhin als integriertes Unternehmen besteht, ist ein großer Erfolg für die EVG und die Beschäftigten. Auch die Gründung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO, die das System effizienter machen und Synergien heben soll, ist ein wichtiger Schritt. Doch nach wie vor ist die Trennungsdebatte leider nicht beendet. Die Rufe der Zerschlagungsbefürworter:innen sind bereits wieder hörbar: im Wahlkampf ebenso wie in den einschlägigen Organen der neoliberalen Wettbewerbslobby.



Dabei ist der Kern des Problems ein anderer: Das System Schiene ist aufgrund von jahrzehntelanger Unterfinanzierung in einem schlechten Zustand. Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn würde es vollends in den Abgrund stürzen – zu Lasten von Fahrgästen und Beschäftigten, die in Bezug auf Qualität und Pünktlichkeit sowieso schon mehr als genug ertragen müssen. Es droht eine Vielzahl von Problemen:

- Die Trennung des integrierten Unternehmens würde die gesamte Eisenbahnbranche weiter fragmentieren und auf Jahre hinaus lähmen, wesentliche Ressourcen binden und von den wirklich wichtigen verkehrspolitischen Erfordernissen ablenken. Angesichts der stotternden Verkehrswende und der ungebremsten Klimakrise darf aber nicht noch mehr Zeit verloren werden.
- Eine Trennung von Netz und Betrieb würde gute tarifgebundene Arbeitsplätze gefährden: Der unternehmensübergreifende Arbeitsmarkt bei der DB, einheitliche Tarif- und Sozialleistungen, Schutz vor Auslagerung von Tätigkeiten – all das steht auf dem Spiel. In Zeiten des Fachkräftemangels würde die Deutsche Bahn auch massiv an Attraktivität als Arbeitgeberin verlieren. Zudem fielen betriebliche Synergieeffekte weg. Stattdessen entstünden zahlreiche neue Schnittstellen und damit neue Probleme, die insbesondere die Fahrgäste zu spüren bekämen.
- Ein Blick ins Ausland zeigt: Erfolgreiche Bahnländer – wie beispielsweise Österreich, die Schweiz und Japan – haben integrierte Bahnunternehmen. In Großbritannien ist die Trennung und Privatisierung dagegen kläglich gescheitert. Deswegen werden aktuell Infrastruktur und Betrieb in eine neue „Great British Railways“ reintegriert.
- Integrierte Bahnsysteme sind bei hoher Auslastung und viel Mischverkehr wesentlich leistungsfähiger. Zudem sind Integration und Wettbewerb kein Widerspruch: In keinem Land Europas gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland – rund 40 Prozent der Betriebsleistung werden aktuell von „Wettbewerbsbahnen“ erbracht.

### **Statt destruktiver Trennungsdebatte: Bessere Steuerung und verlässliche Rahmenbedingungen für die Bahn**

- Kurskorrekturen bei den Management- und Steuerungsstrategien der DB sind dringend notwendig. Die Interessen der Beschäftigten, der Fahrgäste sowie die Verlagerungsziele im Personen- und Güterverkehr müssen in den Vordergrund gerückt werden. Dafür braucht es aber keine Zerschlagung. Diese Veränderungen sind innerhalb der bestehenden Rechtsform der Deutschen Bahn machbar und sinnvoll.
- Der operative Bereich muss personell gestärkt und Synergieeffekte müssen besser genutzt werden. Das ist schließlich die Stärke des integrierten Unternehmens.
- Auch die neu geschaffene Infrastruktursparte DB InfraGO muss weiterentwickelt werden – mit einer vereinfachten, überjährigen Finanzierung sowie mehr Bundesmitteln für Generalsanierung und Netzausbau.

### **» Investitionsoffensive für das überlastete und störanfällige Schienennetz**

Die überalterten Gleise, Stellwerke und Brücken machen den Schienenverkehr störanfällig und unpünktlich. Das spüren Reisende, Industrie und Beschäftigte tagtäglich. Mit über 90 Milliarden Euro ist der Investitionsstau im deutschen Schienennetz alarmierend hoch. Der Bund muss deshalb umgehend und dauerhaft ausreichend zusätzliche Mittel für den Netz-Erhalt und Ausbau zur Verfügung stellen.

Damit schneller geplant und gebaut werden kann, braucht Deutschland schleunigst eine überjährige Finanzierung wie in Österreich oder der Schweiz. Dort wird kontinuierlich und langfristig planbar in die Schieneninfrastruktur investiert. In der Schweiz hat der Staat 2023 pro Einwohner:in 477 Euro für das Schienennetz ausgegeben, in Österreich waren es 336 Euro – Deutschland war die Schieneninfrastruktur dagegen nur 115 Euro pro Kopf wert. Auch Deutschland muss endlich mehr in den Aus- und Neubau investieren – mindestens 4 Milliarden Euro jährlich.

Die Vielzahl einzelner Finanzierungstöpfe, die jährlich neu bewilligt werden müssen, bremst den Schienenverkehr hierzulande zusätzlich bürokratisch aus. Der Schlüssel für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit Zukunft ist dagegen eine auskömmliche und langfristige

Fonds-Finanzierung, in die auch weitere Einnahmen wie beispielsweise aus der Lkw-Maut fließen. Bei solchen Investitionen in die Zukunft darf nicht länger gespart werden. Es bedarf daher dringend einer Reform der längst überholten Schuldenbremse, um Infrastrukturinvestitionen zu ermöglichen.

### » **Schutz bei SPNV-/ÖPNV-Vergaben mit zeitgemäßen und sozialen Mindeststandards**

Die Angst der Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße vor schlechteren Arbeits-, Lohn- und Sozialbedingungen nach Ausschreibungen muss endlich der Vergangenheit angehören. Vom Bund fordern wir deshalb endlich klare gesetzliche Muss-Vorschriften zur Tariftreue und zum Personalübergang für alle Beschäftigten bei Betreiberwechseln, an die Länder und Kommunen gebunden sind.

Ebenso sollte es Vorgaben zu Personalkonzepten und -reserven der Betreiber geben. Denn die Kolleg:innen arbeiten längst an der Belastungsgrenze: Es fehlt an Personal, es herrscht Fachkräftemangel und die Zahl der Übergriffe nimmt weiter zu.

Für uns ist klar: Um mehr Nachwuchskräfte zu gewinnen, brauchen wir verbindliche Ausbildungsquoten. Darüber hinaus sind qualifizierte Anforderungen für betriebliche Erstausbildungen sowie für robuste und nachprüfbar Personalkonzepte inklusive Sicherheitspersonal nötig. Diese Vorgaben müssen für alle Unternehmen gleichermaßen gelten und regelmäßig kontrolliert werden.

### » **Nah- und Regionalverkehr: Mehr Mittel, mehr Angebote, mehr Sicherheit**

Wir begrüßen das Deutschlandticket und setzen uns dafür ein, dass es dauerhaft finanziert wird und zu einem attraktiven Preis erhalten bleibt. Insbesondere für Kinder, Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende, Eltern im Elterngeldbezug und Senior:innen braucht es deutschlandweit einheitlich ein vergünstigtes Deutschlandticket.

Wenn immer mehr Menschen Bus und Bahn fahren, dann müssen auch zusätzliche Verkehrsangebote mit mehr Personal, weiteren Fahrzeugen und zusätzlichen Linien, insbesondere im ländlichen Raum, finanziert werden. Dafür reichen die aktuell vom Bund bereitgestellten Mittel für den Nahverkehr nicht aus. Damit endlich mehr Geld in den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs fließt, müssen sich Bund, Länder und

Kommunen schnell auf eine umfassende Investitionsoffensive verständigen – insbesondere die Regionalisierungsmittel für den SPNV müssen erhöht werden. Zudem gilt es, eine bessere Finanzierung für den übrigen ÖPNV einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen. Auch Strecken-Reaktivierungen müssen vereinfacht und stärker gefördert werden.

Zudem muss auch die Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen verbessert werden, denn die Zahl der bedrohlichen Vorfälle und Beleidigungen erreicht bereits seit einigen Jahren besorgniserregende Höchststände. Deshalb fordern wir insbesondere mehr Präsenz sowie bessere Ausstattung und Ausbildung des Sicherheitspersonals. Alle Züge müssen rund um die Uhr zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen mit Zugbegleitpersonal besetzt sein, Züge mit erhöhter Bedrohungslage mit zusätzlichem Sicherheitspersonal. Ebenfalls muss die personelle Ausstattung der Polizei des Bundes und der Länder verbessert werden, um mehr flächendeckende Präsenz in und um Stationen sowie häufigere Mitfahrten zu ermöglichen und die Strafverfolgung zu erleichtern.

### » **Schienengüterverkehr stärken, Arbeitsplätze sichern**

Für die Industrie in Deutschland und Europa ist der Schienengüterverkehr existenziell wichtig. Bis 2030 soll hierzulande ein Viertel des Güterverkehrs auf der Schiene unterwegs sein. Dafür müssen die Nutzung des Schienennetzes günstiger und der Schienengüterverkehr insbesondere gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähiger werden. Deshalb setzen wir uns für höhere finanzielle Förderungen ein – insbesondere im Einzelwagenverkehr, bei Trassen- und Anlagenpreisen, ETCS sowie für Innovationen. So müssen Güterwagen bis 2030 auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) umgerüstet werden – europaweit koordiniert und auskömmlich gefördert. Zudem gilt es, Railcoaches als Küm-

merer:innen und Lots:innen für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu finanzieren, damit Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung und der Inanspruchnahme von Förderprogrammen Unterstützung erhalten.

All das ist wichtig, um gute, tarifgebundene Arbeitsplätze bei den Güterbahnen abzusichern und die Kommunen vom klimaschädlichen und unsicheren Lkw-Verkehr zu entlasten. Dadurch entstehen auch größere Gestaltungsmöglichkeiten für eine geschlechtergerechte und sichere Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere auch für Familien in Ballungsräumen (z. B. für ÖPNV/SPNV, Spielplätze, Fuß- oder Fahrradwege).

Von der zukünftigen Bundesregierung fordern wir, dass sie sich auf europäischer Ebene dafür einsetzt, dass der Schienengüterverkehr zu einem Sektor von allgemeinem Interesse erklärt wird. Damit wäre es den EU-Mitgliedstaaten einfacher möglich, den ökologischen Güterverkehr auf der Schiene besser zu unterstützen, ohne dass Verfahren der EU-Kommission wegen unerlaubter Beihilfen drohen. Für uns ist klar: Der flächendeckende Schienengüterverkehr ist eine Leistung der Daseinsvorsorge, muss politisch und finanziell abgesichert werden und darf nicht dem Wettbewerb zum Opfer fallen.

### » **Mehr Einsatz für Bahnen und Busse - auch in Europa**

Von der nächsten Bundesregierung erwarten wir, dass sie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch in Europa vorantreibt. Zukünftig darf bei der EU-Verkehrspolitik nicht mehr der Wettbewerb zwischen den Bahnen im Vordergrund stehen, sondern die Verkehrsverlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf Eisenbahn und Umweltverbund. Bahnen und Busse sind die Lösung, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor in Europa zu erreichen.

Wir fordern zudem wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten, bei Steuern und Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs - auch außerhalb von Hochgeschwindigkeitsstrecken und Güterkorridoren.

Europa braucht die Verkehrswende, um zukunftsfähig zu werden. Deutschland hat dabei eine besondere Verantwortung - als Transitland und als Ziel- und Quellort vieler Verkehrsströme. Die nächste Bundesregierung muss sich konsequent für die europäische Wende hin zum klimaneutralen Verkehr einsetzen.

**Mobilität ist ein Grundbedürfnis und unverzichtbar für Teilhabe am kulturellen und wirtschaftlichen Leben - und je mehr Menschen sich gegen den motorisierten Individualverkehr und für den öffentlichen Verkehr entscheiden, desto besser für das Klima, die Umwelt und ein lebenswertes Umfeld für alle. Deswegen müssen Verkehrsangebote stärker an den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer:innen ausgerichtet werden, denn zum Beispiel Senior:innen, Menschen mit Behinderung und auch Eltern haben besondere Anforderungen an öffentliche Mobilität. Barrierefreie Fahrzeuge und Zugänge zu Haltestellen oder Verkehrsangebote abseits der typischen Berufspendler:innen-Verbindungen beispielsweise nutzen vielen Menschen und können dabei helfen, den öffentlichen Verkehr für mehr Menschen attraktiv zu machen. Hier ist auch die Politik gefragt, denn sie schafft dafür die regulatorischen und finanziellen Rahmenbedingung.**



# BEHINDERTEN- POLITISCHE FORDERUNGEN

zur Bundestagswahl 2025

## » 1. Mitbestimmungsrechte der Schwerbehindertenvertretung (SVP)

Wir fordern eine Erweiterung der Mitbestimmungsrechte der Schwerbehindertenvertretung (SVP) in Unternehmen, insbesondere bei Personalentscheidungen und der Gestaltung von Arbeitsbedingungen. Um ihre wichtige Arbeit effektiv wahrnehmen zu können, muss zudem sichergestellt werden, dass die SVP ausreichend freigestellt wird und die notwendigen Ressourcen erhält. Nur so kann die SVP aktiv und nachhaltig die Interessen von Beschäftigten mit Behinderungen vertreten und für eine inklusive Arbeitskultur sorgen

## » 2. Flexible Arbeitszeitmodelle

Wir fordern die Förderung flexibler Arbeitszeitmodelle, Homeoffice-Optionen und individuell angepasster Arbeitszeitregelungen, um den Bedürfnissen von Mitarbeitenden mit Behinderungen gerecht zu werden und eine inklusive Arbeitskultur zu schaffen.

## » 3. Entgeltgerechtigkeit

Wir fordern die Sicherstellung, dass schwerbehinderte Arbeitnehmer:innen für gleichwertige Arbeit die gleiche Bezahlung erhalten wie ihre nichtbehinderten Kolleg:innen. Zudem müssen Transparenz- und Berichtspflichten für Unternehmen eingeführt werden, um Diskriminierungen bei der Bezahlung offen zulegen und aktiv zu bekämpfen. So schaffen wir Chancengleichheit und fördern eine gerechte Entlohnung für alle Mitarbeitenden.

## » 4. Gesundheitsförderung und Prävention

Wir fordern den Ausbau der betrieblichen Gesundheitsförderung und von Präventionsprogrammen, die speziell auf die Bedürfnisse von schwerbehinderten Mitarbeitenden zugeschnitten sind. Zudem muss der Zugang zu medizinischen und therapeutischen Leistungen sowie zu Rehabilitationsmaßnahmen verbessert werden, um die Gesundheit und das Wohlbefinden von Menschen mit Behinderungen zu fördern und ihre Teilhabe am Arbeitsleben zu unterstützen.

## » 5. Barrierefreiheit in allen Lebensbereichen

Wir fordern die vollständige Barrierefreiheit in allen Lebensbereichen – im öffentlichen Raum, am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln, öffentlichen Gebäuden und im Wohnungsbau. Barrierefreiheit muss in der gesamten Gesellschaft verankert werden, um allen Menschen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen. Dazu gehört auch eine verstärkte finanzielle Unterstützung für den Umbau bestehender Infrastrukturen sowie die Schaffung neuer, barrierefreier Lösungen.

## » 6. Eingliederung in den Arbeitsmarkt

Wir fordern die verstärkte Förderung von Programmen zur Eingliederung von Menschen mit Behinderungen in den Arbeitsmarkt. Zur Verbesserung der Teilhabe fordern wir die Erhöhung der Beschäftigungsquote von Menschen mit Behinderungen von 5% auf 6% in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen, unterstützt durch gezielte Anreize und Quotenregelungen. Zusätzlich soll eine Ausbildungsquote in gleicher Höhe eingeführt werden, um auch jungen Menschen mit Behinderungen den Zugang zu qualifizierten Berufsausbildungen zu erleichtern.

## » 7. Zugang zu Gesundheitsdiensten

Wir fordern einen verbesserten Zugang zu medizinischen und therapeutischen Leistungen für Menschen mit Behinderungen. Es ist entscheidend, dass alle benötigten Gesundheitsdienste barrierefrei und in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, um eine angemessene Versorgung und die bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten.

## » 8. Soziale Sicherung und finanzielle Unterstützung

Wir fordern die Anpassung von Sozialleistungen an die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, um ihnen ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Es ist entscheidend, dass finanzielle Unterstützung so gestaltet wird, dass sie die individuellen Lebenssituationen und Herausforderungen von Menschen mit Behinderungen angemessen berücksichtigt.

## » 9. Bewusstseinsbildung und Anti-Diskriminierung

Wir fordern die Initiierung von Kampagnen zur Sensibilisierung der Gesellschaft für die Rechte und Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen gegen Diskriminierung und Gewalt gegenüber Menschen mit Behinderungen verstärkt werden, um ein respektvolles und sicheres Miteinander zu fördern und Benachteiligungen abzubauen.

## » 10. Digitale Inklusion

Wir fordern die Sicherstellung der Barrierefreiheit digitaler Angebote und Technologien, um eine gleichberechtigte Nutzung für alle Menschen zu gewährleisten. Zudem muss die digitale Teilhabe durch spezielle Schulungs- und Bildungsangebote für Menschen mit Behinderungen gefördert werden, damit sie die notwendigen Kompetenzen erwerben, um aktiv am digitalen Leben teilnehmen zu können.

## » 11. Internationale Verpflichtungen

Wir fordern die konsequente Umsetzung und Überwachung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) auf nationaler Ebene. Dazu gehört auch die regelmäßige Berichterstattung über den Fortschritt sowie die aktive Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen in den Überwachungsprozess. Nur so können wir sicherstellen, dass ihre Rechte geachtet und verwirklicht werden.





# SOZIAL- POLITISCHE FORDERUNGEN

zur Bundestagswahl 2025

## » Soziale Selbstverwaltung sichern

Die soziale Selbstverwaltung ist eine tragende Säule der deutschen Sozialversicherung und prägender Bestandteil der Mitbestimmung der Versicherten und Beitragszahler:innen. In den vergangenen Jahren gab es seitens der Politik insbesondere in der Krankenversicherung immer wieder Angriffe auf das Prinzip der sozialen Selbstverwaltung.

Angriffe auf die Selbstverwaltung müssen in aller Entschiedenheit verhindert werden. Die Mitwirkung der Versicherten am Sozialstaatsprinzip darf nicht angetastet werden.

Die soziale Selbstverwaltung ist ein entscheidendes Instrument zur Sicherstellung der Einflussnahme von Versicherteninteresse auf sozialpolitische Entscheidungen. Deshalb ist eine Stärkung der Selbstverwaltungsorgane mitsamt der ihnen übertragenen Funktionen und Kompetenzen notwendig, um ein effizientes und gerechtes Wirken des Sozialstaats zu gewährleisten.

## » Für eine solidarische, zukunftsorientierte Gesundheitspolitik

Eine gerechte und zukunfts feste Finanzierung der gesetzlichen Krankenversicherung kann nur mit dem Modell einer sozialen Bürgerversicherung gesichert werden. In diese sind auch neue Beamt:innen und Selbstständige einzubeziehen.

Versichertengelder müssen wieder für die Versicherten genutzt werden und nicht mehr als Verfügungsmasse für gesamtgesellschaftliche Aufgaben.

Der Gesetzgeber muss die politischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schaffen, so dass die Kosten für notwendige Maßnahmen zum Beispiel für die Pandemiebekämpfung und den Seuchenschutz von der Gesamtgesellschaft und nicht allein von der Solidargemeinschaft GKV getragen werden.

Bei Entnahme von finanziellen Mitteln aus dem Gesundheitsfonds, zum Beispiel für Gesetzgebung, muss der Bund verpflichtend ausgleichen.

Der Bundeszuschuss zur Finanzierung des Defizits der gesetzlichen Krankenversicherung muss erhöht werden. Zur kurz- und mittelfristigen Stabilisierung der GKV sind die kurzfristigen Finanzierungslücken durch entsprechende Erhöhungen des Bundeszuschusses zu decken. Grundsätzlich muss der Bundeszuschuss dynamisiert und vollständig an die tatsächlichen Ausgaben für versicherungsfremde Leistungen angepasst werden.

Abschaffung der Zusatzbeiträge, zumindest Deckelung der Zusatzbeiträge, ansonsten Anhebung des Zuschusses von Steuermitteln.

Bund muss seine Finanzverantwortung übernehmen und der GKV die Beiträge, für die durch sie versicherten Bürgergeldempfänger:innen, kostendeckend zahlen.

Einführung des ermäßigten Mehrwertsteuersatzes von sieben Prozent auf alle frei zugänglichen Arzneimittel, Hilfs- und Heilmittel.

Verbesserung der Vernetzung und Koordination zwischen den verschiedenen Leistungserbringern (zum Beispiel Heil- und Hilfsmittelanbieter in Verbindung mit den Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen und Reha-Einrichtungen).

Verbesserung und dauerhafte Sicherung der Finanzierung für die Integrierte Versorgung, um den chronisch Kranken sowie den behinderten, alten und pflegebedürftigen Menschen einen nahtlosen Übergang von der stationären Behandlung über die Reha in die weitere ärztliche Anschlussbehandlung bieten zu können.

Die gesundheitliche Prävention muss gezielt ausgebaut werden. Präventionsmaßnahmen dürfen keine Altersgrenzen haben und müssen auf die medizinischen Bedürfnisse aller Lebensalter abgestimmt sein.

Pflegepersonen haben einen Rechtsanspruch auf Entlastung durch Kuren oder stationäre Reha-Maßnahmen. Dieser Anspruch muss von den Reha-Kliniken umgesetzt werden, indem sie Betten dafür vorhalten.

Weiterer Ausbau der Digitalisierung im Gesundheitswesen unter Einhaltung des Datenschutzes und Förderung des Patientenvertrauens und der Patientenakzeptanz.

Telemedizin ist unmittelbar mit der Datenübertragung via Internet und dem Ausbau des Breitbandnetzes verknüpft, so dass für die Anwendungen leistungsfähige Internetverbindungen unabdingbare Voraussetzung sein müssen.

Kann der/die Einzelne die digitale Teilhabe nicht selbst finanzieren, sind die staatlichen, sozialen Systeme gefordert, zu unterstützen und gegebenenfalls eine Finanzierung sicherzustellen.

In allen Pflegeeinrichtungen ist ein:e Digitalisierungsbeauftragte:r zu berufen, dessen/deren Aufgabe es ist, die Pflegekräfte und die Bewoh-

ner:innen bei der Anwendung digitaler Technologien zu unterstützen.

Der Ausbau der spezialisierten Rehabilitation für ältere Patient:innen, die sogenannte geriatrische Rehabilitation, muss umgesetzt werden.

Die mobilen, ambulanten, teilstationären und stationären akutgeriatrischen sowie rehabilitativ-geriatrischen Strukturen müssen flächendeckend und wohnortnah auf- und ausgebaut werden und eng mit Hausarztpraxen zusammenarbeiten.

Besonders für die ländlichen Räume sind innovative, die lokalen und regionalen Bedürfnisse beachtende geriatricspezifische Versorgungskonzepte weiterzuentwickeln und neue Techniken, zum Beispiel die Digitalisierung, zu nutzen.

Arzneimittel müssen geschlechtergerecht geprüft werden, dabei sind Nebenwirkungen nach Geschlecht sowie Alter aufzulisten.

Die Zuzahlung für Arzneimittel muss gesetzlich gedeckelt werden.

Es braucht eine Verbesserung der Transparenz der ärztlichen Abrechnung und bessere Vermarktung der Stelle zur Bekämpfung von Fehlverhalten im Gesundheitswesen.

Flächendeckende Daseinsvorsorge darf nicht durch den Abbau von Kapazitäten gefährdet werden, zudem muss der Zugang zur Versorgung unabhängig von Einkommen und Bildungsgrad gewährleistet werden.

Die Profitorientierung im Gesundheitswesen muss durch wirksame Regulierung privatwirtschaftlicher Akteure und Förderung gemeinnütziger Trägerschaften zurückgedrängt werden.

Bund und Länder müssen zwingend ihrer finanziellen Verantwortung nachkommen. Die Finanzwirkung der Krankenhausreform darf keinesfalls auf die Beitragszahler:innen der gesetzlichen Krankenversicherung abgewälzt werden.

## » Für eine Weiterentwicklung der gesetzlichen Pflegeversicherung

Einführung einer Pflegebürgervollversicherung, in der auch Selbstständige und noch zu ernennende Beamte einbezahlt, und die sämtliche pflegerische Kosten übernimmt.

Vollzug des Sockel-Spitzen-Tausches: Die Pflegekasse übernimmt somit alle notwendigen, pflegebedingten Kosten (die Spitze) und berechnet dem Versicherten einen fixen begrenzten Eigenanteil (den Sockel).

Erhöhung des Pflegegeldes bei stationärer, ambulanter und teilstationärer Pflege, um die Kostensteigerung, die der/die Pflegebedürftige einseitig trägt, aufzufangen.

Drastische Senkung der Eigenanteile bei der Unterbringung im Pflegeheim. Unter anderem müssen Pflegebedürftige von der Verpflichtung, die Investitionskosten zu übernehmen, ausgeschlossen werden. Die einzelnen Bundesländer müssen verpflichtet werden, diese Kosten zu tragen.

Des Weiteren muss die Ausbildungskostenumlage in stationären Pflegeeinrichtungen aus den Eigenanteilen herausgenommen werden.

Pflegeheime sind keine Renditeobjekte. Viele private Heime leisten einen Beitrag zur pflegerischen Versorgung. Dennoch darf es nicht sein, dass hohe Renditen aus Sozialversicherungsbeiträgen und Steuermitteln erwirtschaftet werden. Marktkonsolidierung zu Lasten der Pflegebedürftigen und Pflegekräfte sind nicht tragbar. Gewinne sind auch für eine gute pflegerische und personelle Versorgung zu reinvestieren.

Etablierung einer dauerhaften angemessenen bundeseinheitlichen tariflichen Bezahlung in der Altenpflege durch die jeweiligen Arbeitgeber, ebenso ist die Versorgung durch das Pflegepersonal sicherzustellen, indem man die Diskrepanz der Pflegepersonaluntergrenzen in allen Pflegebereichen abschafft.

Übernahme der krankheitsbedingten Kosten für den Hausnotruf, auch wenn kein Pflegegrad vorliegt. Versicherte die alleinstehend sind und sich im Ruhestand befinden, müssen berücksichtigt werden.

Beim Thema 24-Stunden-Betreuung müssen haushaltsnahe Dienstleistungen durch ein Zulagen- und Gutscheinsystem gefördert werden, angelehnt an das belgische Modell.

## » Für eine Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes

Beim Thema Gefährdungsbeurteilung muss die Gesetzgebung schärfere Vorgaben machen, so dass sich der Arbeitgeber verpflichtet sieht, die Gefährdungsbeurteilung durchzuführen. Zudem ist eine Ergänzung des Arbeitsschutzgesetzes um eine Verordnung, die den aktuellen Stand der arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse zu psychischen Belastungen am Arbeitsplatz berücksichtigt – eine Anti-Stress-Verordnung – notwendig.

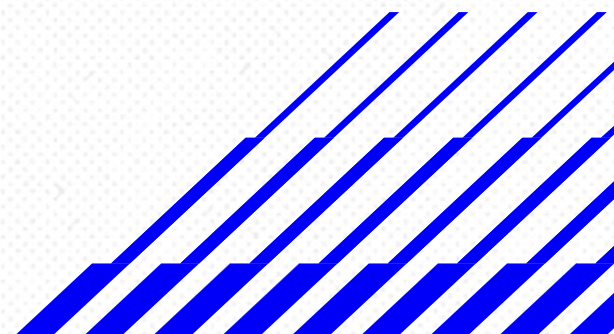
Die COVID-19 Erkrankung muss für mehr Berufsgruppen und Tätigkeiten als Berufskrankheit anerkannt und diese in die Aufzählung der Berufskrankheiten-Verordnung Nr. 3101 aufgenommen werden. Dazu zählen für uns ausdrücklich die Beschäftigten im Verkehrssektor.

Betroffenen von Long COVID muss eine erleichterte übergreifende Inanspruchnahme von Leistungen ermöglicht sowie neue Reha-Kapazitäten und Therapieplätze geschaffen werden.

Die expliziten Vorschriften der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel für die Beschäftigten im Außen- und Lieferdienst, im öffentlichen Verkehr, im Freien und auf Baustellen in Bezug auf sanitäre Anlagen wie Toiletten und Handwaschgelegenheiten oder Waschgelegenheiten müssen wieder in Kraft gesetzt werden.

Es braucht einen neuen Rechtsrahmen, der einen individuellen Rechtsanspruch mit kollektiven Gestaltungsrechten und einer Stärkung des Arbeitsschutzes bei mobiler Arbeit und Homeoffice verbindet. Besonders Arbeits- und Gesundheitsschutz haben im Fokus zu stehen, um Fehlbelastungen und Überlastungen, unbezahlte Mehrarbeit und permanente Erreichbarkeit zu vermeiden.

Realisierung eines gesetzlichen Anspruches auf Freistellung und Entgeltersatz für ehrenamtliche Kolleg:innen für die Arbeit in einem staatlichen Arbeitsschutzausschuss.



## » Für eine starke gesetzliche Rente

Die gesetzliche Rente ist die wichtigste Säule der Alterssicherung. Sie muss zukunftsfest ausgestaltet und verbessert werden. Das Renteniveau muss auf mindestens (!) 50 Prozent angehoben werden.

Die gesetzliche Rentenversicherung muss zu einer Erwerbstätigenversicherung weiterentwickelt werden. In dieser sind alle Erwerbstätigen abzusichern und alle Selbständigen, Abgeordnete und künftige Beamt:innen einzubeziehen.

Bereits die „Rente mit 67“ war ein großer politischer Fehler. Es darf keine weitere Erhöhung der Regelaltersgrenze geben.

## » Abschlagsfreie Rente mit 63 Jahren für alle Generationen

Die abschlagsfreie Rente für besonders langjährig Versicherte („Rente mit 63 Jahren“) ist eine Anerkennung der Lebensleistung der Versicherten, die mindestens 45 Jahre lang in die gesetzliche Rente eingezahlt haben. Viele haben dabei ein Leben lang auch körperlich hart gearbeitet oder viel mit Kunden in schwierigen Situationen Kontakt gehabt. Die schrittweise Anhebung der Altersgrenze auf 65 Jahre stellt eine Benachteiligung der später Geborenen dar.

Es muss einen dauerhaften Rentenzugang ohne Abschläge mit 63 Jahren und nach mindestens 45 Beitragsjahren für alle Generationen geben.

Beschäftigte, die jahrzehntelang unter enormen Belastungen arbeiten müssen, können aufgrund ihrer anstrengenden Tätigkeit oftmals nicht bis zum Erreichen der Regelaltersgrenze oder der erforderlichen 45 Beitragsjahre arbeiten.

Deshalb muss gesetzlich verankert werden, dass Beschäftigte, die 20 Jahre oder länger in unregelmäßigem Schicht- und Wechseldienst gearbeitet haben, mit 63 Jahren abschlagsfrei in Rente gehen können.

## » Schwerer Arbeit gerecht finanzieren

Beschäftigte, die jahrzehntelang unter enormen Belastungen arbeiten müssen, können aufgrund ihrer anstrengenden Tätigkeit oftmals nicht bis zum Erreichen der Regelaltersgrenze arbeiten. Wenn sie keine Möglichkeit haben, vorzeitig abschlagsfrei in Rente gehen zu können, müssen sie je nach Renteneintritt hohe Abschläge auf ihre Rente hinnehmen.

Für Erwerbszeiten mit hoher Arbeitsbelastung (mindestens 10 Jahre Wechseldienst, regelmäßige Nacharbeit bzw. Tätigkeit mit Erschwerungszulage) ist die Möglichkeit zu schaffen, den Arbeitgeber:innen zu zusätzlichen Rentenversicherungsbeiträgen zu verpflichten. Diese Beiträge können dann eingesetzt werden, um für diese Beschäftigten bei einem früheren Renteneintritt Abschläge auszugleichen.

## » Grundrente erweitern

Um Grundrentenzuschläge erhalten zu können, sind mindestens 33 Jahre an festgelegten rentenrechtlichen Beitragszeiten notwendig. Dazu zählen allerdings weder die Zurechnungszeiten bei Erwerbsminderungsrenten und Hinterbliebenenrenten noch Zeiten der Arbeitslosigkeit.

Die gesetzliche Definition der Grundrentenzeiten muss daher dahingehend geändert werden, dass alle rentenrechtlichen Zeiten anzurechnen sind, damit mehr Versicherte Anspruch auf den Grundrentenzuschlag haben.

## » Mehr Geld für Witwen und Witwer

Wenn Witwen/Witwer eigene Einkünfte aus Berufstätigkeit, Rente oder Vermögen haben, werden diese auf die Witwer-/Witwenrente angerechnet. Die Rentenversicherung ermittelt zunächst das Nettoeinkommen. Liegt es über dem entsprechenden Freibetrag, werden vom verbleibenden Nettoeinkommen 40 Prozent auf die Rente angerechnet. Das heißt, die Witwer-/Witwenrente fällt in diesem Fall geringer aus.

Der aktuelle Freibetrag für die Einkommensanrechnung ist dabei viel zu gering. Er muss bei Bezug von Witwer- bzw. Witwenrente deutlich erhöht werden.

## » Gesetzliche Rente gerecht finanzieren

Der gesetzlichen Rentenversicherung wurden immer wieder milliardenschwere Aufgaben für die gesamte Gesellschaft übertragen, die finanziell nicht aus Beiträgen gedeckt sind. Dies belastet die Rentenversicherung enorm. Dazu zählen beispielsweise die verbesserte Anerkennung von Kindererziehungszeiten (sog. Mütterrente).

Es muss endlich eine eindeutige gesetzliche Abgrenzung und Ausweisung „versicherungs-fremder“ und „nicht beitragsgedeckter“ Leistungen vorgenommen werden. Diese Rentenleistungen müssen künftig konsequent aus Steuermitteln finanziert werden.

## » Renten geringer besteuern

Wie viel von der Rente besteuert wird, wird individuell bis zum Lebensende in Form eines feststehenden Freibetrags in Euro und Cent festgeschrieben. Dieser Freibetrag erhöht sich durch die jährlichen Rentenanpassungen nicht mit. Dadurch fallen Rentenerhöhungen 1:1 in die Steuerpflicht, wenn der steuerliche Grundfreibetrag überschritten ist, und werden dadurch geschmälert.

Der individuell festgelegte steuerfreie Rentenfreibetrag muss deshalb entsprechend der jährlichen Rentenanpassung dynamisiert werden.

## » Doppelbesteuerung von Renten ausschließen

Erhebliche Teile der gesetzlichen Rente, die immer stärker nachgelagert besteuert wird, beruhen auf bereits versteuertem Einkommen.

Eine doppelte Besteuerung von Rentenbeiträgen bzw. Rentenzahlungen muss grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die aktuelle gesetzliche Regelung greift hier zu kurz. Die Besteuerungssystematik ist dazu entsprechend zu ändern, insbesondere durch eine zeitliche „Streckung“ des Übergangs zur vollen nachgelagerten Besteuerung der Renten.

Zudem soll zur Erleichterung für Senior:innen die Steuerabführung künftig direkt durch die Rentenversicherungsträger erfolgen und bundesweit die Möglichkeit einer vereinfachten Einkommensteuererklärung unter Berücksichtigung von steuerlich absetzbaren Kosten geschaffen werden.

## » Doppelverbeitragung von Betriebsrentenausschließen

Mit dem GKV-Betriebsrentenfreibetrag wurde die seit 2004 bestehende, ungerechte Doppelverbeitragung von Betriebsrenten zumindest teilweise entschärft.

Die Doppelverbeitragung muss aber gänzlich wieder abgeschafft werden und eine Rückkehr zur hälftigen Verbeitragung in der gesetzlichen Krankenversicherung erfolgen, bei gleichzeitigem Erhalt des bestehenden GKV-Betriebsrentenfreibetrags.

Die Finanzierung des GKV-Betriebsrentenfreibetrags und Rückkehr zur hälftigen Verbeitragung in der gesetzlichen Krankenversicherung muss aus Steuermitteln erfolgen.

## » Stärkung der betrieblichen Altersvorsorge

Die betriebliche Altersvorsorge muss als Ergänzung der gesetzlichen Rente gestärkt und entsprechend gefördert werden, u. a. mit folgenden Maßnahmen:

Dynamisierung der Einkommensgrenze zur Förderung einer arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersvorsorge für Geringverdiener:innen anhand der Lohnentwicklung (bAV-Förderbetrag nach § 100 EStG)

Volle Weitergabe der durch den Arbeitgeber eingesparten Sozialversicherungsbeiträge im Rahmen der Bruttoentgeltumwandlung

Ablehnung einer verpflichtenden zusätzlichen Altersvorsorge (Obligatorium) zulasten der Beschäftigten.

## » Wohnraum hoch - Mieten runter

Damit mehr bezahlbarer Wohnraum für die Mehrheit der Bevölkerung gebaut und geschaffen wird, braucht es gesetzliche Rahmenbedingungen. Hierbei ist darauf abzustellen, dass bedarfsgerechter Wohnraum für unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse der Bevölkerung geschaffen wird. Das beinhaltet bedürfnisorientierte Wohnungen für die Lebensrealität von Familien, Singles, Alleinerziehenden, Senior:innen, Menschen mit Beeinträchtigung, Wohnungslose (insbesondere in den Städten) und anderen Gruppen. Um die Anzahl von barrierefreien Wohnungen zudem nicht weiter zu reduzieren, muss die Rückbaupflicht für barrierefreie Wohnungen abgeschafft werden. Ferner sollte ein Bundesprogramm zur Möglichkeit des

Wohnungstausches mit Bezuschussung und Unterstützung der Umzüge einen Baustein bilden, damit Wohnraum effizient genutzt werden kann.

Um einen starken Anstieg an Wohnraum für alle Einkommen zu erreichen, ist es notwendig, eine neue Wohngemeinnützigkeit einzuführen, die sich an der Realität des Wohnungsmarktes orientiert und entgegenwirkt.

Durch eine klare Festlegung der Kappungsgrenze von 11%, die sicherstellt, dass Mietpreiserhöhungen in einem angemessenen Rahmen bleiben, können Mieter:innen von übermäßigen Überlastungen geschützt werden.

Sowohl im Verkehrs- als auch im Wohnungssektor wird das Potenzial der Klimafreundlichkeit nicht vollkommen genutzt. Um jedoch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, muss die energetische Modernisierung von Bestandswohnungen durchgesetzt werden. Dies darf sich aber nicht auf dem Rücken der Mieter:innen geschehen. Hierfür sind klare Regelungen für die Abgrenzung zwischen Modernisierungs- und Instandhaltungskosten gesetzlich zu festigen.

### » Wohnraum für Eisenbahner:innen

Aus der Geschichte kann man lernen: Werkswohnungsbau als eine wichtige Säule der Wohnraumversorgung in Deutschland muss seitens der Politik, als auch der Arbeitgeber wieder etabliert werden. Dabei muss im Angesicht der Wohnungsnot der Bau von Auszubildendenwohnheimen vor allem an den zentralen Orten der Ausbildungen, fokussiert werden. Die Finanzierung muss durch Bund, Länder und Beiträge der Arbeitgeber langfristig gesichert sein. Durch die Verstetigung der Förderung "Junges Wohnen" kann ein Teil der Umsetzung gewährleistet werden. Um den Auszubildenden, welche keinen bezahlbaren Wohnraum in der Nähe des Arbeitsortes gefunden haben, finanziell Unterstützung zu schaffen, ist eine Mietkostenübernahme unabhängig der Fahrzeit für Auszubildende/Dualstudierende essenziell. Als Anstoß für die Fachkräftegewinnung ist die Möglichkeit einer

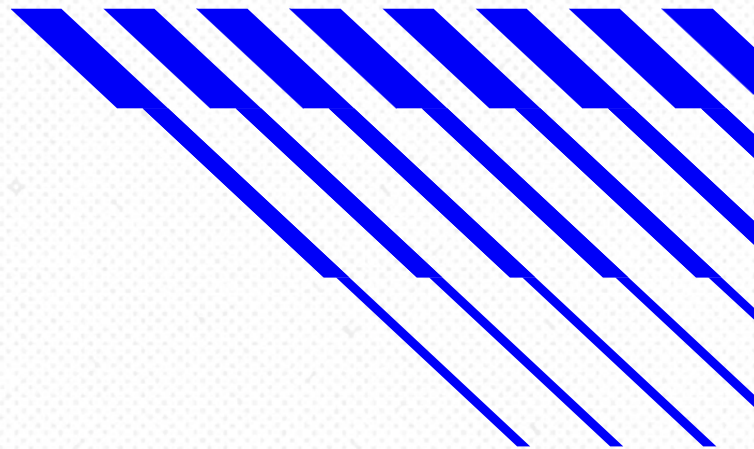
Mietkostenunterstützung von bis zu 100% der Nettokaltmiete für Azubis/Dualstudierende zu prüfen.

### » Grund für Gleis und Haus

Die EVG bleibt bei ihrer Forderung nach einem Verkaufstop von DB-Wohnungen/Immobilien, um den Werkswohnungsbau und den von Auszubildendenwohnheimen in der Nähe des Arbeitsortes ermöglichen zu können.

Zusätzlich ist die Möglichkeit zu prüfen, vorhandene oder nicht genutzte DB-Gebäude als Wohnheime zu nutzen (Leerstandsbekämpfung).

Doch nicht nur für Auszubildende, sondern auch für alle anderen Eisenbahner:innen wird durch die Beibehaltung der Flächen die Schaffung (durch Kauf oder Neubau) eigenständiger Wohneinheiten seitens der Arbeitgeber als Alternative zu Ankauf ermöglicht. Diese sollen durch die DB verwaltet und ohne Gewinnabsicht an DB-Mitarbeitende (bevorzugt Nachwuchskräfte) vermietet werden. Die Kosten für Nachwuchskräfte sollen hierbei bei Werkswohnungen in einem sozialverträglichen Rahmen gemäß ihrer Vergütung sein.



# FRAUEN-, FAMILIEN- UND GLEICHSTEL- LUNGSPOLITISCHE FORDERUNGEN

zur Bundestagswahl 2025

## » Gleichstellung und Vereinbarkeit sind kein Luxus

Die Konflikte und Krisen in dieser Welt werden nicht weniger, die aktuellen Spardebatten und Wahlerfolge von sozialstaats- und demokratiefeindlichen Parteien befeuern dies zusätzlich.

In Zeiten wie diesen kommt es darauf an, deutlich zu machen, dass Gleichstellung und Vereinbarkeit kein Luxus sind, mit dem wir uns nur beschäftigen können, wenn mehr als genug Zeit und Geld da sind. Von echter Gleichstellung und besserer Vereinbarkeit profitieren alle.

## » Solidarität statt Hass und Hetze

Den Kampf gegen Feind:innen der Demokratie kann nicht die Zivilgesellschaft allein führen. Wir erwarten von der Politik und allen demokratischen Parteien weitere Fortschritte auf den Weg zu bringen und sich klar gegen die menschenfeindliche Politik der selbsternannten Alternative und anderer demokratiefeindlicher Parteien zu stellen.

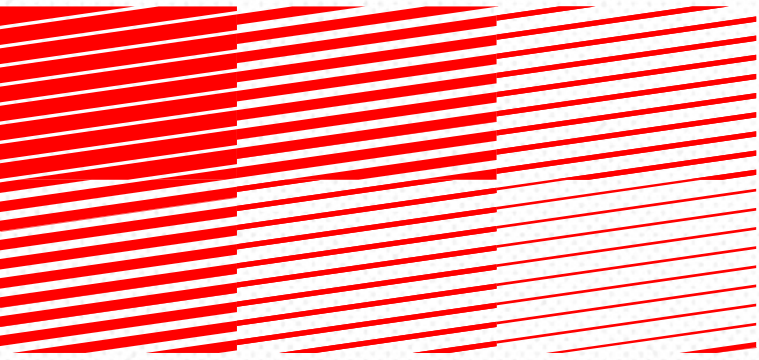
Es braucht gesamtgesellschaftliche Gegenentwürfe. Den Menschen muss vermittelt werden, wie eine solidarische und zukunftsorientierte Gesellschaft für alle aussehen kann. Ein erster Schritt hier müssen mehr Investitionen in Daseinsvorsorge und Infrastruktur sein.

## » Gewalt gegen Frauen bekämpfen - ILO 190 umsetzen

Im gesamten europäischen Transportsektor ist Gewalt gegen Beschäftigte ein Thema. Daher war die gesamte EVG mehr als erfreut, als endlich die ILO-Konvention 190 gegen Gewalt und Belästigung in der Arbeitswelt in Deutschland ratifiziert wurde. Diese schafft nicht nur betriebliche Standards, sondern umfasst auch die Auswirkungen von häuslicher Gewalt. Leider hilft es wenig, wenn die Ratifizierungsurkunde gerahmt im Ministerium hängt und sonst nichts passiert. Uns geht es um die Maßnahmen und Inhalte dieser Konvention und die müssen endlich umgesetzt werden, selbst der jährliche Bericht zur Umsetzung liegt nicht vor. Wir erwarten hier von einer zukünftigen Koalition mehr Umsetzungswillen.

Darüber hinaus braucht es bundesweit eine bessere Ausstattung von Hilfsangeboten wie Schutzhäusern, Hotlines und Schulungen, eine dauerhafte Absicherung der Finanzierung und eine klare Strategie gegen weibliche Genitalverstümmelung in Deutschland.





Klar ist für uns EVG-Frauen, dass wir solidarisch an der Seite aller Männer und queeren Kolleg:innen stehen, die von Gewalt und Belästigung betroffen sind. Häusliche Gewalt gegen Männer ist nach wie vor ein extremes Tabuthema und Beratungs- und Hilfsangebote sind rar. Bei der Gewalt gegen queere Menschen gibt es eine enorme Zunahme, die gezielt von rechts angefeuert wird. Auch hier erwarten wir von der Politik spezifische Angebote, Schutzräume und Maßnahmen.

### » **Reproduktive Selbstbestimmung stärken**

Ein Schwangerschaftsabbruch ist in Deutschland nach § 218 Strafgesetzbuch immer noch eine Straftat. Dieser Abbruch wird nur dann nicht bestraft, wenn Frauen sich in den ersten zwölf Wochen bei einer anerkannten Stelle beraten lassen, wenn ihr Leben und ihre Gesundheit bedroht sind oder sie durch Vergewaltigung schwanger wurden (vgl. § 218a StGB).

Den Frauen muss endlich das alleinige Recht zugestanden werden, über den Abbruch einer Schwangerschaft in eigener Verantwortung zu entscheiden, um die Anzahl, den Zeitpunkt und die zeitliche Aufeinanderfolge von Geburten zu bestimmen. Wir fordern daher der Empfehlung der "Kommission zur reproduktiven Selbstbestimmung und Fortpflanzungsmedizin" zu folgen und die generelle Straffreiheit von Schwangerschaftsabbrüchen innerhalb der ersten zwölf Wochen festzulegen.

Weder aus Wissenschaft noch Statistiken lässt sich ableiten, dass die Gesetzgebung Einfluss auf die Häufigkeit der Abtreibungen hat, wohl aber auf die damit verbundenen gesundheitlichen Gefahren für Frauen. Aus diesem Grund muss zusätzlich die Versorgung vor, während und nach einem Abbruch deutschlandweit, wie theoretisch vorgeschrieben, in allen Regionen abgesichert werden.

Abbrüche gegen den Willen der Schwangeren müssen weiterhin besonders strafbar bleiben.

### » **Das wirkungslose Entgelttransparenzgesetz überarbeiten**

Die Evaluation des Entgelttransparenzgesetzes hat erneut bestätigt, was wir als EVG dazu schon lange sagen: Das Gesetz ist ein zahnloser Stofftiger und hat keinerlei Auswirkungen bei der Lohnungleichheit. Bis Juni 2026 muss Deutschland die neue EU-Richtlinie zur Lohntransparenz umsetzen. Das bestehende Gesetz ist hier nicht ausreichend, daher ist jetzt dringender Handlungsbedarf gegeben, um keine Strafe zahlen zu müssen.

### » **Kinderbetreuung verbessern - Vereinbarkeit(en) stärken**

Insbesondere für unsere Kolleg:innen im Schicht- und Wechseldienst und Alleinerziehende muss mehr beim Thema Kinderbetreuung passieren.

Wir brauchen eine ausreichend bedarfsgerechte Kinderbetreuung über die Kernzeiten hinaus. Das Anrecht auf einen kostenlosen und gut erreichbaren KiTa-Platz muss bundesweit umgesetzt werden. Auch deswegen ist der Bund gefordert, eine langfristige Anschlussfinanzierung an das KiTa-Qualitätsgesetz sicher zu stellen.

Es braucht dauerhafte Konzepte für eine angemessene Ausstattung mit Personal, Räumlichkeiten und Sachmitteln in der öffentlichen Kinderbetreuung, um die Qualität sicher zu stellen!

Die gute Kinderbetreuung darf nicht mit der Einschulung enden. Für Kinder bis mindestens 12 Jahre muss es ebenfalls eine verlässliche, kostenlose und qualifizierte Betreuung über die Kernzeiten hinausgeben (z.B. durch Horte, Ganztagschulen und andere Angebote).

### » **Mehr Partnerschaftlichkeit in der Sorgearbeit**

Eine bessere Kinderbetreuung ist aber nur ein Tropfen auf den heißen Stein, solange die Sorgearbeit zwischen den Geschlechtern weiterhin ungleich verteilt ist. Die Freistellung des zweiten Elternteils für zwei Wochen nach der Geburt wäre ein kleiner Hoffnungsschimmer. Wir fordern aber mehr.

Eine verlängerte Partner:innenfreistellung sowie eine Anpassung der Elternzeit wären konsequente nächste Schritte, damit es Anreize für Väter gibt, mehr als zwei Monate zu nehmen. Die skandinavischen Länder machen uns hier seit Jahrzehnten vor, wie dies zu erreichen ist, nämlich durch nicht übertragbare Partner:innen-Monate.



Wir fordern je Elternteil sechs Elterngeldmonate exklusiv und sechs weitere Monate zur freien Aufteilung zwischen beiden Elternteilen. Wenn beide Eltern die Zeit gleich untereinander aufteilen, sollten sie mit zwei zusätzlichen, frei aufteilbaren Monaten belohnt werden. Bei der Berechnung des Elterngeldes sollten Pflege-/Betreuungszeiten ausgenommen werden.

Weiterhin halten wir die Ausweitung des elternzeitbedingten Kündigungsschutzes um drei Monate, wie im letzten Koalitionsvertrag angekündigt, nach wie vor für eine gute Idee, die bisher leider nicht umgesetzt wurde.

### » **Kinderarmut bekämpfen**

Eines der zentralen Vorhaben der Koalition wurde nicht umgesetzt. Die Kindergrundsicherung scheiterte leider an Finanzierungsvorbehalten. Wir fordern nach wie vor endlich Schritte gegen die Kinderarmut in Deutschland auf den Weg zu bringen, die Zusammenlegung der verschiedenen Familienleistungen und eine Entbürokratisierung wären hier nach wie vor sinnvoll.

### » **Für eine lebendige Erinnerungskultur**

Die EVG-Frauen arbeiten seit Jahren eng und vertrauensvoll mit der Gedenkstätte Ravensbrück zusammen. Der kritische Umgang mit der eigenen Geschichte ist für uns als Gewerkschafterinnen von elementarer Bedeutung.

Die (politischen) Angriffe auf Gedenkstätten sind Anzeichen von Geschichtsvergessenheit, die alle Opfer des Nationalsozialismus vergessen machen will und ihr Andenken beschmutzt.

Wir fordern eine kritische und lebendige Erinnerungskultur. Alle Gedenkstätten müssen entsprechend aus Bundesmitteln finanziert und der Schutz der Einrichtungen sichergestellt werden.

### » **Geschlechtergerechte Mobilität für eine echte Verkehrswende**

Die Verkehrspolitik muss sich stärker an den unterschiedlichen Bedürfnissen der Geschlechter orientieren. Es braucht eine ÖPNV/SPNV-Infrastruktur (inkl. Fahrpläne/Taktung), die in gleichem Maße auf die Bedarfe der (unbezahlten) Sorgearbeit wie auf die Erfordernisse der (bezahlten) Erwerbsarbeit eingeht.

Es braucht eine absehbar kostenlose Nutzung des ÖPNV/SPNV für alle. Wichtige Voraussetzungen dafür sind Investitionen in Infrastruk-

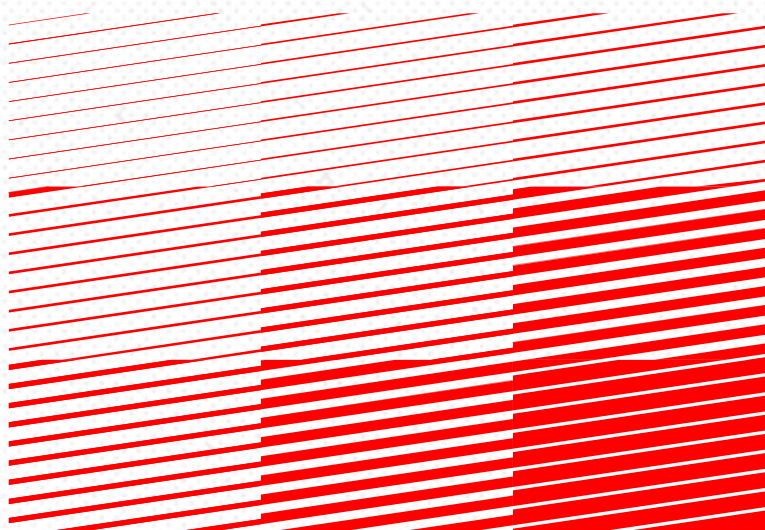
tur, Fahrzeuge und Personal und bundesweite Mindestqualitäts- und Sicherheitsstandards. Zeitnah wäre eine kostenfreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schüler:innen, Auszubildende und Studierende sowie Eltern im Elterngeldbezug wünschenswert. Bis dahin muss das Tarifsysteem (über alle Verbände hinweg) vereinfacht / vereinheitlicht werden. Dies darf kein Freifahrtschein sein, um Arbeitsplätze, insbesondere von Frauen, abzubauen.

Zu einer guten Daseinsvorsorge gehören auch ausreichend Fernverkehrsverbindungen, die emissionsarme und verlässliche Mobilität, insbesondere für Frauen und Familien innerhalb Deutschlands und Europas, ermöglichen.

Auch der Güterverkehr darf nicht vernachlässigt werden. Es braucht geeignete Maßnahmen, um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, anstelle DB Cargo abzuwickeln. Dadurch werden breitere Spielräume für eine geschlechtergerechte und sichere Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere auch für Familien in Ballungsräumen (z. B. für ÖPNV/SPNV, Spielplätze, Fußwege oder Fahrradwege), geschaffen und ein Beitrag geleistet, um die Klimaziele zu erreichen.

### » **Das Recht müssen zu dürfen!**

Der uneingeschränkte Zugang zu Sanitäranlagen ist ein Menschenrecht. Wir fordern die Bereitstellung von ausreichend Sanitäranlagen und die kostenlose Nutzung im öffentlichen Raum. Dies muss für alle Arbeitnehmenden im Verkehrssektor durchgesetzt werden.



# SENIOREN- POLITISCHE FORDERUNGEN

zur Bundestagswahl 2025

## » Für eine seniorengerechte Mobilität

Um den Anforderungen an eine öffentliche Mobilität für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren gerecht zu werden, sollte es mehr Mitsprache bei Ausschreibungen von Verkehren durch öffentliche Seniorenmitwirkungsgruppen geben.

Der Bund sollte sich mit den Ländern und Kommunen darauf verständigen, öffentlicher Gelder zur Schaffung von bezahlbaren, bzw. kostengünstigen Verkehrsangeboten, wie Seniorentickets oder sogenannten 1-Euro-Tickets zu verwenden. Diese Tickets dürfen keine zeitliche Beschränkung auf bestimmte Uhrzeiten beinhalten, um die Senior:innen nicht in ihrem individuellen Mobilitätsverhalten zu beschränken.

## » Seniorengerechte Mobilität und Teilhabe beginnt nicht erst an der Bahnsteigkante

Aber es reicht nicht, nur das Angebot an Mobilität aus Senior:innenperspektive zu gestalten. Menschen mit Versorgungsausweis oder Rentenausweis sollten analog zu speziellen Park-

plätzen für Menschen mit Schwerbehinderung und Frauen ebenfalls ein Parkplatzangebot vorfinden, um Wege einfacher und zugänglicher zu machen, insbesondere zur Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr.

Wir erneuern unsere Forderung nach barrierefreien Zugängen zu Gebäuden, an Haltestellen, Kultureinrichtungen und Behörden. Hier gibt es nach wie vor und immer wieder Handlungsnotwendigkeiten.

## » Teilhabe für alle gewährleisten: Offline und Online

Viele ältere Menschen stellen sich der Herausforderung der Digitalisierung und wollen und können hier mithalten. Dennoch muss es auch in Zukunft weiterhin analoge Zugänge und Angebote geben, wie z.B. bei Behördenangelegenheiten, Fahrscheinkauf, Bankgeschäften und vielem mehr möglich sein. Ohne Nachteile und Gebühren. Ein Recht auf ein Leben ohne Internet muss gewährleistet sein.

## » Gerechtigkeitsfonds: Jetzt!

Zusammen mit dem DGB fordern wir für die ehemaligen Reichsbahner:innen eine Entschädigungslösung in Form eines Gerechtigkeitsfonds.



# KEINE ZERSCHLAGUNG DER BAHN

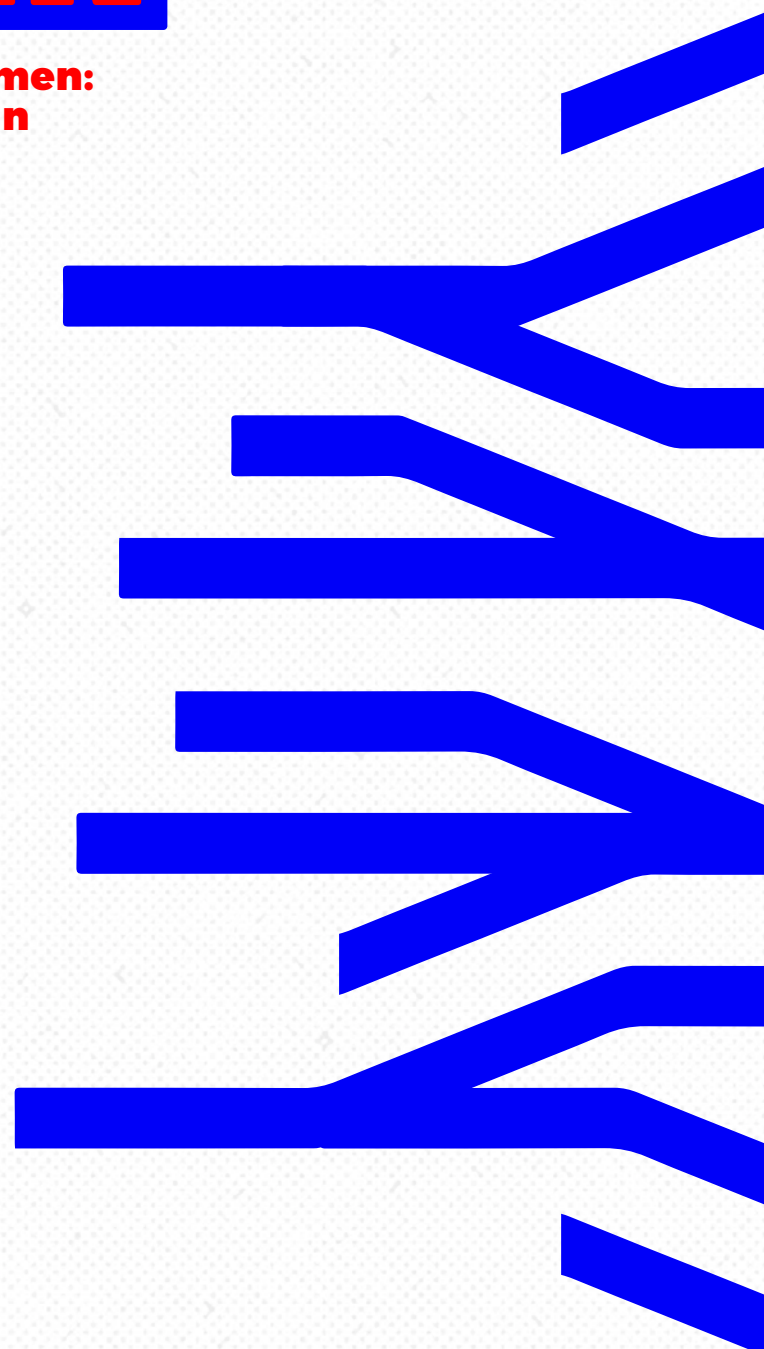
**Netz und Betrieb gehören zusammen:  
für eine integrierte Deutsche Bahn**

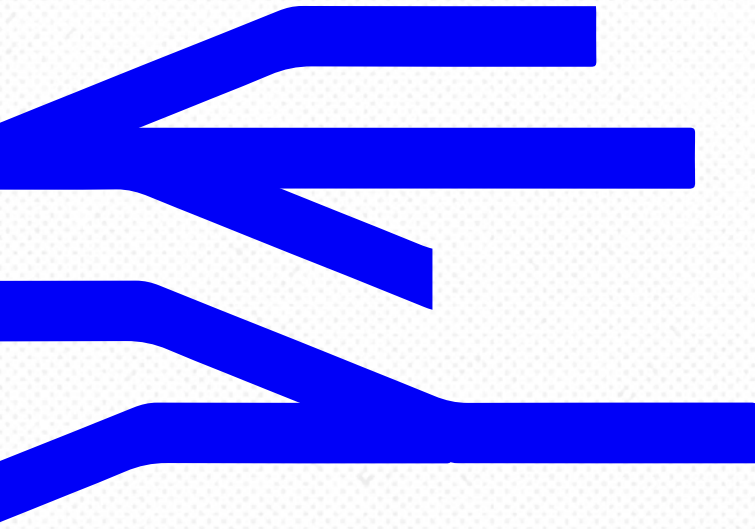
» **Die Bundeskonferenz hat beschlossen:**

**In Kürze findet die nächste Bundestagswahl statt. Wir setzen alles daran, die Zukunft der Deutschen Bahn als integriertes Unternehmen mit Schienennetz und Bahnbetrieb politisch zu sichern. Doch die Zerschlagungsbefürworter:innen in der Politik und den einschlägigen Organen der neoliberalen Wettbewerbslobby werden – schon wieder – lauter.**

Nur weil wir die drohende Trennung von Netz und Betrieb in der aktuellen Wahlperiode erfolgreich abwenden konnten und die Deutsche Bahn als integriertes Unternehmen fortbesteht, heißt das leider nicht, dass die nächste Bundesregierung diesen Weg auch fortsetzt. Unser Auftrag lautet deshalb: den politischen Akteuren klarzumachen, dass eine Zerschlagung die Eisenbahn in Deutschland auf Jahre hinaus lähmen würde – mit allen negativen Konsequenzen für die deutsche Wirtschaft, die Verkehrswende und die Beschäftigten.

Die Argumente für eine funktionierende Eisenbahn in Deutschland und damit für die integrierte DB AG liegen auf der Hand: Die Bahn ist das energieeffizienteste und klimaschonendste Verkehrsmittel. Schienenverkehr und Bahnindustrie sind strategisch wichtige Zukunftsbranchen. Viele Industriesektoren sind auf die Eisenbahn angewiesen. Gerade der Einzelwagenverkehr ist für zahlreiche deutsche Wirtschaftsstandorte unersetzlich.





Die Förderung des Schienenverkehrs ist außerdem Beschäftigungspolitik. Dabei geht es nicht nur um Arbeitsplätze bei den Bahnen selbst, sondern auch in der Bahn- und Bauindustrie und allen Branchen, die mit der Eisenbahn ihre Transportbedürfnisse erfüllen.

» **Für uns ist klar:**

**Die Deutsche Bahn ist Garant für Gute Arbeit und Rückgrat einer klimagerechten Verkehrswende. Sie muss als integriertes Unternehmen erhalten bleiben und zukunftsfest gemacht werden.**

Wer die Trennung fordert, will vom eigentlichen Kern des Problems ablenken: dass das System Schiene aufgrund von jahrzehntelanger Unterfinanzierung durch die Politik in einem schlechten Zustand ist. Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn würde es vollends in den Abgrund stürzen – zulasten von Beschäftigten und Fahrgästen, die in Bezug auf Qualität und Pünktlichkeit sowieso schon mehr als genug ertragen müssen. Es droht eine Vielzahl von Problemen: Der Eisenbahnsektor würde weiter zersplittert, die ohnehin schon knappen Ressourcen würden gebunden, um die Neuaufstellung zu bewältigen, und die Arbeit an den wirklich wichtigen verkehrspolitischen Problemen läge brach. Das lassen wir den Verkehrspolitiker:innen nicht durchgehen. Angesichts der stotternden Verkehrswende und der ungebremsten Klimakrise darf keine Zeit verloren werden.

Gute tarifgebundene Arbeitsplätze wären gefährdet und damit auch der DB-interne Arbeitsmarkt, die einheitlichen Tarif- und Sozialleistungen und der Schutz vor Arbeitsplatzverlagerung. Die Deutsche Bahn würde bei Beschäftigten und Bewerber:innen massiv an Attraktivität verlieren und der Fachkräftemangel weiter ange-

facht. Statt Synergieeffekten entstünden neue Schnittstellen und neue Probleme – auch für die Fahrgäste. Das ist unzumutbar.

Erfolgreiche Bahländer integrieren, statt zu spalten: Das zeigt ein Blick nach Österreich, in die Schweiz und nach Japan. Kläglich gescheitert sind Trennung und Privatisierung dagegen in Großbritannien. Dort wurde das Personal ausgebeutet, an der Wartung gespart, die Ticketpreise wurden teuer und unübersichtlich – um nur einige dramatische Auswirkungen zu nennen. Deswegen werden dort nun Infrastruktur und Betrieb wieder reintegriert. In diese Falle darf Deutschland nicht tappen!

Bei der hierzulande hohen Auslastung mit viel Mischverkehr ist ein integriertes Bahnsystem einfach leistungsfähiger. Integration und Wettbewerb sind auch kein Widerspruch: In keinem europäischen Land gibt es mehr Konkurrenz auf der Schiene als in Deutschland, denn etwa 40 Prozent der Betriebsleistung werden aktuell von „Wettbewerbsbahnen“ gefahren.

**Statt destruktiver Trennungsdebatte: Bessere Steuerung und verlässliche Rahmenbedingungen für die Bahn**

Kurskorrekturen bei den Management- und Steuerungsstrategien der DB sind dringend notwendig. Die Interessen der Beschäftigten, der Fahrgäste sowie die Verlagerungsziele im Personen- und Güterverkehr müssen in den Vordergrund gerückt werden. Dafür braucht es aber keine Zerschlagung. Diese Veränderungen sind innerhalb der bestehenden Rechtsform der Deutschen Bahn machbar und sinnvoll.

Der operative Bereich muss personell gestärkt und Synergieeffekte müssen besser genutzt werden. Das ist schließlich die Stärke des integrierten Unternehmens.

Der neu geschaffenen Infrastruktursparte DB InfraGO muss die Zeit gegeben werden, die sie braucht, um sich als gemeinwohlorientiertes Unternehmen zu etablieren.

Gleichzeitig muss sie weiterentwickelt werden – vor allem mit einer vereinfachten, überjährigen Finanzierung sowie mehr Bundesmitteln für Generalsanierung und Netzausbau.



Impressum:  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)  
Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin  
[www.evg-online.org](http://www.evg-online.org) · [politik@evg-online.org](mailto:politik@evg-online.org)



**EVG**  
kommt an.